



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Planförslaget har varit utsänt på remiss och för samråd med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget. Förslaget har hållits tillgängligt på www.malmo.se samt i stadshusets foajé.

I samband med stadsbyggnadsnämndens beslut om samråd har Moderaterna och Liberalerna reserverat sig och Vänsterpartiet har lämnat in ett särskilt yttrande.

Ett allmänt samrådsmöte för sakägare hölls den 7 april 2017.

Följande sammanställning redovisar samråds- och remissynpunkter. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Planområdet har minskats efter samrådet, vilket gör att flertalet av de inkomna synpunkterna inte längre är relevanta och kommer därmed inte att besvaras.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, skrivelse 2017-05-05:

Sammanfattning

Länsstyrelsen ser positivt på stadsbyggnadsutveckling och förtätning av nya bostäder och service i det mycket centrala läget. Länsstyrelsen kan dock med det nuvarande förslagets utformning inte se att det är möjligt att genomföra planförslaget i sin helhet utan att tillkomsten och utnyttjandet gällande riksintresseanspråket för kommunikationer enligt 3 kap 8§ MB påtagligt försvåras. Det är även angeläget att kommande handlingar kompletteras och visar på att marken är lämplig även utifrån hälsa och säkerhet, risker samt buller vid det fall förslaget omarbetas så att riksintresset inte tar skada. Kommunen har som uppgift att i planförslaget visa hur de åtgärder som föreslås kan bli möjliga utifrån påverkan på riksintresse samt hälsa och säkerhet och risken

för olyckor. Det är i sammanhanget relevant att visa att det finns tekniska lösningar som gör förslaget genomförbart efter ett antagande.

Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande. Det är oklart hur den kommande ÖP Nyhamnen kommer förhålla sig till den kommunomfattande översiktsplanen som är under bearbetning. Den nu aktuella detaljplanen föregriper både översynen av översiktsplan för Malmö samt ÖP Nyhamnen. Innan översynen av översiktsplan för Malmö eller ÖP Nyhamnen har vunnit laga kraft är det översiktsplan för Malmö antagen 2014 som gäller för området. För området har planprogram tagits fram (Pp 6033) daterat 2010-07-29 för vilket Länsstyrelsen har lämnat yttrande.

Länsstyrelsens rådgivning

Planprocessen

Länsstyrelsen menar att kommunen bör pröva lämpligheten för tänkt bebyggelse i ett större sammanhang än i en enskild detaljplan, eftersom den tänkta bebyggelsen på sikt kan påverka bangårdens, men även hamnens och den tillhörande infrastrukturens funktioner. Länsstyrelsen menar därför att det vore lämpligt att den nu aktuella detaljplanens fortsatta arbete inväntade den pågående översiktsplaneringen.

Miljöbedömning

Kommunen har gjort bedömningen att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Planen anger vissa förutsättningar för den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen, till exempel vad gäller bakomliggande bebyggelse och utveckling av gång- och cykelstråk för att avlasta biltrafiken till det kommande området. Utifrån planens inverkan på omgivningen och områdets komplexitet är det rimligt att en miljökonsekvensbeskrivning av planens effekter genomförs. Detta särskilt eftersom översiktsplanen för Malmö (2014) inte har gjort de detaljerade avvägningar som är aktuella i sammanhanget, samt att kommande ÖP för Nyhamnen, där frågan lyfts igen, endast varit på samråd. I en miljökonsekvensbeskrivning kan olika alternativ presenteras och konsekvens beskrivas avseende risker för människors hälsa, samt även hur påverkan på riksintresse för kommunikation samt kulturmiljövärden och stadsbild ter sig med de olika alternativen. I en MKB ska även resonemang om kompensationsåtgärder för de negativa konsekvenserna som förslaget föras. **(1)**

Information om annan lagstiftning - fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Tidigare undersökningar i planområdets direkta närhet har dock visat att både hamnanläggningar, vrak och stenålderslämningar kan förekomma i den aktuella delen av Malmö. Förekomsten av marinarkeologiska lämningar inom planområdet kan inte uteslutas. Därför ska ett samråd genomföras med Länsstyrelsen kulturmiljöenhet i enlighet med 2 kap. 10 § kulturmiljölagen i god tid innan ett genomförande.

Upplysningar och förtydliganden

Länsstyrelsen har inte i uppdrag att höra *sakägare*, varför de som Trafikverket nämner i sitt yttrande inte har hörts av Länsstyrelsen utifrån sin roll som *sakägare*.

Trafikverket har uppsikten över riksintresse enligt 3 kap 8§ MB. Trafikverket får i sin tur därför inhämta Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets utlåtande om det behövs utifrån bedömningen av påverkan på riksintressen. Det noteras att Försvarmakten har tagit del av förslaget och inte har några synpunkter. **(2)**

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

Riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8§ MB)

Området berörs av riksintresse för kommunikationer vilka skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Riksintressen är anspråk och det är de värden och funktioner inom anspråket som skall säkerställas och inte får påverkas så att påtaglig skada uppstår.

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande och konstaterar att det finns en rad outredda och komplexa frågeställningar som berör såväl spårområde som bangård. För att kommunen ska kunna gå vidare med planläggningen inom området behöver ett antal frågor hanteras i samverkan med Trafikverket. Resultatet av detta behöver redovisas i planhandlingarna.

Nämnas kan bland annat att det framtida kapacitetsbehovet på järnvägsnätet och vilka konsekvenser planförslaget kommer ha på nuvarande och framtida utnyttjande av bangården behöver visas. Det är oklart om mark som idag ligger inom järnvägsändamål kan kompenseras på annan plats. Det framgår inte om broarna över bangården kan komma att innebära störningar i trafiken. Det är inte visat att de fysiska inskränkningar på Malmö bangård inte kommer att inverka menligt på riksintressets funktioner. Det är angeläget att visa hur de olika delarna av planen ska lösas, tex hur överdäckningen av Citytunnelns öppning för passagens norra angoringspunkt ska kunna ske utan påverkan på trafiken. Risker kopplade till att människor befinner sig ovanför bangården (suicid, olycksfall, vandalisering) måste också belysas. **(3)**

När det gäller den östra bron menar Trafikverket att kommunen i dagsläget inte kan påvisa att den är möjlig att anlägga utan att påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av järnvägens befintliga och framtida funktion. Innan de utredningar som kommunen, Jernhusen och Trafikverket har kommit överens om har avslutats måste denna passage utgå ur planen.

Länsstyrelsen delar uppfattningen att underlaget är bristfälligt i denna del och kan utifrån detta inte göra annan bedömning är att risk för skada kan uppstå. Länsstyrelsen ger kommunen rådet att i nuläget avvakta med denna del av planen.

Utöver detta kommer höghastighetsbanan att påverka bangårdens behov av ytor och funktion. Länsstyrelsen ger kommunen rådet att även väga in denna framtida förändring i sammanhanget. **(4)**

Riksintresse kulturmiljövården (3 kap. 6§ MB)

Planområdet ligger strax utanför nuvarande gräns för riksintresse för kulturmiljövården (Malmö M114), men inom det område som diskuterats som ny avgränsning för riksintresset i dialogen mellan Länsstyrelsen och Malmö stad i samband med översiktsplaneringen. Byggnader och anläggningar med anknytning till järnvägen är särskilt utpekade i riksintressebeskrivningen.

Inom planområdet längs Carlsgatan ligger en äldre kontorsbyggnad samt ett gods magasin. I planbeskrivningen konstateras att byggnaderna tillsammans utgör ”ett välbevarat exempel på den administration och lagerhållande funktion som behövdes i samband med transport via järnvägen”. Avseende värdering och mer ingående beskrivning av de kulturhistoriska aspekterna inom området hänvisas till en kulturhistorisk utredning som genomfördes 2002 (Kulturhistorisk utredning Inre hamnen och Frihamnen, Malmö kulturmiljö 2002) I denna konstateras vidare att ”godshantering och

lagerhållning har varit självklar del av järnvägsmiljöns verksamhet och ett bibehållande av denna bebyggelse är nödvändigt för att inte området historia skall gå förlorad". Planförslaget innebär att den äldre kontorsbyggnaden bevaras samt förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser. En tillbyggnad i glas tillåts på södra sidan. Samtidigt medges rivning av godsmagasinet som i tidigare utredning pekats ut som bevarandevärd. En utvecklad analys av rivningens effekter på de kulturvärden som kan knytas till järnvägsmiljön saknas.

Planens genomförande kommer att innebära en storskalig förändring av stadsbilden i Malmö innerstad. Kommunen gör bedömningen att bebyggelsen, genom placeringen på andra sidan bangården, inte kommer att påverka kulturmiljön i den gamla staden söder om bangården. Länsstyrelsen delar visserligen bedömningen att en högre bebyggelse inom planområdet är möjlig, men anser samtidigt att planens sammantagna effekter på kulturmiljövärden såväl inom som utom planområdet är svagt redovisade, vilket bör kompletteras. **(5)**

Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor

Buller

Av planhandlingarna kan utläsas att det för hela området gjorts en bullerutredning 2010 samt för kvarteret D en uppdaterad bullerutredning (2012 rev 2016). Länsstyrelsen delar kommunens ställningstagande att buller behöver studera vidare i det fortsatta planarbetet. En komplettering behöver göras utifrån nu aktuella prognoser för trafiken samt för samtliga bullerkällor.

Enligt 4 kap 33a § ska planbeskrivningen, om bostadsbebyggelsen är bullerutsatt, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Detta saknas för delar av planområdet. Värdena ska redovisas både vid bostadsbyggnadens fasad och vid uteplats. Det behöver framgå av planhandlingen vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra bebyggelsen och dessa åtgärder blir planens förutsättningar. Tillsynsmyndigheten, det vill säga kommunens, möjlighet att i efterhand ställa krav på verksamhetsutövaren har förändrats i och med införandet av den nya

bullerförordningen.

Trafikbullerförordningens riktvärden har gjorts bindande i detaljplanen genom planbestämmelse. Det är dock angeläget att en bullerutredning visar på att det är möjligt att klara dessa riktvärden och regleringar. De planbestämmelser som införts har skrivningen "bör" vilket är olämpligt som planbestämmelse, då en detaljplan tydligt skall ange vad som gäller.

Det anges i planbeskrivningen att i samband med bygglov ska byggherren redovisa mer detaljerade bullerberäkningar för att säkerställa att tillämpliga riktvärden följs. Länsstyrelsen vill påpeka att det är av utredningen i planen som det skall gå att visa på att marken går att bebygga utifrån ett bullerperspektiv och detta ska ej hänskjutas till senare skeden. Behovet av åtgärder ska säkerställas i planen. Ovanstående behöver redovideras. **(6)**

Risker

Angående risker skrev Länsstyrelsen i programsamrådet att rangerbangården där farligt gods hanteras och riskbelastade verksamheter kommer att vara kvar inom över-skådlig framtid och att en fortsatt analys av riskbilden behöver göras med målsättningen att formulera riskreducerande åtgärder och minska riskerna till acceptabel nivå. Stadsbyggnadskontoret delade denna uppfattning och beskrev då att detta kommer att

studeras vidare i detaljplanearbetet. En riskutredning gjordes 2010-04-14, strax innan programhandlingarna är daterade. Riskutredningens slutsatser är sammanfattade i planhandlingarna. Länsstyrelsen har tagit del av riskutredningen.

Länsstyrelsen efterfrågar ett resonemang kring riskutredningens aktualitet. Är förutsättningarna detsamma eller har någonting ändrats? I riskutredningen står att då riskutredningen utfördes så var ”analyserna några år gamla men verksamheten i området har inte förändrats mycket sedan dess varför riskinventeringar och identifiering av kritiska rikskällor fortfarande kan anses giltiga.” Det framgår inte av planhandlingarna vad man utgått ifrån (prognoser, trafik etc.) eller för vilka trafikslag eller för vilket område utredningen är gjord, eller vilka verksamheter som har varit dimensionerande. Det framgår inte heller om planförslaget i det skede då riskutredningen utfördes även innefattade nu föreslagna broar samt bangårdsterrass. Det framgår inte hur nivåskillnaderna mellan till exempel spårområdet och terrassen påverkar riskbilden för planområdet.

Det framgår inte heller hur riskbilden ser ut för de personer som kan vistas på terrassen, eller för uteplatser eller serveringar intill den. Detta behöver kommenteras i det fortsatta planarbetet. I riskutredningen står att då Nordöterminalens omlokalisering till Norra hamnen ingår i Malmö Stads planering för området kan dess bidrag till risknivån inom planområdet avskrivas och att planområdet har goda möjligheter att uppfylla riskkriterierna förutsatt Nordöterminalens flytt. (s.11) Det behöver förtydligas att denna flytt har genomförts och att de antaganden som gjorts i riskutredningen kring flytten är aktuella för den nu aktuella planläggningen.

I riskutredningen står att genom att utföra byggnaderna längs Carlsgatan med möjlighet till avstängning av ventilationen uppfylls kravet på optimering av risknivån inom ALARP-zonen vilket medför att området kan användas för handel, bostäder och kontor. (s.20) Länsstyrelsen noterar att sådana åtgärder inte är säkerställda på plankartan.

Ovanstående otydligheter behöver kompletteras och kommenteras och kommunens slutsatser behöver vägas in i planhandlingarna.

Länsstyrelsen vill även påpeka att det är av planhandlingarna som det ska gå att utläsa de fakta och utredningar som finns och vilka avvägningar kommunen gjort. Det är lämpligt att man i planhandlingarna beskriver och redovisar relevanta delar av de utredningar och avvägningar som legat till grund för planeringen. **(7)**

Luft och partiklar

Med tanke på närheten till spårområdet behöver handlingarna även redovisa situationen kring partiklar och luftföroreningar och hur dessa kan påverka människors hälsa. **(8)**

Miljö kvalitetsnormer för luft.

Det beskrivs att nivåerna för kvävedioxid i området ligger under miljö kvalitetsnormen. I planhandlingarna ska det framgå att gällande miljö kvalitetsnormer har *iakttagits* och att planen *inte medverkar till* att miljö kvalitetsnormerna överträds samt hur kommunen har kommit fram till denna bedömning. **(9)**

Länsstyrelsens bedömning

Med det aktuella planförslagets utformning i sin helhet och med de utredningar som redovisats kan Länsstyrelsen inte göra annan bedömning än att det finns risk för att *riksintresset för kommunikationer enligt 3 kap. 8§ MB* inte tillgodoses. Vid det fall planen

antas i sin nuvarande utformning kan Länsstyrelsen därför komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL.

Utöver detta finns brister i handlingarna gällande lämpligheten utifrån *människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor*. Därför kan Länsstyrelsen även av denna anledning komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning gällande detta som visar på att marken är lämplig för de ändamål den föreslår. Det behöver även redovisas ytterligare kring luft och partiklar samt miljö kvalitetsnormer för luft. I dagsläget går det inte att avgöra om dessa frågor kan föranleda ett ingripande eller inte då redovisningen inte är tillräcklig. Handlingarna behöver även kompletteras med ett fördjupat resonemang om vilka effekter planen får för kulturmiljövärden såväl inom som utom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) *Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser. Planområdet är en begränsad mindre del av ett område norr om stationen med bostäder och kontor i enlighet med översiktsplanen. Planområdet kommer använda sig av befintligt trafiksystem med infarter från Carlsгатan. Det innebär att planområdet får anses kunna planeras oberoende av FÖP Nyhamnens antagande. Det innebär också att planområdets omfattning och avgränsning sker i enlighet med Översiktsplan Malmö 2014 och gör att en MKB för planområdet inte anses nödvändig.*

Eventuella risker för människor hälsa och säkerhet som kan tänkas uppstå samt kvarstående frågeställningar kring riksintresse järnväg, buller mm har kompletterats och beskrivs närmare i planbeskrivningen under avsnitten "Detaljplanens konsekvenser" och "Planeringsförutsättningar".

(2) *Det har införts i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Fornlämningar", att samråd ska genomföras med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet i enlighet med 2 kap. 10 § kulturmiljölagen i god tid innan ett genomförande. Trafikverket har fått ta del av samrådshandlingarna och har inkommit med synpunkter. Luftfartsverket och berörda flygplatser har fått ta del av förslaget och har inte haft några synpunkter.*

(3) *Planbeskrivningen har kompletterats enligt Länsstyrelsens synpunkter. Planförslaget väntas inte försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna och väntas därmed inte påverka riksintresse kommunikationer negativt. Den mindre del mark som tas i anspråk i planområdets västra del kompenseras med att andra spår inom Bangården kan förlängas, därmed ska inte kapacitetsbehov eller framtida utnyttjande påverkas negativt. Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planområdet avser. En broutredning har gjorts (ELU, Rev 2018-06-21) i samråd med Trafikverket och visar på hur en gångbro över Bangården i planområdets västra del kan genomföras utifrån säkerställande av följande parametrar:*

- *En ny gångbro ska kunna utformas och monteras undvika påverkan på tågtrafiken under byggtiden.*
- *Brokonstruktion ska inte göra ingrepp på citytunnelns befintliga konstruktion och tunnelymning.*
- *Pelare, trappor och hissar som tas ner på och i anslutning till Bangården ska inte påverka Trafikverkets pågående eller framtida spårtrafik.*

Risker kopplade till att människor befinner sig ovanför bangården har beaktats och anses inte utgöra en risk. Säkerställande av höjder på staket och räcken har studerats i samråd med Trafikverket. Risker kopplade till att människor befinner sig ovanför Bangården är frågor som ytterligare kommer beaktas i genomförandeskedet för planen i samråd med Trafikverket.

- (4) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.
- (5) Inom planområdet finns en mindre kontorsbyggnad i tegel kvar. En konsekvens av detaljplanen blir att planområdets användning förändras, från att ha varit gods hantering och lagerhållning och en självklar del av järnvägsmiljöns verksamhet, till att bli bostäder och kontor med en högre bebyggelse. En del av de byggnader som fanns tidigare inom området är numera ryma. Ny planerad bebyggelse bidrar till att tillgängliggöra upplevelsen av den spårverksamhet som idag är ganska slutet. En del av kulturmiljön bevaras genom rivningsförbud på det äldre kontorshuset. I illustrationen/gestaltungsprinciper anges att teglet från godsmagasinet som numera är rivet ska tas tillvara och synliggöras inom planområdet.

Planbeskrivningen har uppdaterats och kompletterats med planens effekter på kulturmiljövärden och stadsbilden, se vidare under avsnittet "Detaljplanens konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubrikerna "Stadsbild" och "Kulturmiljö".

- (6) Planbeskrivningen har kompletterats med länsstyrelsens synpunkter samt resonemang och stadens ställningstagande kring omgivningsbuller. En uppdaterad bullerberäkning för aktuell planområde (Tyréns, Rev 2018-05-24) har gjorts. Se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Detaljplanens konsekvenser" rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Omgivningsbuller".

Trafikförordningens riktvärden har gjorts bindande i detaljplanen genom en planbestämmelse.

De planbestämmelser som införts i plankartan har skrivningen "ska". Behovet av åtgärder ska säkerställas i planen, vilket även har reviderats i planhandlingarna.

- (7) Planhandlingarna har under avsnittet "Konsekvenser" och rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Risker och säkerhet" kompletterats med länsstyrelsens synpunkter, uppdaterade utredningar, resonemang och stadens ställningstagande kring risk och säkerhet.

En risk- och säkerhetsbedömning "PM Risk och säkerhet, Underlag till MKB för fördjupad översiktsplan Nyhamnen, Malmö" har gjorts (Tyréns, 2017-11-23) som har legat till grund för ställningstagande för aktuell detaljplan. Den fysiska avgränsningen för riskutredningen framgår av PM. Där framgår även prognoser, trafikslag, och vilka verksamheter som har varit dimensionerande. Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser. Gångbron i väster väntas inte påverkas av risker från verksamheter i området.

- (8) Planhandlingarna har kompletterats enligt Länsstyrelsens synpunkt, se i planbeskrivningen under avsnittet "Detaljplanens konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Luftkvalitet".

- (9) Planhandlingarna har kompletterats enligt Länsstyrelsens synpunkt, se i planbeskrivningen under avsnittet "Detaljplanens konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Luftkvalitet".

Trafikverket, skrivelse daterad 2017-04-24:

Generellt om planförslaget

Trafikverket anser att nuvarande planförslag inte har någon förankring i en fördjupad översiktsplan. Detta medför att övergripande utredningar, förhållningssätt och förhandlingar som behövs som underlag för beslut i detaljplaneskedet saknas.

Malmö bangård är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken och är en viktig nod i både det regionala och nationella järnvägsnätet. Trafikverkets bedömning är att framtida kapacitetsbehov på järnvägsnätet kommer medföra att omfattande åtgärder behöver utföras på Malmö C för att möta detta behov. Åtgärderna kommer bland annat innefatta fler anslutningsspår inom bangården som i dagsläget precis får plats inom Trafikverkets fastighet. Kommunen har inte redovisat vilka konsekvenser planförslaget kommer ha på nuvarande och framtida utnyttjande av bangården, ej heller hur mark för järnvägsändamål kan kompenseras för att inte hota framtida utbyggnader av bangården

En bedömning av vilken trafikstörning som anläggandet av passagerna kommer medföra har heller inte redovisats av kommunen.

Med tanke på rådande marksituation runt Malmö C ser Trafikverket ingen möjlighet att överlåta mark till stadsutveckling som kan behövas för framtida utveckling av bangården.

Trafikverket bedömer att planförslaget medger fysiska inskränkningar på Malmö bangård som påtagligt kommer försvåra tillkomsten och utnyttjandet av spårområdet. Trafikverket avstyrker därför planförslaget i dess nuvarande form med hänvisning till dess negativa påverkan på riksintresset för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Alternativt ska all järnvägsmark utgå ur planen.

Passager över bangården

De två passagerna över Malmö bangård medger olika nivåer av inskränkningar på järnvägssystemets nuvarande och framtida funktion. Trafikverket bedömer att den västra passagen medger en lägre grad av inskränkning på nuvarande och framtida järnvägsfunktioner då denna eventuellt kan anläggas med stöd på befintliga plattformar. Den västra passagen korsar heller inte spår med intensiv trafik och kan eventuellt medföra mindre trafikstörningar. För att kommunen ska kunna visa att den västra passagen är genomförbar utan att försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av bangården måste planförslaget kompletteras med följande:

Kommunen måste tydligt visa varför järnvägsmark behöver tas i anspråk för att uppfylla målen med planen, t.ex. området norr om citytunnelmynningen. I första hand måste kommande bebyggelse anpassas efter befintlig anläggning, genom att t.ex. minska byggrätten.

Trafikverket efterfrågar en redogörelse för passagens angoringspunkter och hur dessa tar en eventuell utbyggnad av plattformar på den södra delen av säckbangården i beaktning.

Passagen måste vara anlagd på så vis att en framtida utbyggnad av plattformar i säckbangårdens södra del inte hindras eller försvåras. Likaså efterfrågas en redogörelse av hur överdäckningen av Citytunnelns öppning för passagens norra angoringspunkt ska kunna ske utan att väsentligt påverka tågtrafiken genom Citytunneln.

Trafikverket efterfrågar även en redogörelse för vilket intrång på bangården som passagen kommer medföra under både byggnadsfasen och ur ett mer permanent perspektiv. Redogörelsen ska även behandla hur tågtrafiken kan komma att påverkas både under byggtiden och vid framtida underhåll.

Risker kopplade till att människor befinner sig ovanför bangården (suicid, olycksfall, vandalisering) måste också belysas.

Slopingen av spår är en formell process som inte kan regleras genom detaljplan.

Trafikverket kan delta i en eventuell utredning förutsatt att Trafikverket kan tillsätta resurser för detta.

Trafikverket kräver att ett avtal som förtydligar ansvars- och kostnadsfördelning för anläggandet och underhållet av en eventuell ny passage måste tecknas mellan Malmö stad och Trafikverket innan detaljplanen antas. **(1)**

Den östra passagen medger en större inskränkning som Trafikverket i nuläget bedömer inte kan anläggas utan att påtagligt försvåra användningen av bangården ur både ett nutida och framtida perspektiv. Trafikverket förutsätter att bron enligt illustrationerna i planförslaget kommer anläggas med pelare som angör mellan befintliga järnvägsspår. Detta medför att framtida förflyttning och utökning av spår i kapacitetshöjande syfte försvåras eller omöjliggörs. Likaså medför angöringsstolparna att värdefullt utrymme för expansion av bangården inom fastigheten permanent går förlorad. Utöver de stora inskränkningarna som redan beskrivits kommer byggandet av den östra passagen att medföra omfattande anläggningsarbete över och bredvid spår som redan idag trafikeras av omfattande internationell, nationell och regional trafik. Störning i denna trafik kommer ha stor påverkan på hela södra Sveriges tågtrafik.

Trafikverket anser att de utredningar som kommunen, Jernhusen och Trafikverket har kommit överens om måste avslutas innan kommunen eventuellt kan påvisa att den östra passagen är möjlig att anlägga utan att påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av järnvägens befintliga och framtida funktion. Utifrån nuvarande förutsättningar måste denna passage utgå ur planen. **(2)**

Buller

Trafikverket ställer sig kritiska till bullerutredningen som redovisas i planbeskrivningen. Utredningen omfattar endast ett kvarter som borde antas vara minst bullerutsett inom planområdet. Enligt planbeskrivningen har en bullerutredning för hela planområdet utförts 2010, men redovisas inte då trafikförutsättningarna uppges ha ändrats. Då bostadsbyggande sker i mycket nära anslutning till Malmö bangård som är en stor bullerkälla kräver Trafikverket att en bullerutredning för hela planområdet presenteras. Bullerutredningen ska vara baserad på gällande trafikprognos för 2040.

Det kan innebära påtaglig skada på riksintresset om framtida bebyggelse sätter restriktioner för järnvägsverksamheten på bangården på grund av eventuella bullerföreläggande som en följd av ny bebyggelse. **(3)**

Luftfart

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Sturups flygplats. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Likaså ska Luftfartsverket och Försvarmakten, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörda flygplatser samt Luftfartsverket och Försvarmakten. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras

och skickas till berörda flygplatser. Lokaliseringsbedömning sker även hos Försvarsmakten.

Före byggstart (då bygglov eller miljötillstånd finns) ska också blanketten ”flyghinderanmälan” (enligt Luftfartsförordningen SFS2010:770) skickas in till Försvarsmakten. Flyghinderanmälan avser byggnader och andra föremål (högre än 45 meter och belägna inom tätort, högre än 20 m utanför tätort). **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) Planförslaget har förankring i gällande Översiktsplan samt Planprogram för område norr om Malmö C. Planförslaget är även förenligt med pågående översiktsplan för Nyhamnen.

Planhandlingarna har kompletterats enligt Trafikverkets synpunkter under avsnittet ”Konsekvenser”. Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.

En utredning för en gångbro över Bangården har gjorts (ELU, Rev 2018-06-21). Utredningarna har gjorts i samverkan mellan Malmö stad och Trafikverket och visar på följande:

- *En ny gångbro ska kunna utformas och monteras för att undvika påverkan under byggtiden på tågtrafiken.*
- *Brokonstruktion ska inte göra ingrepp på citytunnelns befintliga konstruktion och tunnelmynning.*
- *Pelare, trappor och hissar som tas ner på och i anslutning till Bangården ska inte påverka Trafikverkets pågående eller framtida spårtrafik.*

Utformningen av gångbron har studerats och beskrivs närmare i planbeskrivningen under avsnittet ”Planförslag”, rubriken ”Grönstruktur och park på allmän platsmark” underrubriken ”Gångbro”.

Ansvars- och kostnadsfördelning regleras i ett exploateringsavtal innan detaljplanen antas. Det framtida kapacitetsbehovet på järnvägsnätet ska enligt undersökningen inte påverkas negativt av gällande planförslag och kommer inte få några negativa konsekvenser på nuvarande och framtida utnyttjande av bangården.

Gångbron kommer att kunna byggas ut etappvis där trappor och hiss kommer kunna placeras söder om spårområdet. Gångbron över bangården kommer inte att innebära störningar i trafiken mer än nödvändigt under byggtiden. De fysiska inskränkningar på Malmö bangård kommer inte att inverka negativt på riksintressets funktioner. Överdäckningen av Citytunnelns öppning för passagens norra anöringspunkt kommer kunna ske utan avsevärd påverkan på trafiken. Risker kopplade till att människor befinner sig ovanför bangården (suicid, olycksfall, vandalisering) har belysts och bangårdsterrassen är att räkna likvärdig en bro med föreskrivna säkerhetsåtgärder som gäller så som räcken mm. Inga centrumfunktioner så som restauranger eller bostäder och kontor kommer hamna närmast spårområdet.

Markområdet norr om Citytunnelmynningen, som är av mindre storlek, kommer inte bebyggas utan är tänkt att bli en del av Bangårdsterrassen. En fastighetsreglering kommer att behöva göras. Denna fastighetsreglering som görs i samråd med Trafikverket innebär att spår 49 kommer behöva kortas en bit men väntas inte påverka spårområdets kapacitet då andra spår kan utökas samtidigt enligt Trafikverket.

(2) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.

- (3) Planhandlingarna har kompletterats med en uppdaterad bullerutredning se planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Omgivningsbuller".
- (4) Luftfartsverket och Sturup hördes inte under samrådskedet men de har hörts inför granskningen där de meddelar att de inte har några erinringar. De kommer att ges möjlighet att yttra sig under granskningskedet.

Lantmäterimyndigheten Malmö stad, skrivelse daterad 2017-12-05:

Plankarta

Gång- och cykelbro, måste definieras även i höjdded. Denna gång- och cykelbro har ingen kontakt med allmänplatsmark i söder, därför bör planområdet utökas med allmänplatsmark så att allmänplatsmarken förbinds ihop.

+ höjd skall anges i höjdsystem RH2000.

Den östra byggrätten KBC får enligt bestämmelse kraga ut 10 meter. Denna utkravning går utanför detaljplanen i öster. Denna stora utkravning bör redovisas på plankartan med två ändamål. Kring denna byggrätt finns två allmänna platser torg och gång. (1)

planbeskrivning

I planbeskrivningen beskrivs en bestämmelse "E", saknar i plankartan. Under rubriken markreservat omnämns gemensamhetsanläggning men något sådant reservat finns inte i plankartan. På plankartan står däremot markreservat för x och t men ingen förklaring under denna rubrik angående dessa.

Flytta texten under fastigheter och markreservat till stycket om fastighetsbildning. Markreservateten behöver inte ha en indexsiffa eftersom det inte har samma bokstav.

Ändra texten för markreservat, t till "Området ska vara tillgängligt för järnvägstunnel". Avgränsningen av reservatet behöver ses över. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster samt kvarter D i väster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.
- (2) För gångbron anges i plankartan en minsta fri höjd på 6.2 meter till järnvägen. Gällande markanvändning i plankartan tillåter teknisk anläggning så som nätstation under det planterbara bjälklaget. Markreservatet "t" är inte längre aktuell då gång- och cykelbron i öster inte längre ingår i granskningshandlingarna. Planbeskrivningen har uppdaterats med text om gemensamhetsanläggning under avsnittet "Genomförande", rubriken "Fastighetsrättsliga genomförandefrågor" och underrubriken "fastighetsbildning".

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Tekniska nämnden, skrivelse daterad 2017-06-12:

Sammanfattning

Tekniska nämnden menar att mycket utredningsarbete kvarstår innan planen i sin nuvarande omfattning är genomförbar. Nämnden menar att den östliga gång- och cykelbron helt bör utgå ur förslaget då nödvändiga utredningar inte är genomförda och

finansieringen är högst osäker. Planen behöver i sin helhet ses över beträffande förgårdsmark och hur olika funktioner är avsedda att lösas. Hur Bangårdsterassen ska användas, dess funktion samt hur etappvis utbyggand kan ske är också en viktig fråga som behöver utredas vidare. Även Carlsгатans omvandling till stadshuvudgata kräver vidare utredning för att klargöra att gatan verkligen kommer fungera över tid på det sätt som staden önskar med föreslagna tre körfält. I planen behöver även Centralstationen och funktioner kopplat till den diskuteras. Placeringen av fjärrbussar vid Centralstationen är en fråga som behöver lösas i arbetet med denna plan.

Generellt

Förslaget kommer påtagligt påverka stadsbilden. Dock återstår åtskilligt utredningsarbete för att detaljplanen i sin nuvarande omfattning ska vara genomförbar. Konstruktions- och anläggningsmässiga frågor och inte minst finansieringen av broarna måste studeras vidare, men även hur miljön kring kanalen påverkas av framför allt den omfattande östra gång- och cykelbron. Gång- och cykelanslutningar till gång- och cykelbron behöver också studeras vidare. Hur Bangårdsterrassen ska användas och hur etappvis utbyggnad kan ske måste också utredas vidare. I dagsläget gör komplexiteten kring gång- och cykelbron, att den bör utgå ur planförslaget. Även ombyggnationen av Carlsгатan till stadshuvudgata behöver studeras vidare för att säkra att det blir en bra lösning för alla trafikslag.

Plankartan

Tekniska nämnden menar att den föreslagna östra gång- och cykelbron med planbeteckningen Gång₁ bör tas bort ur planförslaget då osäkerheten kring bron är stor. Planbeteckningen på den andra bron, gångbron, bör ändras så att det framgår att det endast är en gångbro. **(1)**

Det är mycket tveksamt att placera ut en byggnad vid det östra torget (kvarter G) när gång- och cykelbroanslutningen inte är löst, det låser och begränsar fortsatt utredning över hur gång- och cykelbron kan anslutas och kan därmed ge en dålig lösning. Tillgängligheten till huset är inte alls utredd. Beteckningen p₅ under rubriken *Placering* medger att byggnaden får skjuta ut över allmän platsmark med 10 meter. Planen bör inte medge en sådan kraftig utskjutning när byggnad och gång- och cykelbroanslutning fortfarande är i ett utredningsskede. **(2)**

Omfattningen av förgårdsmark behöver ses över. Plankartan redovisar till exempel ingen förgårdsmark för byggnaderna utmed Carlsгатan förutom vid ett par ställen. Förgårdsmark behövs för att all byggnadskonstruktion ska ligga på kvartersmark liksom övriga konstruktioner som hör till byggnaderna såsom ventilationsgaller, fettavskiljare, trappor, ramper med mera. Likaså ska cykelparkering och handikapparkering lösas på kvartersmark. **(3)**

Planen medger inte tillräckligt utrymme för att lösa korsningen Lokgatan - Carlsгатan, väster om kvarter D. Kvarterets nordvästra hörn måste dras in för att korsningen ska kunna utformas på ett trafiksäkert sätt för svängande bussar och för gång- och cykeltrafikanter. Även nödvändiga hörnavskärningar måste ses över och redovisas på plankartan. **(4)**

Gränderna mellan kvarter E och F och F och F ska utgöra kvartersmark och inte allmän platsmark som plankartan redovisar. Det är enbart utrymme för eventuella trappor från Bangårdsterrassen som bör utgöra allmän platsmark. I övrigt ska gränderna lösa funktioner kopplade till byggnaderna såsom nerfart till parkeringsgarage, besöks-parkering och handikapparkering.

Gränden i kvarter F är svårtolkad. På plankartan ser det ut som en gata i marknivå. Men på illustrationsplanen verkar del av gränden ingå i Bangårdsterrassen och bara delen mot Carlsgatan ser ut att vara i marknivå. **(5)**

Beteckningen p₁ under rubriken *Placering* medger att byggnad får skjuta ut i begränsad omfattning över allmän platsmark. Plankartan ska tydligt redovisa i hur stor omfattning detta får ske. Det ska inte bli en fråga att lösa i bygglovskedet. **(6)**

De fyra nätstationer som exploateringen i planen kräver och som nämns i planbeskrivningen finns inte redovisade på plankartan. **(7)**

Innebörden av b₁”planteringsbart bjällklag” behöver preciseras för att korrekt lastförsättning och dimensionering skall kunna göras. **(8)**

Planbestämmelserna bör ses över. I samrådshandlingen är inte alla beteckningar som finns i kartan med i förklaringen (exempelvis KBC, KB, BC₂P₁). **(9)**

Detaljplanen bör utökas med spårområdet söder om i Dp 5169 (Innerstaden 31:12) och norr om Lokgatan. Området utgör i dag spårområde och har använts för spårtrafik till NordMills Cerialia. Då spårtrafiken har upphört bör användningen av spårområdet ändras till någonting lämpligare, till exempel möjligheten att anlägga cykelbana. **(10)**

Illustrationsplan/Gestaltungsprinciper

Under rubriken *Intim Stadsmiljö* beskrivs hur bebyggelsen dras in från gatan i en del lägen för att skapa vidgade trottoarer och möjliggöra utåtgående entrédörrar. Texten följs dock inte upp av plankartan som medger byggnation ut till fastighetsgräns i alla kvarter utom på ett par ställen i de östra kvarteren. **(11)**

För att öka tydligheten bör kvarterens bokstäver framgå av illustrationsplanen, så som de redovisas på *Illustration 2* i planbeskrivningen. Detta för att underlätta läsningen av detaljplanen. **(12)**

Planbeskrivning

Ekonomiska konsekvenser

Förverkligandet av detaljplanens intentioner gällande allmän platsmark innebär stora kostnader för staden. Föreslagen exploatering innebär att staden ska genomföra en gångbro, en gång- och cykelbro samt anläggningen av Bangårdsterrassens markplan, två torg samt omvandlingen av Carlsgatan till stadshuvudgata. Mot bakgrund av Nyhamnens tänkta utbyggnadsetapp är båda broarna i dagsläget inte motiverade, varken ekonomiskt eller utbyggnadsmässigt. De båda broarna är grovt kostnadsuppskattade till 400 miljoner kronor; gångbron ca 100 miljoner kronor och gång- och cykelbron till ca 300 miljoner kronor. Därtill tillkommer ökad kapitalkostnad och ökad driftskostnad för broarna.

Broar

De föreslagna broarna finns redovisade i FÖP Nyhamnen och utgör en viktig koppling mellan Innerstaden och Nyhamnen. Det är dock många frågor kring de två föreslagna broarna som inte är lösta. Det gäller bland annat byggtekniska och anläggningsmässiga frågor men framför allt finansieringsmässiga, även påverkan på stadsmiljön kring kanalen är en stor och viktig fråga. En annan viktig fråga är när i tid som de föreslagna broarna kommer fylla behovet som sammanbindande länk mellan innerstaden och Nyhamnen, vilket hänger samman med etapputbyggnaden.

För att en bro ska vara lämplig att ha med i en detaljplan måste nödvändiga utredningar vara gjorda för att säkra genomförbarheten. Staden kan inte binda upp sig på någonting som inte kan genomföras.

Tekniska nämnden menar att broar över bangården är viktiga för att koppla Nyhamnen till övriga delar av Malmö. Dock är osäkerheterna kring gång- och cykelbron i öster så stora att det är för tidigt att detaljplanelägga denna koppling. Den västra gångbron är mer lämplig att ha med i dagsläget, men även för denna bro krävs ett flertal kompletterande utredningar – inte minst gällande finansiering.

Gångbro

Den föreslagna gångbron kan utgöra en viktig sammanbindande länk i närtid då den ligger i förlängningen av ett redan stort rörelsestråk, dock krävs vidare studier av bron och hur den byggtekniskt och anläggningsmässigt kan lösas. Detta är viktigt då bron byggs över spårområdet där befintlig järnvägstrafik inte medger möjlighet till längre uppehåll på grund av ett brobygge. **(13)**

Gång-och cykelbro

Då det finns allt för många frågetecken och oklarheter kring förverkligandet av föreslagna gång- och cykelbro är konsekvensen att den bör tas ut ur planen. Förutom konstruktionsmässiga och anläggningsmässiga frågor och inte minst finansieringen av bron finns även andra frågor som inte är klargjorda. Hur den omfattande bron påverkar stadsbilden, särskilt kring kanalen och Carlsgatan, måste utredas.

Även tidsaspekten bör vara en ingångsparameter för bronns förverkligande. Den del av utbyggnadsområde Nyhamnen som bron primärt är tänkt att betjäna ligger en bra bit in i framtiden. Då det finns många osäkerhetsfaktorer gällande bron måste dessa först utredas och klargöras innan gång- och cykelbron kan vara med i en detaljplan.

Gång- och cykelbron föreslås ansluta vid Norra Vallgatan i höjd med Drottningtorget och Norregatan. Planförslaget redovisar dock inte hur gång- och cykelbron kan ansluta till Norra Vallgatan och det är tveksamt om det finns tillräckligt med plats. Norregatan är inget stort cykelstråk idag utan det krävs att gatan omgestaltas. Detta är en kostnad som måste ingå i kalkylen för genomförandet av gång- och cykelbron. **(14)**

Bangårdsterrassen

Bangårdsterrassen är tänkt att följa med kommande byggnationen hela vägen till Frihamnsviadukten. Sträckningen som redovisas i denna detaljplan utgör etapp 1 och avslutas i höjd med kvarter G. När fortsättningen sedan kommer i tid är i dagsläget högst osäkert. Planen saknar redovisning av hur terrassen avslutas i anslutning till kvarter både på kort och på lång sikt.

Hur Bangårdsterrassen ska användas, dess funktion samt hur etappvis utbyggand kan ske är några av de frågor som är viktiga att utreda vidare.

Lika viktigt är att utreda terrassen konstruktionsmässigt. Ska den hänga ihop med byggnaderna utmed sträckan eller vara en egen fri konstruktion? Detta måste klargöras. Utmed kvarter F måste det vara en sammanhängande konstruktion då planen medger ett garage under hela kvarteret inklusive under terrassen. Mer osäkert är det hur terrassen konstruktionsmässigt utförs utmed kvarter E, vilket måste klargöras i den fortsatta processen. Oavsett hur så måste terrassen anläggas i samband med husbyggnationen. Det finns ingen utrymmesmässig möjlighet att bygga terrassen efter att byggnaderna är på plats.

Planen måste klargöra att det endast är ovanytan av terrassen som utgör allmän platsmark. All övrig konstruktion ska utgöra kvartersmark, och det gäller bangårdsterrassen i hela sin sträckning.

Bangårdsterrassen är förhållandevis smal i förslaget och är som smalast utmed kvarter E som ska rymma lokaler åt Domstolsverket. Det innebär en verksamhet som inte vänder sig utåt i någon större omfattning och som riskerar skapa en lång sluten fasad utmed terrassen. Detta påverkar hur allmänt tillgänglig terrassen kommer upplevas och likaså upplevelsen av terrassen ur trygghetssynpunkt. Om det finns säkerhetsaspekter kring byggnaden som kan påverka utformningen och tillgängligheten måste det uppmärksammas och påtalas i planprocessen.

Den plats som blir kvar för planteringar, sittplatser, utsiktspunkter med mera när ytor för gång och framtida cyklisters säkrats måste utredas vidare. Möjligheten att skapa en grön miljö på terrassen påverkas av hur bjälklagret utformas. Möjligheten att bygga en utsiktspunkt av det slag som illustration 23 visar är inte självklart.

Hur terrassen och den allmänna tillgängligheten påverkas om föreslagen gång- och cykelbro tas ut ur planen, vilket Tekniska nämnden förordar, måste också studeras. Om terrassen ska utgöra allmän platsmark ska den fylla ett allmänt behov och upplevas tillgänglig. **(15)**

Grönstruktur

Texten säger att torg och parker bidrar till att skapa rofyllda platser. Det finns inga parker inom planområdet. Planen medger två mindre torgytor. Ambitionen är att torgen ska domineras av grönska men flödet av gående och cyklisterna, möjligheten till utservering samt att varuleveranser och sophantering också ska fungera på och över dessa platser gör att de till stora delar blir hårdgjorda. **(16)**

Carlsgatan

Carlsgatans omvandling till stadshuvudgata kräver vidare utredning för att klargöra att gatan verkligen kommer fungera över tid på det sätt som staden önskar med föreslagna tre körfält. Det som måste prövas är bland annat om reversibelt busskörfält tros fungera, framkomlighet i korsningar, om tillräckligt med utrymme för att skapa säkra övergångar för gång- och cykeltrafikanter finns samt att nödvändiga hörnavskärningar medges i planen. **(17)**

Detaljplanen är mer fokuserad på att skapa en karaktärsfull och rytmiskt intressant bebyggelsefront ”kam” än att skapa ett spännande fasadliv utmed Carlsgatan. Beskrivningen av ett varierat fasadliv där bottenvåningarna dras in på lämpliga ställen för att skapa dynamik mot Carlsgatan återspeglas inte alls på plankartan. **(18)**

Beskrivningen i text och sektion kan ge bilden av att gatan utformas med jämna träd-rader på båda sidor utmed gatan. Ambitionen är att Carlsgatan utformas med så många träd som möjligt men korsningar, busshållplatser, fickor för varuleveranser och korttidsparkering gör att det inte kommer kunna bli så. Mer troligt är att det blir träd med jämnt avstånd på delar av gatan, på andra delar blir det träd i grupper och på vissa delar av gatan kommer inga träd alls kunna planteras. **(19)**

Texten beskriver att lokala anspråk och fickor för korttidsparkering för bil och cykel kan skapas mellan gatuträd där möjlighet och behov finns. Detta kommer bara kunna ske i en mindre omfattning. De många korsningspunkterna utmed gatan och det utrymme busshållplatserna tar medger inget större utrymme för detta. Det gör att fickor för varuleveranser måste samsas med korttidsparkering. Behovet av cykelparkering

ska i huvudsak lösas på kvartersmark. Endast ett mindre antal cykelplatser kommer kunna medges mellan gatuträd. **(20)**

Redovisad sektion av Carlskgatan saknar förgårdsmark. Förgårdsmark ska bland annat lösa cykelparkering och ta upp höjdskillnader i form av trappor och ramper. Vidare ska all byggnadskonstruktion ligga på kvartersmark. **(21)**

Kvarter D

Illustration 11 på Lokplatsen är inte realistisk. Den visar en plats som inte klarar det slitage en allmän plats innebär, dessutom stämmer den inte med en kommande verklighet då Lokgatan med angöringstrafik, varuleveranser, handikapparkering med mera inte framgår av bilden. Om inte hållplatser för fjärrbussar kan lösas norr om stationen behöver gatan användas till hållplatser. **(22)**

Förutsättningarna för torgytan mellan kvarter D och befintligt parkeringshus beskrivs på två olika ställen i planbeskrivningen med två olika slutsatser. På ett ställe (sid 19) beskrivs att platsen delvis kommer att skuggas av parkeringshuset och inte ge lika goda solförhållanden som övrig torgyta, men på sett annat ställe (sid 31) beskrivs de goda solförhållanden som torget kommer få. Det är den första beskrivningen som är med sanningen mest överensstämmande. **(23)**

Kvarter E

Cykelparkering till kvarter E ska lösas framför entrén samt mot Carlskgatan på kvartersmark enligt texten. Tveksamt om tillräckligt utrymme är avsatt i planen, mot Carlskgatan finns ingen förgårdsmark alls. **(24)**

Texten får gärna tydligare beskriva vad det innebär att *Domstolsbyggnadens södra fasad öppnar upp sig mot Bangårdsterrassen*. Det är viktigt att byggnaden inte upplevs som en stor sluten enhet inte minst ur trygghetsaspekt och för bangårdsterrassens attraktivitet. Det är viktigt med entréer ut mot terrassen om den ska upplevas som trygg. **(25)**

Erfarenheter från tidigare planer som innefattar domstolsverkets byggnader visar att den omfattande säkerhet som krävs ställer speciella krav på användningen av marken kring byggnaderna, vilket också kan påverka om marken skall vara kvartersmark eller allmän platsmark. Detta bör därför utredas och presenteras i aktuell plan. **(26)**

Kvarter F

I texten och i plankartan beskrivs hur del av byggnadskropparna får skjuta ut/ kraga ut mot Bangårdsterrassen. Men det anges inte hur liten/stor andel det rör sig om. Om inte omfattningen tydligt beskrivs och regleras kan konsekvensen bli en arkad utmed hela fasaden. **(27)**

Vidare beskrivs att centrumverksamhet får finnas ut mot bangårdsterrassen men inte hur varuleveranser och sophantering ska ske. Vad innebär meningen *Bilparkering får inte finnas ute i fasaden mot Carlskgatan?* Hur parkering för bil och cyklar, angöring, varuleveranser och sophantering med mera skall lösas är inte heller presenterat i planen. **(28)**

Kvarter G

Stor tveksamhet till föreslagen byggnad i kvarter G. Brofäste med cykelkoppling ner till Carlskgatan är inte löst. Därmed är det inte heller löst hur infart till garage i kontorshuset kan ske mellan redovisad cykelsnurra och trappor upp till Bangårdsterrassen. Hur entréer, angöring och sophantering med mera till föreslaget hus i snurran skall lösas är inte heller presenterat.

Gång- och cykelbrons anslutning till torgytan mot Carlskatan är inte löst. Det finns ett förslag, men dess realiserbarhet är i dagsläget inte utredd och klargjord. Beskrivningen av cykelsnurrar är i detta skede för detaljerad. Det bör tydligare framgå att detta är en idéskiss som behöver omfattande fortsatta studier. Särskilt eftersom en byggnad placerats i snurrar och tillgängligheten till byggnaden inte alls har studerats. **(29)**

Parkering

En parkeringsstrategi har tagits fram för Södra Nyhamnen som föreslår att parkeringsbehovet för kvarter D tillgodoses i befintlig P-hus Malmö C. Parkeringsbehovet som Domstolsbyggnaden (kvarter E) ger upphov till föreslås lösas med parkeringsköp. Då det sammantaget rör ett större antal p-platser måste utredningen ta hänsyn till att även behovet av allmän parkering tillgodoses. **(30)**

Kollektivtrafik

Det är viktigt för Malmö med en välfungerande centralstation och staden värnar om goda utvecklingsmöjligheter för stationen och ytorna kring den. I och med utbyggnaden av Nyhamnen omvandlas norra sidan av Malmö C till en framsida. Det är därför viktigt att säkerställa nödvändiga ytor vid Malmö C.

Malmö C är idag Sveriges tredje största station med över 43 000 på- och avstigande per vardag. De funktioner som behövs och den hänsyn som måste tas till en Centralstation av denna storlek måste på ett tydligare sätt beskrivas i planbeskrivningen.

I Nyhamnsområdet planeras för en stor mängd bostäder och arbetsplatser. Dessutom planeras en höghastighetsjärnväg från Stockholm till Malmö i den pågående Sverige-förhandlingen. Detta innebär att Malmös C:s funktion i framtiden kommer att bli ännu viktigare och få ännu fler resenärer. Därför måste hänsyn tas och ytor säkerställas till nödvändiga funktioner kopplat till centralstationen. Det handlar om ytor för cykelparkering, busshållplatser, kiss and ride, bike and ride, fjärrbussar, hyrcyklar, taxi, bilparkering mm. Om detta inte kan säkerställas i det aktuella planområdet så måste detta säkerställas i angränsande område väster om planområdet i denna planprocess. För kollektivtrafiken handlar det om att det kommer att saknas ytor för bussangöring för fjärrbussar (destination Oslo, Berlin mm). I tidigare planprocesser har en yta för detta varit ytan söder om kvarter D. I samrådshandlingen beskrivs denna yta mer som en torgliknande karaktär, vilket innebär att det saknas yta för framtida ytterligare behov av bussangöring för fjärrbussar i anslutning till Malmö C. **(31)**

Dagvatten och skyfall

Texten beskriver att andelen hårdgjord yta kommer att minska i planområdet. Det är endast i en marginell omfattning det kommer ske. Torgen kommer förvisso få mycket grönska men trädplanteringarna kommer till största delen ske på hårdgjorda ytor. Detta krävs för att klara tillgänglighet för gång- och cyklisterna, möjlighet till uteserveringar, klara leveranser och sophantering. Det medför att möjligheten till viss fördröjning av dagvatten vid skyfall inte heller kan ske i någon större omfattning.

Punkten *Program och utredningar* bör kompletteras med nyss antagen Skyfallsplan då den ska ingå som underlag till planarbetet. **(32)**

Tekniska frågor

Ett omfattande ledningsnät ligger i Carlskatan. En ledningsutredning är nödvändig för att se i vilken omfattning trädplantering är möjlig då gatan byggs om så att dessa två intressen inte kolliderar.

Nätstationerna ska i första hand placeras på kvartersmark och det ska vara utgångspunkten inom planområdet. Nätstation som placeras på yta som utgör allmän platsmark ska stå på egen fastighet och inte lösas via markupplåtelseavtal. **(33)**

Buller

De bullerberäkningar som utförts är inte tillräckliga för att möjliggöra en bedömning av trafikbullersituationen i hela planområdet. Att bullernivåer från tågtrafiken inte innebär ett problem för kvarteret D beror på att detta kvarter är avskärmat med hjälp av p-hus. Övriga kvarter i planområdet kommer att utsättas för högra ljudnivåer från tågtrafiken och tågen kommer dessutom hålla andra hastigheter. Det går inte att med hjälp av den utredning som gjorts för kvarteret närmast Malmö C påstå att buller från tågtrafiken inte medför problem för övriga delar. Då planområdet utsätts för dels vägtrafikbuller från Carlsgatan och dels spårtrafikbuller från järnvägen så kommer detta ställa höga krav på utformning. Bostadshus som är bullerutsatta från två håll kommer att innebära problem vad gäller möjlighet att skapa innergårdar med bra kvalitet och att kunna vända bostadsrum mot en skyddad sida. Detta utreds inte tillräckligt i planen. Den bullerdämpande effekten av bangårdsterrassen och dess upphöjda läge behöver studeras närmare och kunna visas i en bullerutredning.

Bullerfrågan måste utredas ordentligt redan i samrådsskedet och det är inte tillräckligt att skjuta detta till granskningsskede. Bullersituationen i hela planområdet ska redovisas i form av utbredningskartor. Utan dessa går det inte att bedöma möjligheterna att klara de krav som ställs enligt förordning 2015:216. **(34)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) Planområdet har inför granskningsskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser. Gångbron i väster har huvudanvändningen gångtrafik beteckningen "GÅNG" i plankartan.*
- (2) Planområdet har inför granskningsskedet minskats, vilket innebär att kvarter G inte längre ingår i det område som planförslaget avser.*
- (3) En planbestämmelse på plankartan föreskriver att förgårdsmark ska finnas i anslutning till entréer för bebyggelse längs med Carlsgatan.*
- (4) Efter samrådet har planens omfattning minskats och därför ingår inte Kvarter D planens avgränsning i granskningshandlingarna.*
- (5) Gränderna och Bangårdsterrassen utgör kvartersmark. I övrigt utgörs ytan mellan kvarter E och F av infart till garage och p-hus, trappa upp till Bangårdsterrassen samt del av Bangårdsterrassen, se Illustrationskartan.*
- (6) Planhandlingarna har ändrats enligt Tekniska nämndens yttrande.*
- (7) Nätstationer ryms inom gällande markanvändning och får placeras inom kvarter E samt under det planteringsbara bjälklaget, se kryssmarkbestämmelsen i Plankartan.*
- (8) Innebörden av planteringsbart bjälklag behöver definieras vidare i det fortsatta genomförandeskedet.*
- (9) Enligt Boverkets allmänna råd bör kombinationer av användningar betecknas med samtliga relevanta beteckningar och redovisas var för sig i listan med planbestämmelser.*
- (10) Området som det syftas till ingår inte längre i aktuellt planområde.*
- (11) En planbestämmelse på plankartan föreskriver att förgårdsmark ska finnas i anslutning till entréer för bebyggelse längs med Carlsgatan.*
- (12) Planhandlingarna har ändrats enligt Tekniska nämndens yttrande.*

- (13) Utformningen av gångbron har studerats i en broutredning (ELU, Rev 2018-06-21). Planbeskrivningen har kompletterats angående detta, se avsnittet "Planförslaget", rubrik "Grönstruktur och platser på allmän platsmark" och underrubrik "Gångbro".
- (14) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron i öster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.
- (15) Bangårdsterrassen utgör kvartersmark. Bangårdsterrassen väntas bli viktig i en framtida utbyggnad och koppling österut till Frihamnsviadukten med nya gång- och cykelbroar samt flertalet nya kvarter med bostäder och kontor.
- Bangårdsterrassen har i granskningsförslaget breddats på några platser för att ge möjligheter till mer grönska och fler spontana mötesplatser.
 - Bangårdsterrassen har breddats söder om kvarter E, därmed tillskapas en attraktivare och öppnare entré och stråk upp till Bangårdsterrassen.
 - Alla byggnader och alla bostadsgårdar ska ha minst två entréer vända mot Bangårdsterrassen.
 - Två attraktiva bilfria kopplingar upp till Bangårdsterrassen har tillskapats, med ramp från torget i väster och med trappor mellan delkvarter F1 och F2.
- (16) I detaljplanen anges ett torg av parkkaraktär. Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten att det blir ett stort flöde av gående och cyklister men menar att det samtidigt finns goda möjligheter att skapa gröna värden.
- (17) En utredning för att klargöra Carlsгатans utformning har gjorts av (Tyréns, Rev 2018-06-19) i samråd med Gatukontoret, se i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag" och under rubriken "Trafik" och underrubriken "Biltrafik".
- (18) Se punkt 3 ovan. Även i samrådshandlingen finns ett antal mindre indragningar som utgör kvartersmark.
- (19) Carlsгатans utformning är uppdaterad i illustrationskartan och i plankartan efter skiss från Carlsгатans utredning (Tyréns, Rev 2018-06-19).
- (20) Cykelparkering ska i första hand lösas inom kvartersmark, detta gäller för boende- som för besöksparkering, se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslaget". Angöring kan ske delvis från Carlsгатan.
- (21) Se beskrivning punkt 3 ovan.
- (22) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att Lokplatsen samt kvarter D i väster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.
- (23) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att Kvarter D, Lokplatsen samt parkeringshuset i väster inte längre ingår i det område som planförslaget avser.
- (24) Förgårdsmark för bl. a gästcykelparkering ska finnas på förgårdsmark dels i anslutning till entréer dels mellan de högre byggnadskropparna. Se även punkt 3.
- (25) Planhandlingarna har ändrats enligt Tekniska nämndens yttrande.
- (26) Infart och nedfart till garage för kvarter E samordnas med infart för kvarter F och förläggs på kvartersmark mellan kvarter E och F. I övrigt finns inga säkerhetskrav som begränsar om kringliggande ytor utgörs av allmän plats eller kvartermark.
- (27) Planhandlingarna har ändrats enligt Tekniska nämndens yttrande.
- (28) Angöring, varuleveranser och sophantering sker via Carlsгатan. Bilparkering förutom angöring får inte finnas ute i fasaden mot Carlsгатan. Parkering inne i byggnad F får inte finnas närmare än 5,0 meter mot Carlsгатans fasad, se planbestämmelse i plankartan.
- (29) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att kvarter G inte längre ingår i det område som planförslaget avser.
- (30) Parkering ska lösas inom kvartermark eller genom parkeringsköp. Planbeskrivningen har kompletterats med en utförlig parkeringsutredning.

- (31) Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att Lokplatsen samt kvarter D i väster inte längre ingår i det område som planförslaget avser. En särskild utredning om trafikmässiga ytbehov som riktas mot Malmö C avses startas av Malmö stad.
- (32) Dagvattenhanteringen och hantering av skyfall beskrivs i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Vatten". Stadsbyggnadskontoret menar att det är möjligt att klara funktioner som tillgänglighet för gång- och cyklisterna, möjlighet till uteserveringar, klara leveranser och sophantering och ändå skapa en stor andel grönska och genomsläpplig mark. Det kan dock krävas innovativa och nya lösningar för att klara denna kombination.
- (33) I en fördjupad studie av Carlskatan har även ledningar studerats översiktligt. I den norra sidan finns konflikter mellan träd och ledningar. Det bedöms dock som möjligt att flytta ledningarna i samband med ombyggnation av gatan. Tekniska anläggningar så som nätstationer ryms inom föreslagen markanvändning och löses inom kvartersmark, se plankartan. För kvarter F ryms en nätstation på kvartersmark under parkeringsgaraget. Behovet av en nätstation för kvarter E kommer att lösas genom att integrera en nätstation i själva byggnaden.
- (34) Planbeskrivningen har kompletterats med en utförlig bullersituation för bostadsbebyggelsen, se avsnittet "Konsekvenser" rubrik "Konsekvenser för miljö och hälsa" underrubrik "omgivningsbuller".

Miljönämnden, skrivelse daterad 2017-04-26:

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

Marken

Kompletterande miljötekniska mark- och grundvattenundersökningar behöver genomföras inom området för planen. Detta framgår även av den undersökning som utfördes år 2011. Utförda och kompletterande undersökningar bör ta utgångspunkt i de risker som identifieras med verksamheter som historiskt har bedrivits inom området. T ex så bör valet av undersökningsparametrar stämma överens med de föroreningar som kan förväntas. Verksamhetshistoriken finns redovisad i den undersökning som är utförd, men enligt miljönämnden inte tillräckligt detaljerat.

I planbeskrivningen anges att det aktuella området till stor del består av utfyllnadsmassor, vilket innebär att tillförda föroreningar i marken generellt kan förväntas. Utöver det har området utgjorts av industrimark vilket med största sannolikhet kan innebära att ytterligare föroreningar har tillförts marken. Vid "pepparkakshuset" har det under 2015 påträffats en oljeförorening från en äldre markförlagd cistern, som kräver avgränsning och åtgärd.

Vidare så är grundvattnet inom angränsande bandgårdsområde ställvis mer förorenat än vad som framgår av utförd undersökning från 2011, varför undersökning och bedömning av risker med föroreningar i grundvattnet behöver utredas närmare.

Även ur ett masshanteringsperspektiv behöver kompletterande provtagning utföras. Detta för att säkerställa att massorna kan omhändertas korrekt samt för en säkrare bedömning av kostnaderna för omhändertagande.

I planbeskrivningen jämförs uppmätta halter med de storstadsspecifika riktvärdena. De storstadsspecifika riktvärdena bör inte användas då Naturvårdsverkets riktvärdesmodell har ändrats sedan de togs fram och justeringar har även gjorts av de generella riktvärdena. Detta utesluter inte att platsspecifika riktvärden kan tillämpas, men de måste i så fall ta utgång från dagens krav.

När kompletterande undersökningar har genomförts, riskerna i området har bedömts samt kostnader för avhjälpandeåtgärder har uppskattats finns underlag för att bedöma

om marken kan göras lämplig för bostadsändamål. Omfattningen av krav på åtgärder kan komma att ställas utifrån vilket ansvar som finns för påträffade föroreningar. **(1)**

Dagvatten

Planbeskrivningen saknar beräkningsunderlag vad gäller mängd dagvatten som dagvattennätet kan behöva ta emot inom området för detaljplanen samt beräkningsunderlag vad gäller mängd dagvatten markinfiltrationen kan ta hand om (här kan det räcka med en hänvisning till den utredning gällande dagvatten som bör finnas och som är kopplad till planen). Markens permeabilitet är avgörande och kräver att marken bereds så att infiltration får lämplig effekt. Detaljplanen bör därför innefatta ytor som ger plats för fördröjning av dagvatten och övrig dagvattenhantering inom området. Mängden vegetation är också avgörande för ultimata och funktionellt omhändertagande av dagvatten som uppstår (eller samlas) på området.

Planbeskrivningen bör även beakta hanteringen av dagvatten även från angränsande områden samt hur dagvatten från dessa områden kan få för konsekvenser för detta område.

Det är bra att vegetation finns integrerad i bebyggelsen och gårdsytan och att dagvatten kan infiltreras i marken. En lösning kan vara att t ex begränsa andelen hårdgjord yta inom planområdet och inte bara ha en grönytefaktor. **(2)**

Topografi

En effekt av den pågående globala uppvärmningen är att havsnivån stiger. Översvämningar kan komma att drabba stora delar av Malmö och stora värden kan gå förlorade i form av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Samhällsviktiga funktioner riskerar att slås ut för kortare eller längre tid. Området för detaljplanen ligger under 3 meters gränsen för havsnivåhöjning. Det innebär att miniminivå för färdigt golv vid ny bebyggelse, såvida inte andra lämpliga åtgärder vidtas till skydd mot översvämning och grundvatten, ska placeras +3,0 meter över havet.

På sidan 6 i planbeskrivningen står det att planområdets topografi ligger i medel på ca +3,0 meter, detta stämmer alltså inte.

Vattenkvalitet

Skyfallsplanen bör beaktas i planbeskrivningen. **(3)**

Luftkvalitet

Dagens miljö kvalitetsnormer bör klaras, men miljömålet NO₂ kommer överskridas i gatumiljöerna, där Hans Michelsengatan och Carls gatan är och kommer vara pulsåder för biltrafik. En mer fördjupad luftutredning bör göras för planen där fokus bör läggas på haltberäkningarna i några gatumiljöer.

Problem med lukt från industrin och sjöfarten kommer att bestå i många 10-tals år. Sjöfarten ger ifrån sig korta puffar med höga halter av olika luftföroreningar, vilket man måste vara medveten om. Miljönämnden får in flera klagomål per år på just lukt som härleds till hamnen och verksamheter till havs.

I planbeskrivningen finns en hänvisning till en rapport gällande luften daterad 2014. Då det visat sig att det inte finns en specifik rapport gällande luftutredning för planområdet utan hänvisningen är till Plan- och byggtlasen bör detta förtydligas. **(4)**

Ekosystemtjänster och grönska

Planen bör överlag trycka mycket mer på materialval för tak och väggar i form av ”grönblå” tak och väggar. Planbestämmelserna bör minst kunna ställa krav på vegetationsbeklädda tak för att bl a öka fördröjning, eliminering och rening av dagvatten innan det når marken. Likaså ger dessa lösningar upphov till en bättre ljudmiljö, då det är bullerdämpande, samt en bättre luftkvalitet samt bidrar till Malmö stads ekosystemtjänster.

Grönytefaktor på 0,45 på kvartersmark anser miljönämnden vara för lågt. Förslagsvis bör en grönytefaktor på minst 0,6 kunna ställas. **(5)**

Planen ger förslag på två gång- och cykelkopplingar som möjliggör en koppling söderifrån över spårområdet. Miljönämnden skulle vilja se dessa kopplingar med vegetativa inslag. Med lite vegetation på broarna inbjuds de till mer än att bara passera, förslagsvis små fickor på bron där man vill stanna upp sitta ner och ta en paus det vill säga skapande av spontana mötesplatser där det känns inbjudande att stanna. The High Line Park i New York kan ses som en inspiration. Detta gröna inslag skulle även lyfta de gröna inslagen i denna annars rätt så hårdgjorda urbana miljö. **(6)**

Buller

Planen har en stor utmaning gällande buller. Enligt stadsatlas ligger trafikbuller på 50-65 dBA inom planområdet. För att klara gällande riktvärden, samt få en trivsamt miljö, ser miljönämnden en risk i att man i stor utsträckning kommer att behöva räkna med tekniska lösningar, något nämnden inte ser positivt på. Enligt planbeskrivningen har en bullerutredning genomförts. Bullerutredningen är daterad 2016-07-04 och som visar att det uppkommer höga bullernivåer. Slutsatsen är att det kommer att krävas olika tekniska åtgärder för att kunna bygga bostadshus inom planen då det inte finnas någon möjlighet för bostäderna att få en "tyst sida", vanligtvis en innergård.

Bangårdsterassen beskrivs i planen få olika funktioner. För att miljön ska bli så tilltalande som möjligt bör bullersituationen ses över och eventuellt krävs uppförande av någon typ av störningsskydd mot spåren. Industribuller, omgivningsbuller, har delvis beaktats i den aktuella planen. Det som anges i bullerutredningen kopplad till planen är buller från CMP. CMP har tillstånd för att bedriva miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken. I detta tillstånd finns olika villkor kopplade som verksamheten måste leva upp till. Det är därför av vikt att CMPs bullervillkor skrivs in i planbeskrivningen för att på detta sätt "bli skyddad" så att inte planen, dvs. bostäderna, hindrar CMPs framtida drift.

Det pågår även annan miljöfarlig verksamhet i byggander norr om Carlsgatan. Bl a har Lantmännen viss verksamhet som kan upplevas störande. En utredning kring dessa bör genomföras i samband med framtagande av planen. Planbeskrivningen bör kompletteras med eventuell påverkan från dessa verksamheter (industribuller).

Det bör tilläggas under rubriken *Omgivningsbuller* att i samband med bygglov ska byggherren redovisa mer detaljerade bullerberäkningar för att säkerställa att tillämpliga riktvärden följs. **(7)**

Förnyelsebar energi

I planbestämmelsen bör det tilläggas att tekniska anläggningar för förnyelsebar energi, som t ex solceller, får överstiga totalhöjd och byggnadshöjd med upp till förslagsvis fem meter. **(8)**

Radon

I planområdet råder medelrisk för radon. Vid byggande inom normalriskområden krävs radonskyddade konstruktioner. **(9)**

Social interaktion och trygghet

Enligt planbeskrivningen ska bebyggelsen längs Carlsgatan ges korta fasadlängder för att få ett varierat gaturum. Det är även viktigt att det ges utrymme mellan kvarten/bebyggelsen så att det möjliggörs stråk mellan dessa så att Carlsgatan lättare går att röra sig från söder till norr i jämförelse med idag då det i längre stråk går att röra sig längs med Carlsgatan (väst-/östlig riktning). Kopplingen är även viktig när Nyhamnen ska växa i norr. **(10)**

Övrigt

Under avsnittet *Tekniska genomförandefrågor* bör plan för omhändertagande av eventuellt länshållningsvatten vid grävarbeten finnas beskriven vid exploatering. Vid grävarbeten i förorenad mark uppstår inte sällan förorenat länshållningsvatten då grundvattnet förorenas av marken. Länshållningsvatten är ett avloppsvatten som måste renas eller omhändertas. **(11)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1)** *Stadsbyggnadskontoret menar att markundersökningen ger tillräckligt underlag i detta skede för att bedöma att det är möjligt att avlägsna markföroreningar för att klara den användningen som detaljplanen tillåter, se i planbeskrivningen under avsnittet "Detaljplanens konsekvenser" rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Markföroreningar".*
- (2)** *Andelen hårdgjord yta kommer att minska inom planområdet vid ett genomförande av detaljplanen. Dagvattenhanteringen och hantering av skyfall beskrivs i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Vattenkvalitet".*
- (3)** *Höjder inom planområdet varierar mellan +2,80 till +3,10 meter i RH 2000 systemet. Ny bebyggelse inom planområdet kommer förhålla sig till Carlskatan och det nya torget som kommer ligga på ca +3,0 meter i RH 2000. Inga bostäder placeras under +3,0 meter i RH 2000. Eventuella lokaler, eller andra funktioner som hamnar under denna nivå ska utföras vattentäta, vilket även är infört i plankartan som planbestämmelse.*

Dagvattenhanteringen, vattenrening och hantering av skyfall beskrivs i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Vattenkvalitet".
- (4)** *Luftkvaliteten har kompletterats i planhandlingarna, se planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubrik "Luftkvalitet".*
- (5)** *Planbeskrivningen har kompletterats enligt miljöförvaltningens synpunkter. Planbestämmelserna anger inga specifika bestämmelser om vegetationsbeklädda tak men indirekt ger grönytefaktor incitament för detta.*

Grönytefaktor har studerats för planområdet vilket resulterat i en höjning av grönytefaktor till 0,5 för bostadskvarteren och 0,45 för kontorsbyggnaderna.
- (6)** *Planområdet har inför granskningsskedet minskats, vilket innebär att GC-bron inte längre ingår i det område som planförslaget avser. Bangårdsterrassen är planerad som kvartersmark för boende och besökare. Allmänna grönytor föreslås i första hand på torget med tanke på att där finns större möjlighet ytmässigt att skapa plats för vegetation.*
- (7)** *Planbeskrivningen har kompletterats avseende buller, se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Omgivningsbuller". En uppdaterad bullerutredning för hur föreslagen bebyggelse påverkas av trafik- respektive industribuller har genomförts (Tyréns Rev 2018-05-24) och redovisar beräknade bullernivåer för alla kvarteren inom planområdet. Aktuella riktvärden för buller innehålls för föreslagna ny bebyggelse inom planområdet.*
- (8)** *Stadsbyggnadskontoret ser positivt på förnybar energi. Söderläget ger goda förutsättningar för detta. Detta föreslås dock rymmas inom föreslagna byggnadshöjder.*
- (9)** *Planbeskrivningen uppmärksammar att planområdet ligger inom normalrisk för radon och att radonskyddade konstruktioner krävs, se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" underrubrik "Markföroreningar".*

(10) Stadsbyggnadskontoret delar Miljönämndens synpunkt. Detaljplanen ger möjlighet för detta genom kvarteretsmark mellan kvarteren i nord-sydlig riktning.

(11) Detta behandlas i ett senare genomförandeskede och beskrivs inte i planbeskrivningen.

Malmö Muséer, skrivelse daterad 2017-05-05:

Inom planområdet finns kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelse i form av dels en mindre byggnad (kallad kontorshus i äldre inventeringar samt i planbeskrivningen), dels ett godsmagasin. Dessa byggnaders kulturhistoriska värden framgår i Översiktsplan för Nyhamnen. Det s.k. kontorshuset skyddas i detaljplanen genom rivningsförbud och varsamhets bestämmelser vilket är positivt. Vad gäller godsmagasinet förutsätts dock rivning för att ge plats åt ny bebyggelse och högre exploatering. Från antikvarisk synvinkel är det beklagligt att detaljplanen inte i större utsträckning tar hänsyn till befintlig värdefull bebyggelse. De äldre tegelbyggnaderna har såväl kulturhistoriska som miljöskapande värden och skulle tillföra stadsrummet och den nya stadsdelen värdefulla dimensioner. Med tanke på att godsmagasinet rivs bör planbeskrivningen i vissa delar korrigeras, då det i hög utsträckning betonas att planens syfte är att skydda kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. **(1)**

Gång- och cykelbron som ansluter till gamla staden på södra sidan kanalen berör såväl område av riksintresse för kulturmiljövården som fast fornlämning. Detta behöver framgå i planbeskrivningen. Det är av yttersta vikt att bron utformas på ett sätt som är anpassat till den kulturhistoriskt känsliga miljön i innerstaden samt med hänsyn till fornlämningsituationen. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) *Planbeskrivningen har kompletterats enligt Malmö Muséers synpunkt.*

(2) *Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att GC-bron inte längre ingår i det område som planförslaget avser.*

VA Syd - avfall, skrivelse daterad 2017-05-03:

VA SYDs avfallsavdelning ser glädjande på att miljöhus uppförs. Miljöutrymmena bör vara utformade så att allt dagligt avfall som uppkommer ska kunna källsorteras. Med fullständig sortering avses restavfall, matavfall, tidningar och papper samt plast-, pappers-, metallförpackningar, färgat och ofärgat glas. Till god service hör att även möjlighet finns till att kunna lämna mindre elavfall, batterier och ljuskällor. Avfallsavdelningen ser gärna att möjlighet ges till att byta saker med varandra, till exempel genom en byteshörna.

Carlsgatan är den gata varifrån den mesta avfallshanteringen kommer att ske. För kvarter D kan avfallshantering ske från gata längs med Bangårdsterrassen. Hämtplats för avfall ska finnas i markplan med kortast möjliga avstånd till uppställningsplats för hämtningsfordon. I samband med att ny renhållningsordning togs fram 2016, antogs nya föreskrifter för avfallshanteringen. Enligt 23§ i dessa föreskrifter anges att vid nybyggnation ska dragväg över 10 m undvikas. Vidare gäller att avstånd mellan hämtningsplats och uppställningsplats för hämtningsfordon vara så kort som möjligt. Dragvägen ska vara lättframkomlig och fri från hinder som försvårar hämtningen. Manuell hämtning kan kräva jämn, hårdgjord dragväg utan trösklar och trappsteg.

Det är också angeläget att våra bilar inte stoppar upp trafikflödet under hämtningen. Det är viktigt att man tar höjd för god trafikmiljö och arbetsmiljö genom att göra plats för avfallshämtningsfordonet så att det kan stanna vid hämtstället. Planbeskrivningen bör ange hur våra krav för avfallshämtningen uppfylls.

Planbeskrivningen bör uppdateras med hänvisning till den nya avfallsplanen -Avfallsplan 2016-2020. Den nya avfallsplanen innefattar tre fokusområden:

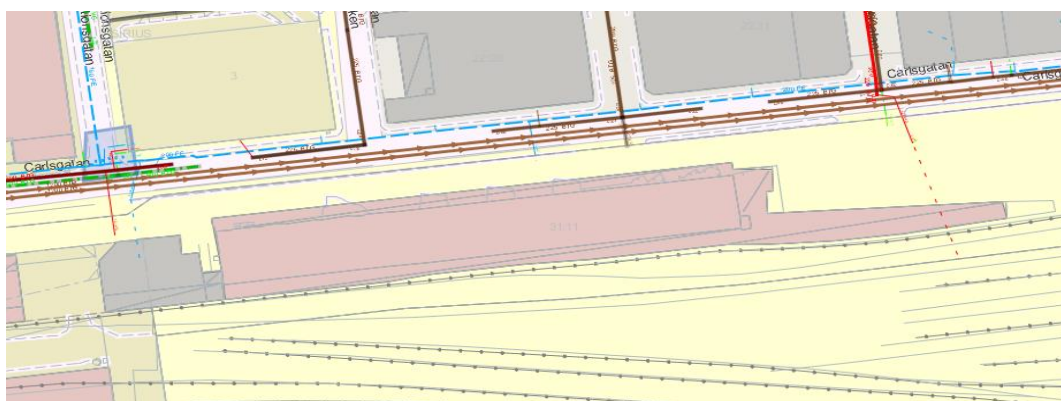
- Hållbar konsumtion för minskade avfallsmängder
- Hållbar sortering för ökad återvinning
- Hållbar hantering för renare miljö

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Möjlighet för angöring beskrivs enligt följande i planbeskrivningen: Leveranser och sophantering till kvarter E och kvarter F sker främst från lastfickor utmed Carlskgatan, vilka samordnas med angöring och lastning. Leveranser och sophantering för den mindre byggnaden på torget sker från befintlig angöringsgata väster om torget och planområdet.

VA Syd – vatten och avlopp, skrivelse daterad 2017-04-24:

Planområdet kan ansluta till vatten- och avloppsledningarna som finns i Carlskgatan. Längs med den berörda sträckan finns det ett antal befintliga serviser. Dagvatten från planområdet hänvisas i första hand till huvudledningen för dagvatten som slutar i Carlskgatan, motsvarande mitten av det planerade planområdets stäcka. I korsningen Venusgatan/Carlskgatan finns det en dagvattenservis som planområdet också kan ansluta till. En avloppsvattenservis stäcker sig över planområdet och förmodas gå in i bangården, se bild nedan. Ledningen bör utredas i vidare projekteringsarbete.



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats under avsnitten "Befintliga förhållanden" och under "Planförslag" med Va-syds information om ledningarna.

Räddningstjänsten Syd, skrivelse daterad 2017-06-07:

Riskhänsyn

I samrådshandlingarna hänvisas till en riskanalys som togs fram 2010 upprättad av Safety Design AB och som visar på en för hög samhällsrisk i området både innan och efter riskreducerande åtgärder.

Förutom den aktuella detaljplanen pågår även ett arbete med översiktsplan för Nyhamnen, i vilken den aktuella detaljplanen även ingår. Räddningstjänsten Syd har tidigare påtalat att det behövs en riskanalys för hela översiktsplaneområdet och väntar på att få ta del av denna. Räddningstjänsten Syd anser att det är olämpligt att stadsbyggnadskontoret påbörjar detaljplaner inom området för översiktsplanen, innan utredningar om riskerna är klara. Det är därför svårt för räddningstjänsten att ta ställning till om riskerna i detaljplaneområdet är acceptabla eller inte. Räddningstjänsten Syd anser att stadsbyggnadskontoret ska avvakta med detaljplanens antagande tills riskanalysen för översiktsplanen för Nyhamnen är framtagen. Om stadsbyggnadskontoret väljer att inte avvakta resultaten från riskanalysen för översiktsplaneområdet, anser räddningstjänsten att de riskreducerande åtgärderna som nämns i riskanalysen ska införas som planbestämmelser då dessa är en förutsättning för genomförande av detaljplanen. **(1)**

Trafikverket rekommenderar att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på ca 30 meter från järnväg, räknat från spårmittpå på närmaste spår. Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka. Avståndet skyddar även byggnaderna vid en eventuell urspårning samt möjliggör viss utveckling av järnvägsanläggningen. **(2)**

Då Malmö stad har planer på att förtäta staden i anslutning till järnvägen och Rangerbangården anser räddningstjänsten att möjligheten att flytta ut Rangerbangården från stadsmiljön och införa ett yttre godsspår för bland annat transporter med farligt gods behöver övervägas. Åtminstone skulle transporterna med de gaser, som kan få mycket stora konsekvenser vid ett utsläpp, rangeras i Norra hamnen. Genom en lämpligare lokalisering kan olyckor undvikas eller begränsas och en säkrare samhällsutveckling uppnås. **(3)**

Planområdet ligger inom normal insatstid på ca 10 minuter. Avståndet mellan körbar väg och entréer ska inte överstiga 50 meter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) Planbeskrivningen har uppdaterats avseende risk och säkerhet, se under avsnittet "Konsekvenser för miljö och hälsa" underrubrik "Risker och säkerhet".

Den fysiska avgränsningen för riskutredningen framgår av PM. Där framgår även prognoser, trafikslag, och vilka verksamheter som har varit dimensionerande.

(2) Detaljplanens genomförande bedöms inte inverka på människors hälsa eller säkerhet i sådan omfattning att ytterligare åtgärder behöver vidtas, se även punkt (1). Utrymning av byggnader kommer ske enligt gällande regler och praxis. Trafikverket ansvarar själva för att utrymme ska finnas i anslutning till deras egen fastighet för utrymning av spår. Möjlighet för att komma åt spårområdet med utrymningsfordon kommer fortsättningsvis att finnas dels inom aktuellt planområdet i väster, strax söder om Torget.

(3) Frågan kring att införa ett nytt godsspår hanteras inte inom aktuellt detaljplaneområde.

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, skrivelse daterad 2017-05-05:

Synpunkter

Detaljfrågor kring tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga utreds framförallt i bygglovsskedet. Planläggningen ska dock möjliggöra att de krav som ställs på tillgänglighet och användbarhet i bygglovsskedet går att genomföra. Malmö stads tillgänglighetsrådgivare anser att föreslagen detaljplan bör ta hänsyn till följande aspekter.

Angöring och parkering

Under rubriken Angöring bör det tilläggas att angöring även omfattar persontransport för av- och påstigning samt angöring för färdtjänst och taxi, vilket enligt Boverkets Byggregler (BBR) 3:122 ska kunna ske inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Parkering för rörelsehindrades fordon ska vid behov kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga entréer, vilket anges under rubriken Bilparkering i planbeskrivningen.

Utemiljö

Planbeskrivningen anger att tillgängligheten i utemiljön ska studeras mer i det fortsatta planarbetet. Malmö stads tillgänglighetsrådgivare anser att detta även bör omfatta tillgängligheten och användbarheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga och vill gärna vara delaktig i det fortsatta planarbetet. **(1)**

Gång och cykelbro

Den föreslagna bangårdsterrassen och broar för gående och cyklister ska kunna nås av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga och efterleva de krav som ställs på tillgänglighet och användbarhet i Boverkets författningssamling BFS 2011:5 ALM2. Trappor och ramper ska utformas så att även personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig säkert. Planbeskrivningen anger att det finns utrymme för ramp med maximal lutning om 4% vid den östra bron, vilket är godtagbart ut tillgänglighetssynpunkt. En ramp får ha en maximal lutning om 1:20 mellan minst 2 meter långa vilplaner samt ha en höjdskillnad på högst 0,5 meter mellan vilplanen. Gångbanor ska vara fasta, jämna och halkfria och får maximalt luta 1:50 i sidled. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) *Bebyggelsekvarteren inom aktuellt planområde möjliggör för uppställning av persontransport för av- och påstigning samt angöring för färdtjänst och taxi, vilket ska kunna ske inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Parkering för rörelsehindrades fordon ska vid behov kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga entréer, vilket anges under avsnittet "Planförslag" rubriken "Trafik" underrubriken "Bilparkering" i planbeskrivningen.*

Bangårdsterrassen planeras som kvartersmark. Cyklister och gående hänvisas till Carlskatan.

Trappor och ramper ska utformas så att även personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig säkert.

(2) *Tillgänglighetskraven är obligatoriska att uppfylla och utgör därmed just krav i utformningen av stads- och bebyggelsemiljön.*

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, skrivelse daterad 2017-04-20:

Region Skånes synpunkter

Region Skåne ser positivt på planförslaget, som innebär en viktig omvandling av området i direkt anslutning till Malmö centralstation. Att planera för bostadsbebyggelse nära befintlig kollektivtrafik stärker tillgängligheten med kollektiva färdmedel, vilket ligger helt i linje med ställningstaganden i den regionala utvecklingsstrategin för Skåne Det öppna Skåne 2030, Trafikförsörjningsprogrammet och Strategier för Det flerkärniga Skåne. Region Skåne ser att den höga ambitionsnivå för Nyhamnens utveckling som presenterades i översiktsplanen för Nyhamnen även genomsyrar detaljplanen för Innerstaden 31: 11 mfl. Genom att utveckla området närmast stationen med en blandad bebyggelse med både bostäder och verksamheter ges goda förutsättningar för att skapa en varierad stadsmiljö med människor dygnet runt, vilket ökar tryggheten i området.

I Det öppna Skåne 2030 läggs stor vikt vid balansen på bostadsmarknaden. Målsättningen är att 6000 nya bostäder ska byggas per år och att det ska ske med en allsidig sammansättning av upplåtelseformer, storlek och huspriser för att matcha en årlig befolkningstillväxt på 1 %. Region Skåne ser därför positivt på att Malmö stad planerar en tät innerstadsmiljö för att tillgodose efterfrågan på bostäder.

Planförslaget avser förbättra tillgängligheten till området genom att koppla samman Nyhamnen med Gamla staden genom en gångbro och en ny gång- och cykelförbindelse i öst. Region Skåne ser det som viktigt för att integrera den omvandlade stadsdelen i staden och överbrygga järnvägens barriäreffekt. Det ökar också attraktiviteten för fotgängare och cyklister, vilket kan stimulera en ökad fysisk aktivitet. Vad gäller gångbron närmast stationshuset vill Region Skåne betona vikten av att ta höjd för den framtida användningen av Malmö C i och med ökad tågtrafik. Med fyra spår mellan Malmö-Lund-Hässleholm och även framtida ökad spårkapacitet mot Helsingborg kommer mängden persontåg som ska angöra Malmö C att kraftigt öka. En allt växande andel av tågen kommer inte att kunna köra vidare i Citytunneln på grund av dess begränsade kapacitet utan får vända på Malmö C Övre. Betydelsen av Malmö C Övre med spår 5-10 kommer därmed att öka efterhand.

Om en gångbro ska byggas är det därför viktigt att överväga att ansluta gångbron till plattformarna för spår 6/7 respektive 8/9, även fast plattformarna har en begränsad bredd. Detta skulle möjliggöra en god tillgänglighet och orienterbarhet för stationen, särskilt i perspektivet att betydelsen av spår 6-9 kommer att öka. Även spår 11-13 kan på längre sikt behöva återskapas, vilket kan påverka utformningen av gångbrons södra anslutning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En broutredning har tagits fram i samråd mellan Malmö stad och Trafikverket (ELU, Rev 2018-06-21) visar på att planens genomförande samt gångbro inte inverkar på Trafikverkets pågående och framtida verksamhet vid Bangården. Utbyggnaden av planen ska inte påverka gällande och kommande utbyggnad för att klara järnvägstrafikens ökade kapacitet. Gångbron ska i samråd med Trafikverket förberedas för att kunna ha direkt kontakt med tillgängliga perronger på plats om behovet finns längre fram.

Luftfartsverket, skrivelse daterad 2017-09-29:

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Vi ber er ta del av vårt nya informationsblad, sist i detta remissvar. Vi uppskattar också om ni använder LFVs nya blankett för CNS-analysärenden när ni skickar in remisser till oss. Blanketten kan hämtas på: [http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analysunder rubriken "Ladda ner"](http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analysunder-rubriken-Ladda-ner). Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, lufttrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, www.lfv.se/flyghinderanalys.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Luftfartsverket och berörda flygplatser har fått ta del av förslaget och har inga synpunkter.

FÖLJANDE HAR INGET ATT ERINRA MOT FÖRSLAGET

Stadsområdesnämnd Norr
Fritidsnämnden
Förskolenämnden
Försvarsmakten

skrivelse 2017-04-05
skrivelse 2017-03-31
skrivelse 2017-04-19
skrivelse 2017-04-24

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Ägare till fastigheten Innerstaden 31:11, skrivelse daterad 2017-06-01:

Jernhusen äger, utvecklar och förvaltar fastigheter längs den svenska järnvägen. Vi skapar nytt liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära det kollektiva resandet och därigenom enklare resa med kollektiva färdmedel. I Malmö har Jernhusen startat upp utvecklingen av Nyhamnen genom att exempelvis bygga det nya kontorshuset Glasvasen invid Malmö Centralstation.

Jernhusen har tillsammans med Malmö stad under 2010 tagit fram ett planprogram för Jernhusens fastigheter norr om Malmö Centralstation. Efter att den första detaljplanen för ett delområde färdigställdes 2013 välkomnar Jernhusen nu att resterande delar av Jernhusens fastigheter detaljplanläggs enligt planprogrammets intentioner.

Planområdets centrala läge i staden och närheten till Malmö Centralstation är unikt. För boende och arbetande i området är möjligheterna att använda kollektivtrafik de bästa i södra Sverige, vilket ligger helt i linje med både Jernhusen och Malmö stads mål med hållbar stadsutveckling. Området bör därför planeras för att inrymma största möjliga mängd av både bostäder och arbetsplatser. Jernhusen anser att genom att göra några byggnader, främst bostadshusen, några våningar högre kan läget utnyttjas ännu

bättre. Studier utförda av Jernhusen under planarbetet visar att upp mot 100 ytterligare lägenheter skulle kunna tillföras i området. Några högre hus inom området skulle även ytterligare förstärka de intentioner som finns i planprogrammet om att områdets silhuett ska uppfattas som en ”gles taggig kam”. **(1)**

Att koppla den nya stora stadsdelen Nyhamnen till de gamla delarna av Malmö är viktigt, liksom att bryta barriäreffekten av bangårdsområdet. Jernhusen välkomnar därför att broförbindelser ingår i detaljplaneförslaget. Det är dock viktigt att gestaltningen av broarna görs så att det blir attraktiva för gående och cyklister att använda. De trappor, hissar och ramper som är redovisade i illustrationer behöver ytterligare utredas för att göra förbindelserna attraktiva och trygga. Även broarnas påverkan på spårområdet är viktig att säkerställa i samverkan med Trafikverket eftersom Malmö bangård är en mycket viktigt nod i järnvägsnätet. **(2)**

För att nå målen om en attraktiv och tät stadsmiljö behöver mellanrummen mellan husen noggrant studeras. Avvägningar mellan olika intressen blir svårare och behovet av kompromisser större när staden blir tätare. Jernhusen vill som utvecklare av området samverka med Malmö stad om detta, men det är även viktigt att den kommunala organisationen på alla nivåer anammar ett synsätt som sätter stadens långsiktiga utveckling i fokus i varje enskild fråga, snarare än konventioner, hävdvunna metoder och interna regelverk. Exempel på frågeställningar som behöver hanteras är storlek och utformning av förgårdsmark, besöksparkeringar för cykel och bil inklusive plats för rörelsehindrade, angöringstrafik och plats för kollektivtrafiken. Jernhusen anser att det är viktigt att få in gröna inslag i området. Markbehandlingen i de platser som skapas liksom på Bangårdsterrassen bör innehålla så mycket växtlighet som möjligt. Även broarna över spårområdet bör ha gröna inslag. De nämnda ytorna utgör dock allmän platsmark och möjligheterna till grönytor på kvartersmark är mycket begränsad eftersom det i stort sett inte finns någon obebyggd sådan. Grönytefaktorn för bebyggelsen anser därför Jernhusen inte bör överstiga 0,4. **(3)**

Carlsgatan utgör ett viktigt trafikstråk i staden. Vid utformningen av Carlsgatan är det viktigt att utformningen görs så att den upplevs som en attraktiv stadshuvudgata i enlighet med de kriterier som finns i Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan. **(4)**

Inom planområdet kommer stora ytor att i framtiden utgöra allmän platsmark. Det finns även betydande infrastruktursatsningar i form av broarna över spårområdet. De allmänna ytorna och broarna kommer att utgöra entrén till hela den nya stadsdelen Nyhamnen och är även en förutsättning för att framgångsrikt kunna exploatera det området. Merparten av exploateringskostnaderna bör därför bäras av Malmö stad för att senare kunna fördelas på kommande exploatering av större områden i Nyhamnen. **(5)**

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

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) *Stadsbyggnadskontoret delar Jernhusens synpunkt att området bör planeras för att inrymma största möjliga mängd av både bostäder och arbetsplatser. Aktuellt planområde medger totalt ca 64 000 BTA (bostäder och kontor) vilket är klart mer än vad som förespråkas i planprogrammet för aktuellt område. Byggnadshöjderna för kvarter F har justerats med ytterligare en respektive två våningsplan för att kompensera den yta som utgår från planområdet på grund av ett större ledningspaket i öster. Exploateringsstalet för aktuellt planområde är bland det högsta i Malmö.*

Under framtagandet av granskningshandlingarna har dagsljusförhållandena studerats, se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Solljus-, dagsljus- och vindstudier". utredningen visar att med den föreslagna exploateringsgraden, byggnadshöjder och byggnaders avtryck så bör dagsljuset klaras för större delen av lägenheterna men att ytterligare justeringar i byggnadshöjder och byggnaders avtryck kan medföra att dagsljuskraven inte klaras.

- (2)** *Efter samrådet har planområdet minskat vilket har inneburit att GC-bron inte längre ingår i planavgränsningen inför granskningskedet.*

Planhandlingarna har kompletterats enligt Jernbusens synpunkter angående den västra gångbron. Dessa frågor behöver studeras vidare i samband med genomförande av gångbron.

- (3)** *Frågor som berör förgårdsmark, parkering och trafik har beaktats och finns beskrivna i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag". Stadsbyggnadskontoret delar Jernbusens synpunkt att allmän platsmark bör innehålla stor andel grönska vilket bl.a. anges genom planbestämmelsen Torg med parkkaraktär. Stadsbyggnadskontoret menar att även kvarteretsmark bör innehålla en stor andel grönska vilket anges dels genom att planteringsbart bjälklag ska finnas för Bangårdsterrassen (planbestämmelse), dels genom en grönytefaktor på 0,5 för bostadskvarter och 0,45 för kontorskvarter. Beräkningar visar att det är en realistisk nivå.*

- (4)** *Stadsbyggnadskontoret delar Jernbusens synpunkt.*

- (5)** *Fördelning av kostnader för utbyggnad av allmän plats löses i ett exploateringsavtal mellan Malmö Stad och Jernhusen innan detaljplanen går upp till godkännande eller antagande i stadsbyggnadsnämnden.*

Ägare till fastigheten Slagthuset 1, skrivelse daterad 2017-04-24 samt 2017-04-25:

Wihlborgs Fastigheter AB är genom olika dotterbolag ägare och arrendator till ett antal fastigheter i nära anslutning till planområdet; Slagthuset 1, Sirius 3, Östersjön 1, Kolga 4, Börshuset 1, Polstjärnan 1 & 2, Medusa 1 & 2 för att nämna några. Vi ser fram emot en utveckling av området och ställer oss positiva till den utveckling som Malmö Stad och Jernhusen eftersträvar i ovanstående planprogram. Vi finner dock en svårighet i att tyda hur bebyggelsen ansluter till Carlsгатan då plushöjder saknas i gatuplanet på plankartan. **(1)**

Detaljplanen är en första deletapp i omvandlingen av Nyhamnen från industrimark till en blandad stad. Genom de två broarna i planförslaget länkas Nyhamnen samman med den gamla staden. Detta är en förutsättning för Nyhamnens fortsatta utveckling och attraktivitet. Planens syfte är även att skapa rekreativa platser och stråk av parkkaraktär.

Planförslaget ger möjligheter för en blandning av bostäder, kontor och handel där ny bebyggelse i anslutning till Centralstationen till största del ska utgöras av bostäder. I flera kvarter är flexibiliteten stor då både bostäder och centrumändamål tillåts. Vi tycker det här är rätt sätt att arbeta med större detaljplaner, då en flexibilitet gör det möjligt att utveckla området i marknadens riktning. Att vara alltför styrd i detaljplaner kan riskera att bebyggelsen ej sker enligt marknadens efterfrågan. Då kommer byggnader att stå vakanta vilket på intet sätt bidrar till en levande stadsmiljö.

Planförslaget möjliggör en tät och hög exploatering med bebyggelse i 12-16 våningar. Detta skapar en intressant front mot den gamla stadskärnan. Att bygga på höjden

skapar ett intressant uttryck samtidigt som centralt belägen mark nyttjas på ett effektivt sätt. Detta är ett tankesätt som bör fortsätta inom kommande deletapper i Nyhamnen.

Carlsgatan kommer att utformas som en attraktiv stadshuvudgata med gång-, cykelbana och trädrad på båda sidorna om gatan vilket är bra. Dock är det viktigt att tänka på att biltrafiken inte försvinner utan det måste planeras för genomfartstrafik i detta och i andra lägen i Nyhamnen. Vi tror även att en komplettering i ett yttre läge i hamnen kan avlasta Nyhamnen från en del trafik och därmed skapa viktiga kvaliteter i denna nya stadsdel. **(2)**

En ny utformning av Carlsgatan får effekten att gaturummet upplevs ha krympts ner vilket man bör beakta när man utformar byggnaderna i detaljplaneförslaget. Inom kvarter D får byggnadskroppen skjuta ut mot Carlsgatan vilket ytterligare kan förstärka den effekten som ej är önskvärd. Byggnader som kragar ut mot Carlsgatan bör begränsas och bättre definieras i planen. **(3)**

Det är viktigt att tänka på tillgängligheten för den bebyggelse som planförslaget genererar. Möjligheten att stanna till med bil är viktig, inte minst för de kommersiella verksamheterna i bottenplan vilka detaljplanen ställer krav på skall finnas. Vad gäller handikappangöring föreskriver planförslaget att detta skall anordnas på kvartersmark. Detta kan vara tufft att lösa i planer med en så pass tät exploatering som här. Att få ner angöringen för rörelsehindrade i parkeringsgarage under byggnaderna skapar en rad praktiska problem med inpassering, säkerhet mm. Vi önskar att Malmö Stad funderar på om de idag, och framgent, inte skulle kunna vara behjälpliga med att hitta en så bra lösning som möjligt för både rörelsehindrade, näringsidkare och fastighetsägare, oaktat om det är på allmän platsmark eller kvartersmark? **(4)**

Det här planförslaget behandlar inte norra sidan Carlsgatan men det är viktigt att redan i det här skedet tänka på tillgängligheten från Carlsgatan för både befintlig och kommande bebyggelse på norra sidan Carlsgatan.

Carlsgatan är idag en utav de viktigaste genomfartsnoderna vi har i Malmö och det är viktigt att trafiken till- och från samtliga delar av staden, inte minst Västra Hamnen, fungerar även under byggtiden. Det pågår mycket byggnation på flera håll i den centrala delen av staden så det är av yttersta vikt att Malmö Stad tar en helhetssyn och säkerställer att flera transportleder inte stängs av samtidigt. Trafik till- och från byggarbetsplatserna bör också samordnas och koncentreras utanför tidpunkter då pendlartrafiken är som störst. **(5)**

Vi ser som sagt mycket positivt på planförslaget, ser fram emot utvecklingen och att fortsatt utvecklingen i Nyhamnen sker skyndsamt!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) *Plushöjder för Carlsgatan kommer fastställas först när gatan projekteras i genomförandeskedet, då får även ny planerad bebyggelse anpassa sig till de nya plushöjderna.*

(2) *Kapacitetsstudier har genomförts (Tyréns, Trafik Carlsgatan, 2018-02-09), vilken visar på en fungerande utformning för samtliga trafikslag. Studierna har gjorts utifrån de förutsättningar att Carlsgatan tillsammans med Hans Michelsensgatan utgör huvudgator i Nyhamnen. Vidare är beräkningarna gjorda utifrån målen i Trafik- och mobilitetsplanen tillsammans med det tillskott av nya bostäder och kontor som finns enligt Översiktsplan.*

(3) Syftet med den relativt smala gatubredden, 26,5 m, är att skapa plats i första hand för gående, cyklister, kollektivtrafik men även ge möjlighet för biltrafik enligt TROMPens mål. Syftet är också att inte skapa några överytor för biltrafik utan att dessa ytor istället kan nyttjas för andra ändamål som bostads- och kontorskvarter samt parker.

För att skapa ett attraktivt och tydligt gaturum är det en fördel om gaturummet krymper något visuellt vid några punkter t ex genom utskjutande byggnader. Kvarter D ingår inte i granskningshandlingarna. För byggnader inom planområdet gäller att balkonger och burspråk får skjuta ut med maximalt 2,0 meter i nord-sydlig riktning om inget annat anges. Utkragande byggnadsdelar medges endast i söder mot Bangårdsterrassen och bidrar även till att begränsa vinden.

(4) För fastigheterna E och F inom planområdet kommer angöring, avlastning, sophantering samt besöksparkering för personer med funktionshinder lösas genom två större parkeringsfickor längs med Carlagatan. Ett fåtal parkeringsplaster möjliggörs även väster om det lilla huset på torget. Se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag".

(5) Trafik till- och från byggarbetsplatserna är inget som regleras inom ramen för planarbetet utan något som får beaktas i genomförandeskedet. Föreslagen utformning av Carls gatan är tänkt att fortsatt möjliggöra för god tillgänglighet för de fastigheter som vänder sig mot gatan när området är färdigbyggt.

Castellum, skrivelse daterad 2018-04-23:

Castellum vill härmed framföra våra synpunkter på samrådshandlingar för dp 5478, Innerstaden 31:11 m fl och framförallt på kvarter E där vi har för avsikt att uppföra en domstolsbyggnad:

Vi förstår att gatusektionen längs Carls gatan är trång, men tycker ändå att det borde medges 1m förgårdsmark vid norra fasaden mot Carls gatan, då det skulle bli enklare att hantera dörruppställningar mm utan att göra "ingrepp" i fasaden och det skulle också underlätta för cykelparkering där.

Detsamma gäller för södra fasaden mot Bangårdsterrassen, där det också skulle underlätta med 1m förgårdsmark, så dörruppställningar kan hanteras utan risk för att det bildas "prång" längs med fasaden, då dessa i en domstolsbyggnad utgör säkerhetsrisker. **(1)**

Att angöring för lastning och sophantering skall ske längs Carls gatan från särskilda lastfickor som också skall användas för korttidsparkering ser vi som både opraktiskt och riskfyllt. Vid angöring i lastfickan skall man passera både gång- och cykelbana, antingen med avfall eller gods. **(2)**

Vi saknar beskrivning och förslag på placering av bilparkering för rörelsehindrade inom 25 m från tillgänglighetsanpassad entré, då det "bara" finns allmän platsmark (torget) framför entrén till Domstolsbyggnaden. **(3)**

Vi antar att det förbereds för någon form av angöring för taxi och bilar för att släppa av besökande till domstolsbyggnaden vid gatan/torget i anslutning till domstolsbyggnadens entré. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

(1) Planhandlingarna har kompletterats med förgårdsmark mot Carls gatan dock endast i anslutning till entréer på bottenvåning. Det finns ingen möjlighet att minska gatusektionen med tanke på de funktioner som föreslås på Carls gatan. Det är däremot möjligt att skapa förgårdsmark genom att antingen dra tillbaka byggnaden eller skjuta tillbaka en del av bottenvåningen.

- (2) *Föreslagen gemensam lösning för lastning och angöring för kvarter E visar på att funktionerna ska kunna samsas på Carlskatan och det är den bästa lösningen utifrån rådande och planerade förhållanden på platsen. Se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag".*
- (3) *Placering av bilparkering för rörelsehindrade inom 25 m från tillgänglighetsanpassad entré kan lösas genom parkeringsplatser som möjliggörs i planområdets västra del i anlutning till torget. Trafik- och parkeringslösningar beskrivs närmare i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslag".*
- (4) *Torget är ett torg och ingen plats för bilar. Närmast angöring för taxi är Carlskatan och för funktionshindrade parkeringsplatser väster om den lilla byggnaden på torget.*

Skanova Access AB, skrivelse daterad 2017-04-11:

Skanoval teleanläggningar kan beröras av rubricerat planförslag. Behöver detta stråk flyttas (se bild på sida 2) vid genomförandet av detaljplanen förutsätter Skanova att exploatören står för flyttkostnader/arbeten med anläggningen.

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

Kabelanvisning beställs via www.ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta Skanoval Nätförvaltning för det aktuella området på tfn 08-604 04 90.

Hyresgästföreningen, skrivelse daterad 2017-04-20:

Hyresgästföreningen Region södra Skåne som beretts tillfälle att yttra sig i rubricerat ärende får härmed lämna följande yttrande i ärendet.

Sid 20 Platsen skuggas delvis av parkeringshuset. Här bör man beakta att arbeta med belysningen för att försäkra att hyresgästerna känner sig trygga i området.

Sid 22 bilden Gångbro: Broarna bör vara väl upplysta speciellt på kvällstid.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Efter samråd har planområdet minskat vilket innebär att platsen framför parkeringshuset inte längre ingår i planavgränsningen inför granskningskedet.*

Planbeskrivningen har kompletterats med att gångbron bör vara väl upplyst.

E.ON Värme Sverige AB, skrivelse daterad 2017-04-25

E.ON Värme Sverige AB (EVS) har tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende och vill framföra följande synpunkter.

EVS har fjärrvärme- och fjärrkylaledningar inom planområdet, se bifogad skiss. I samband med genomförandet av detaljplanen finns det risk för att ledningen i Carlskatan utsätts för bygglast som de inte är dimensionerade för.

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

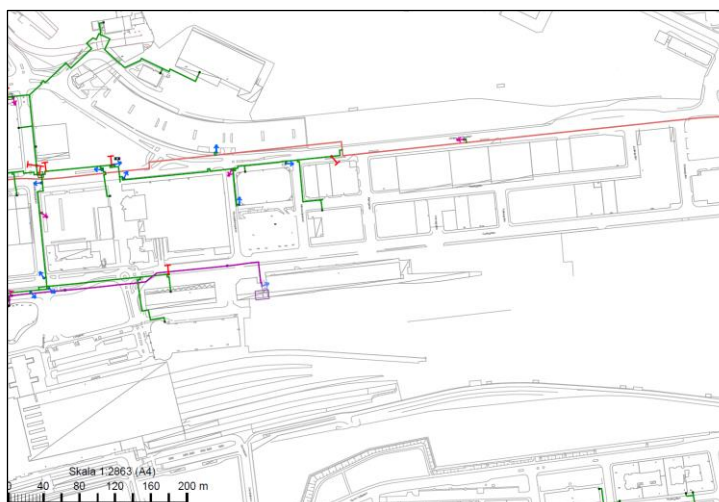
Skulle det till följd av genomförandet av detaljplanen bli aktuellt att utföra åtgärder på ledningen så förutsätter EVS att exploitören står för samtliga kostnader. Detta framgår i planhandlingen under rubriken "ekonomiska genomförandefrågor".

Under rubriken "Tekniska genomförandefrågor" står, "I samband med fortsatt markprojektering bör behovet av ledningar för el och VA utredas" EVS vill gärna att fjärrvärme- och fjärrkylaledningarna också kommer med.

EVS fjärrvärme- och fjärrkylaledningarna finns inte med på plankartan. Bifogar skiss och DXF fil, för uppdatering av kartan.

"Ledningar som kommer att förläggas eller finnas kvar inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller ledningsrätter bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av ledningsrätt tas av berörd ledningshavare." När denna fråga blir aktuell kontakta gärna EVS nätansvarige martin.hartler@eon.se, tel: 0706-00 28 21.

Med beaktande av ovanstående synpunkter ställer EVS sig positiva till denna detaljplan, och att kunna ansluta den nya bebyggelsen med klimatsmart fjärrvärme och fjärrkyla.



Figur 1: Karta över EVS fjärrvärme- och fjärrkylaledningarna

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

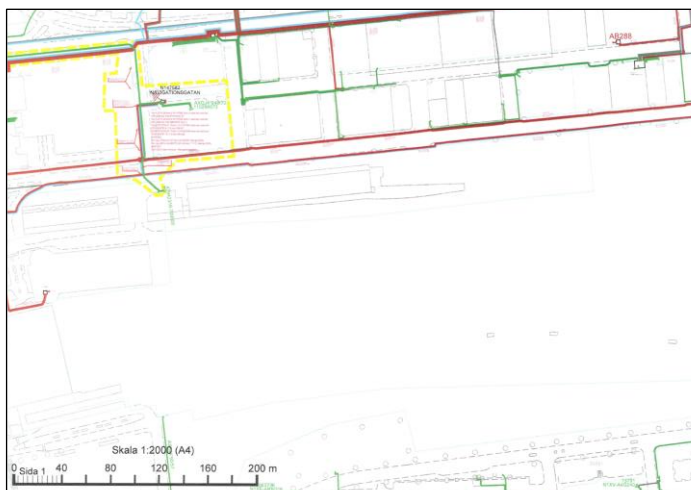
Plankartan är uppdaterad med aktuella ledningar. Då planområdet minskat efter samrådet innebär det att kvarter D, väster om planområdet, inte ingår i planavgränsningen inför granskningskedet. Inga värme- eller fjärrkylaledningarna verkar gå österut längs med Carlsgatan så ny bebyggelse väntas inte påverka ledningarna.

E.ON Elnät Sverige AB, skrivelse daterad 2017-04-26:

Vi har inom planområdet befintliga elledningarna enligt bifogad karta. Om någon av våra befintliga ledningar måste flyttas eller ändras till följd av planläggningen eller plangenomförandet anser vi att den part som förorsakar flytten eller ändringen ska betala samtliga kostnader för åtgärden. Detta ansvar framgår inte klart i planhandlingarna. Under rubriken Övriga ekonomiska genomförandefrågor redovisas att "Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av elledningarna bekostas av exploitören." Samtidigt redovisas också under rubriken Exploateringsavtal att "Exploateringsavtalet kommer preliminärt att reglera frågor som har med flytt av ledningar att göra."

Vi anser att planhandlingarna bör förtydligas i den del som avser ansvar för kostnader vid flytt av ledningar. Så att det klart och tydligt framgår vem som är ansvarig för de kostnader som uppstår vid eventuell flytt av ledningar. **(1)**

För att kunna försörja planområdet med el behövs fyra nya nätstationer. Enligt Planbeskrivningen är fyra byggrätter för nätstation med beteckningen "E" redovisat på plankartan. Vi kan dock inte se att det finns några byggrätter för nätstation redovisat på plankartan. **(2)**



Figur 2: Karta över elledningar

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1)** Planbeskrivningen är justerad enligt E.ONs önskemål.
- (2)** Efter samrådet har planområdet minskat, vilket innebär att kvarter D, parkeringshuset och kvarter G inte längre ingår inom aktuell plan inför granskningskedet. Två nätstationer kommer behövas för att försörja planområdet och ryms inom ramen för föreslagen markanvändning på kvartersmark. En nätstation ska placeras inne i byggnaden inom Kvarter E. En nätstation ska placeras under det planterbara bjälklaget mellan kvarter E och F. Exakt placering och avgränsning av nätstationen får utredas vidare i genomförandeskedet tillsammans med övriga aktörer.

E.ON Gas Sverige AB, skrivelse daterad 2017-04-26:

E.ON Gas Sverige AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har följande synpunkter.

Befintlig Natur- och biogas ledningar finns i aktuellt planområde (se karta) och kan utgöra ett mycket intressant energialternativ för kommande bebyggelse och verksamheter.

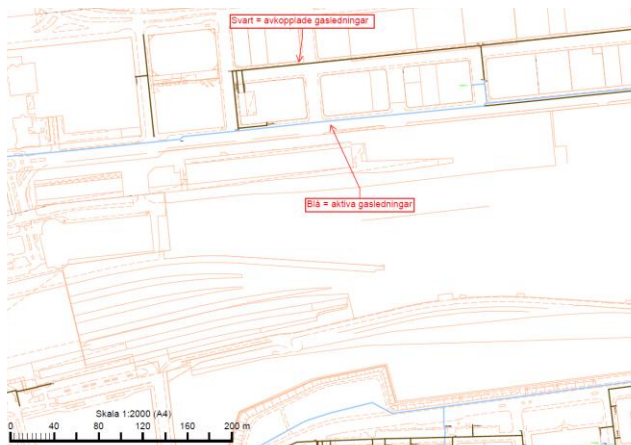
Vi är även aktiva vad gäller effektivisering och utveckling av smarta hus koncept.

Gasdistributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler, EGN 2014. (Ny EGN 2017 kommer hösten 2017). Det innebär bland annat att ett minsta skyddsavstånd mellan distributionsledning och byggnad inom tätbebyggt område skall uppgå till minst 2 meter.

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

För åtgärder som innebär flytt av E.ON Gas ledningar är det viktigt att E.ON Gas involveras i ett tidigt skede av detaljplaneprocessen. Befintliga gasledningar ansluter till kundanläggningar utanför planområdet där det krävs tekniska åtgärder för att säkerställa leverans vid eventuell omläggning eller ombyggnad. Efter ombyggnad kan avkopplade ledningsdelar demonteras, vid demontering ska inmätning ske vid avkopplingsställena av exploatör och redovisas till Eon Gas för dokumentation i kartsystem.

I aktuellt planområde finns även äldre avkopplade så kallade stadsgasledningar som redovisas i bifogad karta, dessa ledningar kan demonteras av exploatör i samråd med Eon Gas, vid demontering ska inmätning ske vid avkopplingsställena av exploatör och redovisas till Eon Gas för dokumentation i kartsystem.



Figur 3. Karta över gasledningar

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

E.ON:s synpunkter är beaktade i planbeskrivningen.

Tågoperatör Snälltåget, skrivelse daterad 2017-10-27:

Snälltåget trafikerar Malmö central med förbindelser till Stockholm, Åre och Berlin. Tågoperatören ställer sig tveksam till att bygga bostäder enligt föreslagen detaljplan. Skälet är att verksamheten på Malmö Bangård är koncentrerad till nattetid då persontågen måste göras iordning nästkommande trafikdygn. Med andra ord, det är mest behov av olika rörelser och verksamhet på och till och från Bangården nattetid, vilket naturligtvis kommer störa boende.

Tågoperatören ser det som helt uteslutet att korta spår 49-50 eller att rörelser på dessa ska begränsas, inte minst nattetid. Snälltåget, som är en mindre aktör i sammanhanget, använder dessa spår dagligen upp till 6 gånger per dag för att komma till uppställningsspår och till spår för terminaltjänster. I nuläget finns endast ett alternativ till dessa spår till och från Malmö Central övre. Att endast använda den alternativa vägen via spår 39 är inte möjligt med den trafikmängd av växlingsrörelser som finns på Bangården, inte minst nattetid. Växlingsrörelserna bedrivs både med ellok och med diesellok. (1)

Snälltågen har också en ambition att utöka verksamheten., vilket gör att vi ser att spår 19-22 självklart ska bevaras i dess nuvarande längd. Dessa spår har förutsättningar för bättre möjligheter om man vill göra enklare service eller lasta på eller av.

Snälltåget ser det också som absolut nödvändigt att Trafikverket och Malmö stad säkerställer en tillgänglighet till Malmö Central övre i samband med Jernhusens expansionsplaner. Vi och andra tågoperatörer har och kommer även framöver att ha ett behov av servicefordon. Kortas eller minskas tillgängligheten på spår 19-22 och 49-50 ökar behovet av annan service som att fylla på vatten eller tömma tågens fekalietankar. Vi vill av tidigare erfarenheter också betona vikten av, att eftersom Jernhusen inte har en relevant verklighetsuppfattning kring konkurrensneutralitet eller marknadspri- ser, att Trafikverket sörjer för att vi utan avgifter till Jernhusen med servicefordon kan angöra Malmö Central övre. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Eventuell påverkan från spårtrafiken på aktuellt planområde har tagits i beaktning i planeringen av området. I planbeskrivningen finns eventuell påverkan i form av buller och lukt beskrivet under avsnittet "Konsekvenser"*
- (2) *Den mindre bit mark som i detaljplanen avser övergå från spårändamål till Bostads/ kontorsändamål inom Bangårsterrassen, har stämmts av med Trafikverket. Den mindre markjusteringen ska inte påverka pågående tågtrafik och ska inte heller omöjliggöra för framtida ökning av tågtrafiken. Trafikverket ansvarar för driften och den framtida planeringen av järnvägstrafiken.*

I övrigt har inga anmärkningsskrivelser från kända sakägare och övriga inkommit mot förslaget.

SAMRÅDSMÖTE

Samrådsmöte om planförslaget hölls 2017-04-07. Mötet utlystes genom följebrev/annons i dagspress/flygblad i området. På mötet deltog ca 30 personer, varav 15 män och 15 kvinnor.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanens genomförande har inte bedömts medför betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 §. Invändningar mot den bedömning av miljöpåverkan som kommunen gjort har framförts av Länsstyrelsen. Invändningarna redovisas och bemöts i denna samrådsredogörelse. Stadsbyggnadskontoret vidhåller att ingen miljöbedömning krävs.

Skrivelse från **Länsstyrelsen** 2017-05-05.

Kommunen har gjort bedömningen att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Planen anger vissa förutsättningar för den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen, till exempel vad gäller bakomliggande bebyggelse och utveckling av gång- och cykelstråk för att avlasta biltrafiken till det kommande området. Utifrån planens inverkan på omgivningen och områdets komplexitet är det rimligt att en miljökonsekvensbeskrivning av planens effekter genomförs. Detta särskilt eftersom översiktsplanen för Malmö (2014) inte har gjort de detaljerade avvägningar som är aktuella i sammanhanget, samt att kommande ÖP för Nyhamnen, där frågan lyfts igen, endast varit på samråd. I en

miljökonsekvensbeskrivning kan olika alternativ presenteras och konsekvensbeskrivas avseende risker för människors hälsa, samt även hur påverkan på riksintresse för kommunikationer samt kulturmiljövärden och stadsbild ter sig med de olika alternativen. I en MKB ska även resonemang om kompensationsåtgärder för de negativa konsekvenserna som förslaget föras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har tillämpat en för ändamålet framtagen checklista och med stöd av denna samt analys av de olika frågeställningarna i planarbete gjort bedömningen att förslaget inte kan utgöra betydande miljöpåverkan såsom det åsyftas i MB 6 kap 11§. Kvarstående frågeställningar så som buller, risker, luftkvalitet som i aktuell plan kan tänkas påverka människors hälsa och säkerhet har lyfts fram, utretts och beaktats i planbeskrivningen för aktuell plan med föreslagen markanvändning.

Platsen

Planområdet utgörs av ett begränsat, delvis ej planlagt område, som har använts inom ramen för godstransporter och där delar av tidigare bebyggelse även fungerat som godsmagasin. Planområdet påverkas av buller från Järnvägen och trafikbuller från Carlskatan.

Påverkan

Föreslagen markanvändning för bostäder och kontor väntas inte ge någon negativ påverkan på omgivningen. Planen innebär viss påverkan på kulturmiljö då ny högre bebyggelse förslås i detaljplanen. Marken kommer att saneras vilket innebär en positiv påverkan för mark och vatten.

Buller från järnvägen, trafikbuller från Carlskatan samt viss risk för luftpartiklar från järnvägen i luften kan innebära viss negativ risk för människors hälsa och säkerhet. Den sammanlagda påverkan av buller och luftpartiklar är av mindre omfattning inom ett begränsat område och är utredda och hanterade inom ramen för planarbetet. Genom åtgärder vid bebyggelsen väntas påverkan kunna begränsas.

Sammantaget bedöms de risker för människor hälsa och säkerhet som kan uppstå inom planområdet med föreslagen markanvändning vara acceptabla och till stor del kunna avhjälpas inom ramen för planarbetet.

Planens karaktär

Detaljplanen medger uppförandet av flerbostadshus och kontorshus i centrala Malmö.

Miljöfrågorna som aktuell detaljplan behandlar är av mindre komplex karaktär med ett fåtal störningskällor som har identifierats och beskrivits under kapitlet "Detaljplanens konsekvenser" och kan hanteras genom sedvanlig miljöhänsyn i detaljplanens planbeskrivning.

SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅDET

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

PLANBESKRIVNING

- Under avsnittet "Planförslag" har planområdesgränsen justerats och inkluderar inte kvarter D och befintligt parkeringshus i väster eller gång- och cykelbro i öster. Byggnadshöjder och byggnadsvolymer har justerats främst i det

östra bostadskvarteret F. Trafiken har uppdaterats med trafikflöden och utformningen av Carlskatan.

- Under avsnittet ”Detaljplanens konsekvenser” har texter som berör bedömning av miljöpåverkan, kulturmiljö, mikroklimat, risker- och säkerhet, omgivningsbuller, markföroreningar och trafik uppdaterats och kompletterats.

PLANKARTA

- Planområdets avgränsning har justerats för att inte omfatta kvarter D och befintligt parkeringshus i väster samt gång- och cykelbro i öster.
- Bangårdsterrassen är kvartersmark.
- Byggnadshöjder för bostadsbebyggelsen har justerats.
- Byggnadsvolymen för bostadskvarteret F, i öster, har justerats.

ILLUSTRATIONSKARTA

- Planområdets avgränsning har justerats för att inte omfatta kvarter D i väster och befintligt parkeringshus samt gång- och cykelbro i öster.
- Byggnadshöjder har justerats.
- Byggnadsvolymen för bostadskvarteret F, i öster, har justerats.

Anna Sohlberg
Enhetschef

Asterios Tolikas
Planhandläggare