



Datum  
2019-11-19  
Adress

## Yttrande

Diarienummer  
TN-2019-22

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

### **Detaljplan för fastigheten Hamnen 21:138 och del av fastigheten Hamnen 21:149 i Hamnen i Malmö Dp 5640 SBN-2018-1310**

Tekniska nämndens arbetsutskott föreslås besluta att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden är positiv till planläggningen av området. Detaljplanen möjliggör bland annat bostäder, centrumverksamhet och ett allmänt torg. Planen medger även ett allmänt kollektivtrafikstråk och en allmän kollektivtrafikbro med gång- och cykelbanor, vilket är mycket positivt.

Tekniska nämnden har främst synpunkter gällande trafik, teknik och konstruktioner samt planområdets omfattning.

#### **Yttrande**

##### *Allmänt*

Kranbanan omnämns i plankarta och planbeskrivning som travers. Den mer korrekta benämningen är Kranbana. Traversen omnämns även i plural, men det rör sig endast om en.

##### *Planområdet*

Tekniska nämnden anser att det vore en fördel att ta med kaj 30 i aktuell plan DP 5640. Kajen börjar där Dp 5175 slutar i norr och slutar där Dp 5640 tar vid i söder vid tänkt utfyllnad och brofästet till den nya kollektivtrafikbron.

Det är en fördel att renovera kajen i samma entreprenad som gör utfyllnaden för norra brofästet då det blir en och samma etablering och arbetena görs under en sammanhängande tidsperiod. Det blir billigare och ger mindre störningar. Genom att renovera kaj 30 blir det också lättare att fortsätta arbetet med kvartersstrukturen och allmänplats i området öster om kollektivtrafikstråket mot hamnbassängen.

Planområdet behöver även breddas i den sydvästliga delen så att all yta som skall fyllas ut ingår i planområdet.

#### *Trafik*

Fastigheternas behov av angöring och parkering skall lösas inom kvartersmark. Det är viktigt att det finns tillräckligt med ytor inom fastigheterna för att säkerställa plats så att bland annat cykelparkering kan lösas på ett bra sätt. Det är också viktigt att leveranser till verksamheterna kan ske inom kvartersmark. Ovanstående behöver preciseras och redovisas i det fortsatta planarbetet.

Kollektivtrafikstråket bör få en beteckning som tydligt visar att stråket huvudsakligen är tänkt för kapacitetsstark kollektivtrafik. Det bör övervägas att ge stråket användningen GATA, *huvudsakligen för kapacitetsstark kollektivtrafik*. Det är viktigt att kommande planer anpassas till stråkets övergripande struktur. Då brodelen endast är tänkt att trafikeras av kollektivtrafik, gång och cykel måste detta tydligt framgå av planbestämmelsen.

Bredden på kollektivtrafikdelen av bron är för smal och den landar fel på Styrmansgatan (i plankartan). Den tar inte hänsyn till utbredd svängradie. Detta behöver justeras.

Planområdet bör utökas söderut mot Styrmansgatan så att bron kan ansluta mot befintlig korsning. Likaså anslutningarna och angöringen mot Bassängkajens östra och västra delar.

#### *Plankartan*

Det 16-meter höga huset väster om kranbanan saknar förgårdsmark mot öster.

Plankartan behöver uppdateras med utfartförbud där bostadskvarteret möter gatan.

Under kranbanan (i söder) är det redan detaljplanelagt område som GATA i Dp 5175. Det är inte lämpligt att denna del ersätts med TORG. Den södra delen av den rivningsskyddade kranbanan bör istället planläggas som GATA.

Höjderna på utfyllnad och bro bör tas bort, då de ej är genomförbara. Underkant bro kommer hamna på minst +2,10. Detta innebär att brons överyta kommer hamna på cirka +3,20. Detta betyder att angivna plushöjder +2,40 på planen vid brons anslutningar mot Varvsstaden respektive Styrmansgatan inte är genomförbara. Detta betyder att planområdet enligt punkten ovan (se *trafik* sista stycket) måste utökas för att anslutningarna av befintliga gatukorsning i Styrmansgatan ska kunna hanteras.

Likaså måste Bassängkajen gå att nå, då man riskerar att inte komma åt Bassängkajens västra och östra delar. Studier bör noga titta på hur trafiken ska kunna svänga till Bassängkajens östra och västliga delar.

Bestämmelsen Plac<sub>1</sub> är onödig i ytan GATA. Detta behöver istället regleras i kvartersbyggelsen i kommande planer längs gatan.

#### *Dagvatten*

Själva tillskottet av grönska innebär inte i sig att dagvatten fördröjs lokalt utan grönskan måste utformas på ett sådant sätt att fördröjning möjliggörs. Det kan också finnas anledning att diskutera vinsterna med insatser för att fördröja vatten lokalt då området är placerat så nära hamnbassängen.

#### *Skyfall*

Det är tveksamt om skyfallsvatten kan fördröjas lokalt i gaturummet. Däremot kan det genom höjdsättningen av gatan ledas ut mot hamnbassängen.

#### *Grönstruktur*

Andelen grönytor och växtlighet ökar i området med nya planteringar både i gaturummet och på torget. Enligt grönplanen är det dock brist på grönytor inom området och det bör tas ett större helhetsgrepp kring vilka konsekvenser detta får. Det saknas ställningstagande i denna fråga.

#### *Övrigt*

Bron kommer att behöva minst 2 eller 3, troligen 3 stycken, stöd i vattnet och inte 1 eller 2 stycken.

Att bevara befintlig kranbanan kommer innebära stora framtida kostnader för drift- och underhåll för att hålla denna konstruktion i ett sådant skick att den ser bra ut samt att man säkerställer konstruktionens bärighet. Det kommer att krävas att de delar som ska bevaras ska "nollställas" till sådant skick att de motsvarar ny konstruktion, med dokumenterad kvarvarande livslängd.

Det ska tilläggas att nya fastigheter inte får placeras närmre kajkanter än minimum 15 meter, då kajkonstruktioner kräver att de förankras bakåt. Detta gäller såväl befintliga som nya kajkonstruktioner.

I plankartan anges 32 meter som högsta nockhöjd på den västra byggnaden i planbeskrivningen anges 25 meter för samma byggnad.

Ordförande

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

[Fyll i titel]

.....

[Förnamn Efternamn]

---

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]