



Datum
2020-12-15

Yttrande

Diarienummer
TN-2020-3024

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl (Smörkajen) i Hamnen i Malmö, Dp 5611 SBN-2018-846

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Fastighet- och gatukontoret har arbetat tätt tillsammans med stadsbyggnadskontoret vid framtagande av aktuella planhandlingar.

Det är en stor och komplex plan som utgör en viktig del av förverkligandet av Nyhamnen. Tekniska nämnden har därför en del synpunkter och förslag inför det fortsatta planarbetet. Synpunkterna berör främst trafik, parkering och angöring, bevarandet av bilramp, kajkonstruktioner samt byggnader på allmän plats.

Plankartan

Den gång- och cykelbro som möjliggörs och finns med i illustrationskartan kan komma att påverka möjligheten för större båtar inne i hamnbassängen. Om det inte finns möjlighet att öppna denna bro (eller om brokonstruktionen på annat sätt hindrar passage) kommer nuvarande båtar Prins Bernhard, Blåbåten, Tintin och Johanne inte längre kunna vara kvar i hamnbassängen. Frågan behöver utredas vidare.

Enligt detaljplan ska den befintliga bilrampen, belägen intill den kommande parken, i vissa delar bevaras. De delar som inte kommer att bevaras enligt planförslaget är dels stålkonstruktionen på bilrampens västra sida dels landfästet på bilrampens östra sida. Bilrampen kommer att ligga på allmän platsmark, vilket medför att fastighets- och gatukontoret kommer att ansvara för driften. Det behövs vidare interna utredningar inom fastighets- och gatukontoret avseende vilka kostnader i förhållande till drift och underhåll som är kopplade till rampen samt därutöver även kostnaden avseende att ställa rampen i ordning till dess tilltänkta funktion. Det måste säkerställas att rampen klarar de krav som ställs på allmän platsmark avseende exempelvis tillgänglighet och fallskydd.

Enligt planförslaget ska inte landfästet till bilrampen, belägen på dess östra sida, bevaras. Landfästet utgör en motvikt till bilrampen. Tas landfästet bort behöver en ny motvikt anläggas i samma storleksordning som den som finns idag. Intentionen har varit att en ny motvikt ska anläggas som en trappa likt det som visas i illustrationsförslaget. Det behöver dock vidare utredas var och hur denna motvikt ska anläggas för att inte bilrampens bevarande ska bli dyrare än vad som planerats. Det är även oklart om det tillkommande landfästet kan rymmas inom användningsområdet för PARK. Detta kan medföra att området för PARK behöver göras någon meter större vilket kan komma att påverka byggrätterna i detaljplanens östra del.

Sammantaget är det i dagsläget inte utrett om rampen kan bevaras i enlighet med planens intentioner och frågan behöver utredas ytterligare.

Planförslaget anger inte rivningsförbud på stålkonstruktionerna intill den kommande parken, dels den västra delen av bilrampen dels tågklafframpen. Det har förekommit diskussioner om att även bevara dessa stålkonstruktioner. Tekniska nämnden vill dock framföra att det inte är aktuellt att bevara dessa. Samtliga stålkonstruktioner står under hydrauliskt tryck med olja och skulle i framtiden medföra höga drift- och underhållskostnader. För att inte försena projektets tidplan behöver dessa stålkonstruktioner rivras under början av 2021 för att senare kunna gå igång med marksanering.

Sjöfartsverkets lotsbåtar är idag belägna intill kaj där uppfyllnad ska ske. Diskussioner har förts med Sjöfartsverket kring att hitta en alternativ plats för deras båtar och tillhörande verksamhet. Förslag finns att lotsbåtarna, samt tillhörande verksamhet med bodar, ska flyttas till Ångbåtsbron. Ett förtydligande avseende detta bör föras in i plankartan – lämpligtvis bör W1 även innebära att man får anlägga kaj och angöra med båt. Nämnda framgår inte heller i planbeskrivningen.

På illustrationskartan är mindre byggnader utritade längs med Skeppsbrokajen samt under rampen i parken. I plankartan är dessa platser reglerade som allmän plats. Tekniska nämnden bedömer att byggnadsfrågorna inte kan lösas genom egenskapsbestämmelser på allmän platsmark utan att dessa bör anläggas på kvartersmark. Egenskapsbestämmelserna för kvartersmarken avseende byggnaderna bör i så fall preciseras med maxyta, maxantal och totalhöjd för byggnader som är tänka på kajen. Det är viktigt att det i planen tydligt framgår vilka förutsättningar som finns både för den som ska bedriva verksamhet och för boende och andra verksamheter i närområdet.

För belamring på allmän platsmark krävs i regel polistillstånd, men då det finns en egenskapsbestämmelse som tillåter byggnation kommer denna anses ingå i den allmänna platsens ändamål. Detta innebär att nyttjandet av byggnad behöver regleras på annat vis. Att lösa frågan genom upplåtelse av allmän plats genom avtal enligt plan anses inte lämpligt då rättsläget är osäkert. Om byggnaderna planläggs på allmän plats innebär det att det föreligger stor risk för att permanenta verksamheter inte etableras längs Skeppsbrokajen eller under rampen i parken.

Ett annan konsekvens av att planlägga byggnaderna på allmän plats är att ytor för parkering inte kommer kunna upplåtas i anslutning till byggnaden. Inte heller kommer infart till byggnaden för att möjliggöra varutransporter kunna garanteras. Om man istället i detaljplanen anger specifika områden som kvartersmark kommer dessa problem inte uppstå.

Enligt planbeskrivningen avsätts fyra ytor för nätstationer (E) medan det på plankartan endast finns en utritad inom kvartersmark. Planbestämmelsen TORG1 anger att tekniska anläggning får finnas inom användningsområdet. Detta är inte möjligt eftersom denna typ av tekniska anläggningar, nätstation, inte är tillåtet på allmän plats utan ska placeras på kvartersmark.

Ytor för leveranser och sophantering till de verksamheter som är placerade i vattnet samt lotsbåtarna behöver utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Det bör i samband med detta specificeras vad som menas med bryggor och vilken typ av bryggor som kan bli aktuellt.

Kvartersgränsen närmast Universitetsbron måste flyttas in 1,5 m då den inskränker på vägreservatet som gjordes för att säkra eventuell breddning av Universitetsbro i framtiden (enligt gällande detaljplan). Förgårdsmarken framför fastigheten ska dimensioneras för att klara tunga fordon vid behov av underhåll av fasaden exempelvis fönsterputs med mera. Hans Michelsensgatan får inte användas för dessa åtgärder.

Illustrationskartan

Det står fel namn på gatorna i illustrationskartan. Utställningsgatan och Stormgatan ska byta plats i illustrationskartan.

Det kommer att vara trångt mellan det planerade cykelstråket och den SV byggrätten, mot Universitetsbron, och det är inte säkert att placeringen av cykelstråket blir den som ritats i illustrationskartan. Cykelstråkets sträckning behöver utredas vidare för att skapa en trafiksäker korsning.

Det bör framgå att den mindre illustrationen i illustrationskartan är en visionsbild från FÖP:en. Det bör också övervägas att istället placera denna illustration i planbeskrivningen för att öka tydligheten.

Trafik, parkering och angöring

Det bör övervägas att studera rörelsestråken till och från Smörkajen till exempelvis Malmö C. Det behövs därutöver en övergripande strategi för rörelsestråken och målpunkter. I illustration 13 saknas till exempel rörelsevägar för de gående. Det är viktigt att rörelsemönster och målpunkter framgår för att få genomslag i nästkommande detaljplaner. Det behöver förtydligas att gatan på den östra sidan av Skeppsbrokajen blir en gångfartsgata som inte är tänkt för genomgående trafik.

Det framgår inte tydligt av planhandlingarna hur PRH-platser är tänka att hanteras. Detta bör preciseras.

Cykelparkering kring den SV byggrätten är mycket liten i förhållande till det som planeras i byggnaden (öppen och publik verksamhet). Här kommer cykelrörelserna och besökarna att vara många och då behöver det finnas lättillgänglig cykelparkering som inte hindrar flödet vidare mot Universitetsbron. Cykelparkeringen skall placeras på kvartersmark och tillräcklig förgårdsmark bör avsättas för detta.

En parkeringsutredning över hela Nyhamnen, där behov och lokaliseringar preciseras, behöver genomföras för att ge en bättre helhetssyn.

Allmän gata kan nyttjas för angöring om det ur regleringssynpunkt är tillåtet vid tidpunkten, men det är inte garanterat att denna möjlighet kvarstår. Detta eftersom Tekniska nämnden har mandat att förändra gatornas användning över tid. Det går att i detaljplan uttrycka som rekommendation eller önskemål, men inte en garanti. Angöringsfickor bör inte heller förläggas så att det kräver och uppmuntrar fordon att frekvent korsa ett kollektivkörväg då det motverkar regleringens syfte.

Uppställning för Räddningstjänst och avfallsfordon kan inte heller, av samma anledningar som angöring, garanteras i gatan över tid.

P-garage under vatten

Rörelse från p-garage till Smörkajen kommer att skapa fotgängarströmmar och det är viktigt att dessa strömmar inte hindras av nedfartens placering. Ytterligare utredningar avseende detta förespråkas.

Mindre byggnader för trapphus, hiss och vindskydd bedöms kunna placeras på allmän plats med en planbestämmelse. I planförslaget finns en administrativ bestämmelse om markreservat (t1) på GATA vars syfte är att säkra tillgången till byggnader med hiss och/eller trappor från och till parkeringsgaraget. För att förtydliga planen intention kan denna bestämmelse ersättas av en egenskapsbestämmelse för allmän plats.

Då parkeringsgaraget även sträcker sig in under allmän gata vill Teknisk nämnden förtydliga att detta kommer att innebära att garagets konstruktion måste klara de krav som finns avseende bland annat bärighet. Detta behöver även säkerställas med egenskapsbestämmelse i plankartan.

Byggrätter

Den norra byggrätten på Smörkajen är belägen direkt intill vattnet. Detta går emot hur staden tidigare arbetat med kajer och allmänhetens tillträde till dessa och behöver därför studeras vidare. Allmänheten skall kunna ta sig runt Smörkajen längs havet på allmän platsmark. Det måste vara en förutsättning att kajkonstruktionen och byggnadens

konstruktion är fristående från varandra (detta gäller samtliga kajer inom planområdet). Detta kan till exempel påverka läget och/eller storleken för byggrätten.

Den östra byggrätten, vid Stockholmskajen i detaljplanen är smal och kan bli svår att genomföra avseende både kontor och bostäder. Detta behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Planbeskrivningen

Det bör i planbeskrivningen tydligare beskrivas vad som avses med strand.

Parken anges, på sidan 9, som den största parken men då det är den enda parken i planområdet borde detta istället framgå. Det bör också framgå att parken är tänkt att anknyta till ett grönt stråk på den södra sidan av Hans Michelsensgatan.

Mötesplats 3, på sidan 10, beskrivs som ”övergång mellan olika trafikslag skapar goda förutsättningar för en entreplats vid havet”. Med tanke på den begränsade ytan som blir allmän platsmark kan detta vara svårt att genomföra.

På sidan 14 anges att parken är belägen i ett bullerskyddat läge. En bullerutredning för vistelsemiljö i parken bör göras. Malmö har idag flera centrala parker som är bullerstörda, här går att referera till FÖP s 34-37.

Då trafikdagvatten längs med Hans Michelsensgatan måste renas innan det leds ner i ledningssystemet innebär det att mycket lite utrymme kommer medges för angöring.

På sidan 19 bör det förtydligas vilken p-norm som använts i beräkning till detaljplanen. Det kan också vara bra att precisera hur stor del som skall samnyttjas.

Om det skall vara centrumverksamhet i stora delar av bottenvåningarna bör siffran om 1 % vara betydligt högre avseende tunga transporter. Transporter behöver ske även till centrumverksamhet.

Det bör precisera hur cykelparkering enligt normen skall lösas och placeras.

Angående dagvatten på sidan 20, så bör andra lösningar än skålformad lågpunkt i parken användas. Det är bättre att leda vattnet ut i havet

Avfallshanteringen som beskrivs på sidan 21 behöver, i samsyn med VA Syd, utredas ytterligare. Det behöver klargöras vad staden har för intentioner i området avseende avfall.

Bullerutredning, beskriven på sidan 32-33, visar på alldeles för höga bullernivåer framförallt i den södra delen av det område som planeras för park. Detta behöver utredas vidare.

Angående konsekvenser för fastigheter på sidan 41 behöver servitut, 203/1988.1, för väg, till förmån för fastigheten Hamnen 22:188.1, omprövas.

Angående vattenverksamhet på sidan 45 så behöver det förtydligas vad som ingår i ansökan om vattenverksamhet och vad följderna leder till. Fastighet- och gatukontoret kan bistå med material. Likaså behöver kartan avseende ansökan om vattenverksamhet, på sidan 44, uppdateras.

På sidan 47 behöver plandata och fastighetsägare gås igenom då det förekommer flera felaktigheter.

Vi har enligt lag skyldighet att förhålla oss till barnkonventionen i stadsplanering. Hur kommer detta in i planarbetet? Detta nämns i FÖP:en på sidan 36. I samrådsförslaget nämns på s. 42 att barn p g a närhet till vatten och trafik av säkerhetsskäl kommer kräva vuxet sällskap. Det är viktigt att få med barnperspektivet och skapa platser och miljöer där barn kan röra sig fritt och har tillgång till staden.

Markmiljö

Enligt planhandlingen framgår det tydligt hur föroreningar ska hanteras vid anläggandet av parkeringsgaraget under vattnet. Det är dock otydligt hur föroreningar inom det övriga planområdet ska hanteras. Hantering av markföroreningar inom planområdet behöver förtydligas i planbeskrivningen.

Ordförande

.....
Andréas Schönström (S)
.....

Nämndsekreterare

.....
Philip Lee
.....

Stefan Plath (SD) och Anders Pripp (SD) reserverar sig skriftligen mot beslutet till förmån för Stefan Plaths (SD) yrkande. Se till protokollet bilagd reservation, § 441a.

Stefana Hoti (MP) reserverar sig muntligen mot beslutet i den del som avser avslag på eget tilläggsyrkande, då till förmån för detsamma.

Mats Billberg Johansson (V) reserverar sig skriftligen mot beslutet i den del som avser avslag på egna tilläggsyrkanden, då till förmån för desamma. Se till protokollet bilagd reservation, § 441b.

Henrik Malmberg (C), Håkan Fäldt (M), Lars-Göran Jönsson (M) och Karin Olsson (M) reserverar sig skriftligen mot beslutet i den del som avser avslag på Henrik Malmbergs (C) och Håkan Fälts (M) tilläggsyrkande, då till förmån för detsamma. Se till protokollet bilagd reservation, § 441c.