



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande **Planprogram för Varvsstaden** i Västra 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.

Mot stadsbyggnadsnämndens beslut att godta redovisningen av förslaget till planprogram, att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att remittera detsamma samt att godta bedömningen av miljöpåverkan som redovisas i planprogrammet och använda det som tidigt samråd angående behovet av fortsatt miljöbedömning lämnade **Miljöpartiet, Moderaterna, Folkpartiet** och **Sverigedemokraterna** in särskilda yttrande.

Ett allmänt samrådsmöte för sakägare hölls den 19 maj 2011.

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

Särskilda yttranden mot stadsbyggnadsnämndens beslut

Särskilt yttrande Miljöpartiet 2011-04-13

Miljöpartiet är mycket positivt till att planprogrammet för Varvsstaden tydligt pekar på vilka värden som krävs för att fortsätta utveckla Västra Hamnen i hållbar riktning och därmed se till att Bo01 verkligen blev det avstamp mot en ny stad som det var tänkt att vara. Vi vill särskilt understryka vikten av några av planprogrammets delar.

1. Det centrala lägets mycket goda möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik är i sig en förutsättning för att Västra Hamnen ska bli en blandad och levande del av Malmö. För att skapa en attraktiv boendemiljö är det viktigt att större delen av bilparkeringsbehovet löses i p-hus som är placerade i utkanten av Varvsstaden. Samutnyttjande av parkeringsytor mellan arbetsplatser och boende gör det möjligt att sänka byggkostnaderna. Även bilpooler har goda förutsättningar att minska behovet av att äga en egen bil i området. Sammantaget tror vi att dessa förutsättningar också skulle göra privatbilism i områdets inre i stort sett överflödigt och markbehandling och offentliga miljöer kan i likhet med Bo01 istället fokusera på människan.

- *Ambitionen i planprogrammet är att åstadkomma parkeringslösningar som bidrar till att minska bilanvändningen och därmed göra området hållbart. Parkeringshus ska placeras i strategiska lägen och utformas med samma höga ambition och aktiva bottenvåningar som den övriga bebyggelsen. Parkeringsstillgång och -lokalisering är en avgörande faktor som påverkar*

färdmedelsvalet. Med en medveten parkeringsstrategi finns möjlighet att påverka färdmedelsval i mycket större utsträckning än enbart med bra kollektivtrafik tillsammans med attraktiva och säkra gång- och cykelvägar.

- *Parkering utreds vidare i samband med detaljplaner, där även bilpooler och andra biltrafikrelaterade åtgärder behandlas.*

2. Spårvagnshållplatsen i den stora varvshallen med en broförbindelse söderut är mycket tilltalande och skapar en unik miljö. Spårvagnen är en förutsättning för att Västra Hamnen ska bli hållbar. Bron över hamnbassängen för denna linje samt gång och cykel till högskolan och centrum är viktiga för tillgängligheten i hela Västra Hamnen, något som i sig har potential att minska biltrafiken avsevärt.

3. Behovet av förskolor och skola behöver tillgodoses i området. Det är viktigt både för förutsättningarna för barnfamiljer i området och för att få goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Med tanke på att området rymmer relativt många arbetsplatser så lär det även finnas en efterfrågan av förskoleplatser från föräldrar som bor i andra delar av Malmö men som jobbar här. Det finns all anledning att dra lärdom av dagens akuta behov av förskolor, den "gröna vågen" verkar ha vänt och staden ses av allt fler som en plats med möjligheter. Det är viktigt att vi skapar goda förutsättningar för barnen, annars riskerar staden att åter utarmas samtidigt som samhällets förutsättningar för ekologisk hållbarhet försämras.

- *Behovet av förskoleplatser skall tillgodoses inom området vilket kan leda till att fler förskolor behövs om det blir fler bostäder. Behov av förskoleplatser och exakt lokalisering studeras vidare i detaljplaneskedet.*

4. Grönstråket Esplanaden har förutsättningarna för att verkligen vara ett grönstråk. I den täta staden är kvalitén på grönskan extra viktig. Esplanaden bör få liknande betydelse som Kungsgatan mellan centrum och Värnhem i dess roll som grönt vilorum och rörelsestråk. Risken finns att Esplanaden planeras i första hand utifrån biltrafikens villkor och blir en rak fyrfilig infartsväg som skapar en barriär, förstör grönstråksfunktionen och dessutom ger dåligt skydd mot havsvindarna. Det är viktigt att utforma Esplanaden utifrån grönstråksfunktionen i första hand och biltrafiken i andra hand, annars motverkar den förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafiken.

- *Esplanadens utformning och innehåll studeras vidare i detaljplaneskedet.*

Särskilt yttrande Moderaterna och Folkpartiet 2011-04-13

Stadsbyggnadsnämnden hade vid dagens sammanträde ärendet om planprogram för Varvsstaden uppe för presentation. Programmet skall sedan remitteras till berörda instanser varefter planarbetet försätter.

Från Moderaternas och Folkpartiets del så är vi mycket positiva till Varvsstaden som kommer att kunna bli en mycket fin övergång mellan det täta city och Västra Hamnen. Här kommer mycket spännande

miljöer att kunna utvecklas för både boende och företag. Dessutom tar vi hänsyn till kulturhistoriskt intressanta miljöer.

Trafiken är dock redan idag ett stort problem i Västra Hamnen och i det nya planprogrammet så finns det inga lösningar på denna problematik. Tvärtom så kommer problemen att öka.

Inför den fortsatta behandlingen valde därför Alliansen att lägga ett särskilt yttrande där vi påpekar bristerna i trafiksituationen och poängterar behovet av en ny trafikutredning för Västra Hamnen.

Redan idag är trafiksituationen kaotisk i Västra Hamnen. Trafikflödena överstiger vad gatorna klarar av och då återstår ännu halva Västra Hamnen att bebygga. Planprogrammet för Varvsstaden borde ta hänsyn till detta och underlätta för tillfartsvägarna. Istället väljer man att blunda för trafikproblemen och avvisa genomfartstrafik. Även om det är trevligt och bra med gång och cykelstråk så måste man hitta innovativa lösningar så att trafikflödena kan fungera.

Vi menar att stadsbyggnadsnämnden måste besluta om att tillsammans med övriga berörda förvaltningar göra en ny trafikutredning om Västra Hamnen där man säkerställer bättre tillfartsvägar för bil och transporter.

Särskilt yttrande Sverigedemokraterna 2011-04-13

Sverigedemokraterna tycker att planprogrammet för Varvsstaden är mycket intressant och spännande. Mindre spännande är dock planen där man totalt ignorerar de stora problem man redan idag har i detta område. Företag lämnar området för att trafiksituationen redan i dag är ohållbar och med ytterligare bostäder och kontor i Varvsstaden samt kommande projekt i Masthusen (18 kvarter) blir situationen än värre, lägg där till en spårvagn som tar mer anspråk av vägarna och vi har en trafiksituation som är katastrofal i ett område där en stor andel är bilburna. Vi hade önskat att det fanns förslag och alternativ för att underlätta trafiksituationen i området. Visionen är att här ska man cykla, gå och åka spårvagn en vision som kan tyckas vara bra men vi kan inte utelämna biltrafiken och att inte komma med förslag på hur vi även kan underlätta för alla de som i dag och i framtiden bor och arbetar i området är ett svek emot dessa människor. Vi hade även sett att man istället för spårvagn hade blickat framåt och använt sig av ny teknik med Hybrid och batteribussar som istället för att ta vägar i anspråk var en del av vägtrafiken. Med den Rödgröna majoriteten håller Malmö på att bli en bilfientlig stad som vi i stället hade sett som valfriheternas stad, nu ska staden delas in i område utan bilar och ett fåtal delar där det fortfarande finns möjlighet att använda bilen, ett tänkande vi inte kan ställa oss bakom.

Gemensamt svar till M och Fp samt SD:

- *Dagens biltrafik till och från Västra Hamnen har problem med köer vid de knutpunkter som binder ihop Västra Hamnen med den övriga staden. Att skapa nya kopplingar för biltrafik mot söder och öster löser inte problemen med höga biltrafikflöden. Detta har analyserats i trafikutredning för Västra*

Hamnen 2010-01-22 där också trafikprognoser för flera olika framtidsscenarioer redovisas. För att nå en långsiktigt hållbar trafiklösning måste en låg andel biltrafik eftersträvas. För att minska bilanvändningen trots exploatering av Västra Hamnen ska god tillgänglighet till området säkras genom att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN meddelar i yttrande 2011-06-22:

Allmänt

Planprogrammet tar ett spännande grepp på frågor som rör stadsutveckling i gamla industriområden. Syftet med planprogrammet är att skapa en värdegrund för framtida detaljplaner samt att ta fram övergripande riktlinjer för omvandlingen av ett gammalt industriområde till blandad stad.

Fördjupad översiktsplan – FÖP

Programmet tar sig an frågor som behöver utvecklas och utredas vidare. Till exempel är frågorna rörande befintliga miljötillstånd sådana att de riskerar att stoppa framtida detaljplaner om de inte reds ut i ett tidigt skede. Enligt nya Plan- och bygglagen så ställs inget krav på att program ska tas fram i samband med detaljplanering som inte understöds av den gällande översiktsplanen. Detta ställer större krav på kommunens översiktsplanering. Länsstyrelsen anser att kommunen bör gå vidare och förankra de slutsatser som dragits i programmet i en FÖP. I en FÖP kan kommunen göra de nödvändiga avvägningarna mellan alla de allmänna intressen som påverkar området, vilket inte är möjligt i ett planprogram. Ett program bör endast användas om det gäller begränsade områden och enskilda detaljplaner och syftet ska vara att ta fram mål och utgångspunkter, PBL 5 kap 10 §.

- *Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att ett planprogram är lämpligt i detta fall. Frågan utreddes av stadsbyggnadskontoret i samband med att arbetet med Varvsstaden påbörjades.*

Miljöbedömning

Länsstyrelsen tar i detta skede inte ställning till om planprogrammet kan innebära en betydande miljöpåverkan såsom avses i MB 6 kap 11§. Länsstyrelsen anser dock att planprogrammet borde utvecklas till en fördjupad översiktsplan vilket skulle medföra att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Riksintressen

Kulturmiljövården

Varvsstaden är starkt kopplad till Malmös industrihistoriska utveckling. I samband med att området står inför en omvandling från industrimiljö till blandstad finns det anledning att se över områdets kulturhistoriska värden i förhållande till riksintresset för kulturmiljö för Malmö stad. Länsstyrelsen anser att området i sin helhet bör ingå i detta riksintresse.

Länsstyrelsen ser gärna att riksintressefrågan diskuteras gemensamt och att den kopplas till det arbete med översiktsplanen som pågår i kommunen.

Att använda kulturarvet som en resurs för hållbar utveckling är mycket positivt. Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bör få skydds- och varsamhetsbestämmelser i kommande detaljplaner.

Kustzonen

Länsstyrelsen delar Malmö stads uppfattning om att den planerade exploateringen inte strider mot syftet med riksintresset.

Hälsa och säkerhet

Tillstånd enligt Miljöbalken

Tillståndet för de befintliga verksamheterna inom det gamla Kockumsområdet har nyligen blivit förlängt till och med 2015. Tillståndet är ursprungligen ställt på Kockums varvsverksamhet men används idag av fem olika verksamheter varav den största är Enercon som producerar vindkraftverk. En ny detaljplan kan inte antas i strid med befintliga miljötillstånd för verksamheter. Innan kommunen antar detaljplaner i området så bör det befintliga miljötillståndet för verksamheterna inom området vara avslutat. Tillståndsbeslutet biläggs handlingarna.

Den befintliga kvarnverksamheten som bedrivs av Cerealia ligger i anslutning till planprogrammet. Malmö stad bör samråda med verksamhetsutövaren för att inte riskera att framtida detaljplaner strider mot befintliga miljötillstånd.

Dessa frågor bör behandlas i en fördjupad översiktsplan. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att gå vidare och ställa ut programmet för granskning.

- *Frågan om befintliga verksamheter har förtydligats i planprogrammet och utreds vidare i detaljplaneskedet för att tillgodose säkerheten i tillkommande bebyggelse när befintliga verksamheter inom och utanför programområdet finns kvar.*

Klimatanpassning

Det saknas ett resonemang angående hur området kommer att påverkas av framtida klimatförändringar. Länsstyrelsen anser att effekterna av framtida klimatförändringar bör redovisas för Västra hamnen som helhet. De åtgärder som Malmö stad har presenterat i dialog PM 2008:2 behöver utvecklas och preciseras. Det är lämpligt beskriva syftet med de olika skydden och redovisa vilka scenarier av en höjd medelvattennivå respektive högvattennivå som skydden är anpassade för. När medelvattennivån stiger till högre nivåer behöver redovisade skydd sannolikt kompletteras med pumpmöjligheter och magasin med tillräcklig buffertkapacitet för uppsamling av regn och dagvatten som inte kan dräneras genom självfall vid vissa situationer. Länsstyrelsen förutsätter att de skyddsåtgärder som på längre sikt bedöms som

nödvändiga utreds och behandlas av kommunen i kommande översiktsplan. Om delar av programområdet behöver tas i anspråk för klimatanpassningsåtgärder är det lämpligt att säkerställa dessa i det fortsatta planarbetet.

- *Frågor angående klimatanpassning kommer att behandlas i kommande detaljplaner.*

Trafikbuller

I planprogrammet står att *"en viss miljöpåverkan kan förkomma såsom buller, föroreningar och risker. Dessa frågor kommer att utredas separat i kommande detaljplaner"*. Länsstyrelsen anser att dessa frågor är väldigt reglerande och det kan vara bra att redan i ett tidigt skede undersöka, t.ex. vägtrafiken och hur området kan utformas för att minska buller i känsliga miljöer vid bostäder och skolor och vilken typ av bebyggelse som är lämplig beroende på bullerstörningar. De höga bullernivåer från trafiken som nämns i handlingarna, vid vissa gator (65-70 dBA), kommer att kräva bullerdämpande åtgärder det kan vara lämpligt att i ett tidigt skede och övergripande för området föreslå lämpliga åtgärder.

- *Planprogrammet rymmer möjligheten att utforma bebyggelsen och lokalisera verksamheter på ett sådant sätt att riktvärden för trafikbuller innehålls.*

Förorenad mark

Förorenad mark förekommer och av planprogrammet framgår det att det kommer att undersökas och saneras i samband med detaljplaneläggning av området. Det bör framgå att det för områden som ska användas för bostadsändamål bör saneras till en nivå som minst motsvarar Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning.

- *Frågan regleras i kommande detaljplaner.*

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för luft

Planområdets förväntade trafiktillskott bedöms inte medföra någon risk för överskridande av Miljö kvalitetsnormer för luft i områdets närhet. Kommunen bör redovisa hur stort trafiktillskottet förväntas bli samt hur bedömningen gjordes. Kommunen bör även redovisa vilka effekter i övriga Malmö och i synnerhet i de 15 mest trafikerade gatusnitten och gaturummen där MKN överskrids idag som genomförandet av planprogrammet får.

- *För att nå en långsiktig hållbar trafiklösning måste en låg andel biltrafik eftersträvas. För att minska bilanvändningen trots exploatering av Västra Hamnen ska god tillgänglighet till området säkras genom att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik.*

Planprogrammet fastslår att om framtida trafikmängder når över 30 000 fordon/dygn kan detta innebära ändrade förutsättningar för luftkvaliteten. Länsstyrelsen ställer sig frågande till denna formulering. Kommunen bör utveckla detta resonemang och redogöra för vad som

händer om trafiktillskottet ändras med 10 000 mer fordon/dygn och var siffran 30 000 kommer ifrån?

- *30 000 fordon/dygn är det maximala trafikflödet i Stora Varvsgatan innan miljö kvalitetsnormer för luft bedöms överskridas. Inga trafikprognoser visar att dessa flöden kommer att uppstå ens vid full utbyggnad av hela Västra Hamnen. Skrivningen är otydlig och har tagits ur planprogrammet.*

Andra faktorer är att miljön längs Stora Varvsgatan kommer att förtätas med bebyggelse vilket minskar luftflödet och påverkar luftkvaliteten negativt. Det är därför osäkert att i dagsläget bedöma luftkvaliteten vid en framtida utbyggnad av Varvstaden. I Malmö stads emissionsdatabas finns goda möjligheter att modellera med vägbredder, hushöjder, trafiksammansättning etc. Detta bör göras så att Malmö vet vilka effekter på luften planprogrammet kommer att få. I synnerhet eftersom det redan idag finns överskridanden av MKN och den mest kostnadseffektiva åtgärden för att komma tillrätta med sådana problem är god planering.

- *Studier på stadsbyggnadskontoret och gatukontoret pågår avseende trafikanalyser över Västra Hamnen och dess konsekvenser för de norra delarna av Malmö.*

STATLIGA OCH KOMMUNALA ORGAN

TEKNISKA NÄMNDEN meddelar i skrivelse 2011-06-15:

Allmänt

Det ”nya” grepp som planprogrammet tar är positivt och dokumentet känns väl genomarbetat. Risken med ett värdebaserat program, som detta är, är dock att många övergripande frågor inte blir tillräckligt utredda i detta skede och därmed inte underlättar tillräckligt för det kommande detaljplanarbetet.

Tekniska nämnden efterlyser framförallt ett förtydligande av gränsdragningen och problematiken mellan allmän platsmark och kvartersmark. En ytterligare handelsutredning känns nödvändig för att tydligt klarlägga möjliga kommersiella lägen. Är t.ex. det kommersiella stråket i nordvästra hörnet rätt läge? Detta ska hänga samman med de allmänna platserna, där husen ska ha publika bottenvåningar.

- *Gränsdragningen mellan allmän platsmark och kvartersmark regleras i kommande detaljplaner.*

Tekniska nämnden saknar också en bedömning av hur Varvsstadens utbyggnad förhåller sig till Stadsmiljöprogrammet för Västra Hamnen, som tekniska nämnden tidigare har beslutat om. I kravspecifikationen från beställargruppen på s. 66 står det i första punkten att Varvsstaden ska ha en särprägel som skiljer sig från Västra Hamnen. Det bör tolkas så att grundprinciperna ska gälla, men att de kompletteras med en egenart (i likhet med Bo01).

För att kunna utgöra det ramverktyg som är avsikten anser tekniska nämnden att det är av stor vikt att planprogrammet uppdateras utifrån

inkomna synpunkter efter samrådet. Framförallt ska man i varje kapitel kunna se viktiga ställningstaganden, vilket inte nu är fallet.

- *Planprogrammet har reviderats efter samrådet och tas upp i stadsbyggnadsnämnden för godkännande. Strategierna i planprogrammen utgör ställningstaganden.*

Genomförande av programmets ambitioner kan komma kräva att parkering samlas i parkeringshus i områdets kanter.

Tekniska nämnden anser det angeläget att frågan om broar för cykel/gång samt kollektivtrafik inte skjuts på framtiden eftersom detta är strukturerande för det aktuella området och dess omgivning samt avgörande för planering av kollektivtrafik i hela Västra Hamnen.

Kollektivtrafik

Det bör generellt stå kollektivtrafikstråk med möjlighet till spårvagnsstråk i planprogrammet, då spårvagn ännu inte är beslutat.

- *Formuleringen har ändrats i planprogrammet.*

Det finns flera alternativ för kollektivtrafiken att komma in i Varvsstaden. Genom planerade ombyggnationer av bl.a. Sjöormen på Nordenskiöldsgatan kan en ny möjlig sträckning över gång- och cykelbron mellan Bassängkajen och Varvsstaden skapas.

- *Stadsbyggnadskontoret bedömer inte detta som ett lämpligt alternativ.*

Det kan vara bra med beredskap för en lösning för kollektivtrafik utanför, men parallellt med Varvshallen som alternativ till en lösning inne i Varvshallen.

- *Den exakta dragningen av kollektivtrafiken styrs inte i planprogrammet utan måste studeras vidare. Listan över verktyg (ytterligare studier) i planprogrammet har kompletterats med studie av exakt läge för kollektivtrafiken.*

Broförbindelser

Tekniska nämnden är positiv till fler förbindelser över Varvskanalen och Varvsbassängen, men det är inte realistiskt med ett antal nya öppningsbara broar utöver en ersättning för den befintliga, nedgångna Klaffbron. En förutsättning för att kunna anlägga fasta broar är dock att logistikförutsättningar för Cerealia/Nordmills ändras.

- *Frågan har förtydligats i planprogrammet.*

Varvshallen

Tekniska nämnden ser det som mycket viktigt att Varvshallen börjar anläggas tidigt, så att den står klar när de första boende flyttar in. Om Varvshallen ska kunna bli den mötesplats som avses bör det också finnas ett avstånd mellan den och den täta bebyggelsen. Ett aktivt dynamiskt stadsliv kommer att stå i konflikt med nya boendemiljöer, och det är mycket viktigt att den blandade staden inte enbart utvecklas på de boendes villkor.

- *Varvshallen är ett strategiskt projekt, ett projekt som kräver extra fokus tidigt i processen och är avgörande för att integrera Varvsstaden med sin omgivning och ge förutsättningar för att uppnå visionen.*

Texten på s. 34 ”grönskan finns till stor del på hallens konstruktion eller hängande ifrån den” är lite för detaljerad för ett planprogram. Även om det är ambitionen går det idag inte att svara på om detta är möjligt.

- *Beskrivningen ska tolkas som exempel på urban grönska i Varvshallen.*

Kajstråket

Kajpassagen söder om torrdockan är för smal. Hela kajstråket ska vara allmänt tillgängligt, även delen precis söder om torrdockan. Dockporten är utformad som en promenad som ska gå rakt söderut längs vattnet. Ingen gångpassage kommer att finnas över torrdockan, utan passagen sker via dockporten. Den lilla smala pilen på s. 26 ska därför breddas upp till ett kajstråk.

- *Exakt bredd på kajstråket regleras i detaljplan, i planprogrammet regleras att kajstråket finns och är allmänt tillgängligt. Bredden på kajstråket kan variera inom området beroende på omgivningen.*

Det borde finnas fler allmänna platser längs vattnet, för att ta tillvara det attraktiva vattenrummet.

- *Planprogrammet rymmer möjligheten att skapa fler publika platser än de som pekats ut i värdeplanen. I detaljplaneskedet studeras föreslagen bebyggelse i relation till de publika platserna vilket kommer att visa var det är nödvändigt och/ eller lämpligt med publika platser.*

Grönstruktur

Urban grönska blir en konsekvens av tätheten i området, men det måste också finnas utrymme för mer traditionellt grönt. Att eftersträva att alla platser är hårdgjorda går emot principer för ett hållbart byggande, det försvårar infiltrationen av dagvatten och bidrar inte minst till dåliga livsmiljöer för träd. För hållbarhet avseende grönska med livskraftiga trädplanteringar måste utrymme för plantering skapas i gatumiljön.

Esplanadplatsen är en central plats i området, som borde utformas som ett traditionellt grönt parkrum istället för med urban grönska. Den skulle då kunna utgöra en grön länk mellan den inre platsen österut och Kockumsparken västerut. Kockumsparkens anslutning till Esplanaden bör samtidigt breddas så att hela parkens bredd går fram till Esplanaden. Detta öst-västliga grönstråk skulle utgöra ett välbehövligt komplement till det nord-sydliga grönstråket i Esplanaden.

- *Beskrivning av Esplanadplatsen är i planprogrammet ändrad till ”parkkarakter”.*

För anläggande av ”gröna väggar” krävs att planteringsytorna är inom kvartersmark, samfällighet eller inom förgårdsmark, där fastighetsägaren har skötselansvar.

- *Frågan regleras i kommande detaljplaner.*

- *I kommande detaljplaner kommer grönytefaktor att tillämpas på kvartersmark.*

Inom en så tät stadsstruktur som programmet redovisar är det svårt att kombinera gatuträd med räddningstjänstens tillgänglighet. Om det ska finnas trädplanteringar på gatumark inom Varvsstaden är det därför viktigt att det klargörs i detaljplaneskedet att det kan bli nödvändigt med TR2-trapphus m.m. I annat fall måste tillräckligt utrymme avsättas på kvartersmark för räddningstjänstens fordon.

- *Räddningstjänstens tillgänglighet utreds vidare i detaljplaneskedet.*

Det finns ett förvaltningsövergripande beslut om att det inte ska finnas öppen dagvattenhantering inom Västra Hamnen, Bo01 undantaget. Detta beroende på att det är svårt att klargöra ägande, skötsel och drift. Behovet anses inte heller särskilt stort p.g.a. närheten till Öresund.

Lekytor

Barnperspektivet efterlyses i dokumentet. Den enda gång barns lekmiljö nämns är i samband med gata, men barn behöver fler leknyanser än så. Inom området efterlyses en park som kan inrymma en lekplats. ”Den inre platsen” är idag för liten, särskilt om ytan ska samutnyttjas med skola/förskola. Ett sådant koncept, som är delvis oprövat, kräver robusta lösningar, samtidigt som det inte helt kan ersätta egna utemiljöer till skola och förskola. Ett eventuellt samutnyttjande av parkytor kräver samordning mellan förvaltningar och fördelning av skötselkostnader. Med den täthet som förordas i Varvsstaden blir det en stor utmaning att lösa dessa frågor för skola och förskola. Tekniska nämnden anser att det krävs en fördjupad utredning av detta.

- *Samutnyttjande av ytor och friytor finns med som verktyg i planprogrammet och ska utredas vidare detaljplaneskedet. Storleken på den inre platsen regleras i detaljplan utifrån föreliggande behov.*

Texten på s. 22 om gatan som lekplats bör skrivas om något, då en allmän gata är en gata med trafik, men att ett utvidgat gaturum (i anslutning till gatan) kan vara en lekplats, en pocketpark osv. Gator på kvartersmark är oftast mycket lugnare, så där stämmer beskrivningen bättre. Det danska begreppet lekgata kan fungera som inspirationskälla.

- *Texten på s. 22 är en visionstext, inte ett konkret förslag.*

Offentlig service

Tekniska nämnden ifrågasätter om en lokalisering av en skola vid Esplanaden är optimalt, med hänsyn till att Esplanaden är områdets mest trafikerade gata. Vid placering av skola bör det också beaktas att en skola kräver yta för idrottsanläggning.

- *I projektplanen anges avgränsningar för planprogrammet och där nämns särskilt att en stor idrottsanläggning inte ska finnas i Varvsstaden.*

Ur avtals- och ekonomisk synpunkt är det önskvärt att Malmö stad står som markägare för de tomter där ny skola och nya förskolor ska

anläggas. Principen är att Malmö stad äger de objekt som man långsiktigt har ett behov av. Detta kan bli problematiskt om kommunala objekt ska integreras i flerbostadsbebyggelse m.m. En lösning kan eventuellt vara s.k. 3-dimensionell fastighetsbildning. Det är viktigt att ställning tas till detta i tidiga detaljplaneskedan och i samband med att genomförandeavtal skrivs med exploatören.

- *Frågan löses i samband med detaljplaneskedan.*

Den privata Vittraskolan saknas i sammanställningen på s. 64. Benämningen ”Planerade förskolor/skolor” stämmer inte helt. En bättre benämning är ”Förskolor/skolor under utredning”.

- *Bildtexten har reviderats.*

Behovet av offentlig service som skola, förskola och LSS är inte tillräckligt belyst i programmet. Behovet behöver studeras ytterligare och planprogrammet bör reservera ytor som möjliggör att den offentliga servicen för den kommande befolkningen kan tillgodoses inom området.

- *I stycket om strategier för bebyggelse pekas möjliga lägen för förskola och alternativa lägen för skola ut. LSS-boende ryms inom användningen bostäder. Övrig service ryms inom den blandade bebyggelsen och regleras i detaljplaner.*

Exploaterings-/Genomförandefrågor

Det bör förtydligas att det ska upprättas ett ramavtal som reglerar framtida ansvar för exploatören. Frågor i ett sådant avtal rör kostnader för infrastrukturåtgärder (broar, gator m.m.), avstående av mark för skola/förskola och allmän platsmark etc.

- *Detta sker i samband med detaljplaneskedan och är inte relevant att beskriva i planprogrammet.*

De strategiska projekten på s. 46 borde ges större vikt. Om något av dessa projekt, t.ex. broar, är av den digniteten att de är nödvändiga för att utbyggnaden ska kunna ske så måste det framgå tydligt.

Hänsyn måste tas till det övergripande tidsperspektivet och nödvändig samordning med andra pågående planeringsarbeten, eftersom många anslutande områden befinner sig längre fram i detaljplaneprocessen eller är under byggnation. Det gäller exempelvis teknisk försörjning och de olika trafikantstråkanalyserna. För att inte behöva förändra nyanlagda ytor i alltför stor omfattning måste kostnadseffektiva lösningar eftersträvas.

- *Stadsbyggnadskontoret är medvetet om behovet av samordning i dessa frågor.*

Innan detaljplanering görs av delområden ska utredningar för teknisk försörjning göras. Detta ska framgå under teknisk försörjning på s. 47.

- *Eftersom planläggning av den nordöstra delen av planområdet har påbörjats menar stadsbyggnadskontoret att bör är en bättre formulering.*

Det framgår inte om området ska certifieras. Om det ska ske måste det klargöras vilken påverkan detta har på t.ex. tekniska nämndens arbeten.

- *Varvsstaden ska vara en stadsdel som är hållbar i såväl ekonomisk, ekologisk som social mening. Hållbarhetscertifiering är en metod för att arbeta med och mäta hållbarheten för en stadsdel. Huruvida hållbarhet uppnås genom certifiering eller på annat sätt är inte relevant att reglera i planprogrammet. En eventuell hållbarhetscertifiering av Varvsstaden sker i samverkan mellan Malmö stad och fastighetsägaren parallellt med planeringsprocessen.*

Lackeringen som pågår inom området innebär inte bara hinder för föreslagen exploatering inom programområdet, utan även för utvecklingen av närområdet. Det finns löften om att denna verksamhet ska upphöra 2013. En fortsättning av lackeringsverksamheten kan alltså inte ses som ett ”nollalternativ”. Detta ska framgå av planprogrammet.

- *Skrivningen har tagits ur planprogrammet.*

SÄRSKILT YTTRANDE M och Fp, Tekniska nämnden 2011-06-15:

Från Moderaternas och Folkpartiets del så är vi mycket positiva till Varvsstaden, som vi ser som en bra övergång mellan city och Västra hamnen. Här kommer många spännande miljöer att skapas för både boende och företag.

Ett stort problem i hela Västra hamnen är trafiksituationen. I det nya planprogrammet föreslås vissa lösningar för gång- och cykel trafik samt för en eventuell spårvagnslinje. Detta löser däremot inte problemen med biltrafiken in och ut ur Västra hamnen utan där fordras helt andra tag.

Vi menar att det rimliga borde vara att Tekniska nämnden tillsammans med övriga berörda förvaltningar omedelbart inleder arbetet med en ny trafikutredning för Västra hamnen i avsikt att lösa trafikfrågorna för hela området, inklusive Varvsstaden.

Som ett första steg yrkar vi att Tekniska nämnden i sitt yttrande över planprogrammet kraftfullt ska markera att planprogrammet för Varvsstaden även borde ta hänsyn till biltrafiken och säkerställa bättre tillfartsvägar för bilar och transporter. Då vi inte får gehör för vårt yrkande anför vi härmed reservation.

- *Se särskilda yttrande i Stadsbyggnadsnämnden, gemensamt svar till M och Fp samt SD, s 3 i denna handling*

SÄRSKILT YTTRANDE SD, Tekniska nämnden 2011-06-15:

Enligt tjänsteyttrandet stod det att läsa under kollektivtrafik:

”Det bör generellt stå kollektivtrafikstråk och inte spårvagnsstråk i planprogrammet, då spårvagn ännu inte är beslutat.”

Majoriteten valde att ändra detta till:

”Det bör generellt stå kollektivtrafikstråk med möjlighet till spårvagn...”

Vi Sverigedemokrater kommer inte att medverka till en framtid/utveckling där vi går bakåt i tiden och återinför spårvagnar i Malmö Stad. Spårväg i Malmö kan inte hantera kapacitetsbristerna i dagens system och det är ren okunskap att tro, att spårväg kan bidra positivt till stadsomvandling, miljö, integration och möjlighet till deltagande i samhällslivet.

Vi yrkade på avslag till förslaget. Då vårt yrkande inte vann gehör reserverar vi oss mot beslutet.

MILJÖNÄMNDEN framför i skrivelse 2011-05-23:

KWP, Kockums industrier AB och Lantmännen Cerealia bedriver miljöfarlig verksamhet inom och utanför planområdet, i enlighet med gällande miljötillstånd (miljöbalken och miljöskyddslagen). Tillstånden ger bolagen rätt till en viss årlig produktionsmängd under förutsättning att särskilda villkor uppfylls. Villkoren är bindande. Verksamheterna får bl.a. inte orsaka buller vid bostäder eller undervisningslokaler överskridande de riktvärden som specificerats i tillstånden. Riktvärdena är utformade så att de ska uppfyllas utomhus vid fasad till närmsta bostad (eller undervisningslokal). Det innebär att byggnadstekniska åtgärder inom ett planerat bostadshus, t ex bättre fönster än normen för att skapa en låg ljudnivå inomhus, inte är en möjlig väg i de fall riktvärdena överskrids.

För att undvika fördröjningar i omvandlingen av Varvsstaden är det av allra största vikt att kvalificerade ljudutredningar påbörjas snarast för att klargöra dels ljudnivåer från aktuella verksamheter samt dels möjligheterna till bullerdämpande åtgärder. Skulle dämpningsåtgärder visa sig orimligt kostsamma kan berörda intressenter överväga att söka en förändring av de villkor som förhindrar en fortsatt utveckling av Varvsstaden.

- *Planprogrammet har reviderats och förtydligats avseende befintliga verksamheter. Stadsbyggnadskontoret håller med om att det är angeläget att studera påverkan från Lantmännen Cerealia i förhållande till planerad bebyggelse i ett tidigt skede. En dialog med Lantmännen Cerealia har påbörjats.*
- *Befintliga verksamheter inom programområdet kommer på sikt att försvinna.*

Planprogrammet föreslår tre alternativa lägen för en F-9 skola, samtliga lokaliserade utmed Esplanaden. Gatan förväntas bli hårt bullerdrabbad. Miljöförvaltningen kan inte stödja en lokalisering av en skolgård direkt ut mot Esplanaden, eftersom höga bullernivåer inverkar negativt på uppmärksamhet, minne, inlärning och språkutveckling. Även luftföroreningar har en betydande negativ inverkan på barns hälsa. En skola utmed Esplanaden bör således utformas så att skolgården läggs i skydd bakom en byggnad.

- *Avsikten är att skolgården placeras bakom skolbyggnaden som då skyddar utemiljön från buller. Frågan regleras i detaljplaneskedet.*

För att åstadkomma den önskvärda genomströmningen av människor är det viktigt att de två huvudstråk som möts i Varvshallen görs så välintegrerade med omgivningen som möjligt, bl a genom långa siktlinjer. Av denna anledning bör den föreslagna knycken på det öst-västliga stråket rätas ut innan den angör Esplanaden. Även det nord-sydliga stråket behöver studeras noga för att skapa god överskådlighet. I annat fall riskerar Varvsstaden att uppfattas som svårorienterat och svårkorsat. Kopplingarna över Varvsbassängen är givetvis också nödvändiga för att länka området till den övriga staden.

- *Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att Varvsstaden kommer att bli ett svårorienterat område. Stråkens dragningar in planprogrammet beror på flera olika faktorer såsom strukturen med Varvshallen inom programområdet, planerade och befintliga lokalgator utanför programområdet samt möjligheterna att skapa bra mötesplatser.*

Programmet föreslår att urban grönska ska åstadkommas genom träd, gröna väggar, gröna tak och takterrasser, medan marken tillåts vara hårdgjord. Det gröna föreslås därmed till största delen lösas inom kvartersmark. För att långsiktigt säkerställa de gröna kvaliteterna och för att skapa ett gott mikroklimat blir trädplaneringar på allmän mark särskilt viktiga. Träd bör därför ges företräde i den fortsatta planeringen av Varvsstaden.

- *Gränsdragningen mellan allmän platsmark och kvartersmark regleras i detaljplaneskedet.*
- *I kommande detaljplaner kommer grönytefaktor att tillämpas på kvartersmark. På allmän platsmark behövs inga sådana regleringar. Gatukontoret är med i framtagandet av detaljplaner bland annat för att säkerställa att den allmänna platsmarken utformas så att de gröna kvaliteterna kan uppnås.*

För att säkerställa att hållbarhetsaspekterna inom klimat, energi, mobilitet, ekologi, byggnadsmaterial, inomhusklimat etc. uppnår en hög lägsta standard och för att få ett samlat grepp kring dessa frågor bör Varvsstaden miljöområdescertifieras. Miljöbyggprogram Syd bör tillämpas för bostäder och lokaler.

- *Varvsstaden ska vara en stadsdel som är långt fram anseende hållbarhet i såväl ekonomisk, ekologisk som social mening. Hållbarhetscertifiering är en metod för att arbeta med och mäta hållbarheten för en stadsdel. Huruvida hållbarhet uppnås genom certifiering eller på annat sätt är inte relevant att reglera i planprogrammet. En eventuell hållbarhetscertifiering av Varvsstaden sker i samverkan mellan Malmö stad och fastighetsägaren parallellt med planeringsprocessen.*

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende genom att förvaltningen stödjer förslaget till planprogram, som bedöms ge goda förutsättningar för en trafiksäker miljö för barn att vistas och färdas i.

SÄRSKILT YTTRANDE M och Fp, Miljönämnden 2011-05-23:

Från Moderaternas och Folkpartiets del så är vi mycket positiva till Varvsstaden som kommer att kunna bli en mycket fin övergång mellan det täta city och Västra hamnen. Här kommer mycket spännande miljöer att kunna utvecklas både för boende och företag. Dessutom tar vi hänsyn till kulturhistoriskt intressanta miljöer.

Trafiken är dock redan idag ett stort problem i Västra Hamnen och i det nya planprogrammet så finns det inga lösningar på denna problematik. Tvärtom så kommer problemen att öka.

Inför den fortsatta behandlingen valde därför Alliansen att lägga ett särskilt yttrande där vi påpekar bristerna i trafiksituationen och poängterar behovet av en ny trafikutredning för Västra Hamnen.

Redan idag är trafiksituationen kaotisk i Västra Hamnen. Trafikflödena överstiger vad gatorna klarar av och då återstår ännu halva Västra Hamnen att bebygga. Planprogrammet för Varvsstaden borde ta hänsyn till detta och underlätta för tillfartsvägarna. Istället väljer man att blunda för trafikproblemen och avvisa genomfartstrafik. Även om det är trevligt och bra med gång och cykelstråk så måste man hitta innovativa lösningar så att trafikflödena kan fungera.

Vi menar att miljönämnden måste besluta om att tillsammans med övriga berörda förvaltningar göra en nytrafikutredning om Västra Hamnen där man säkerställer bättre tillfartsvägar för bil och transporter.

- *Kollektivtrafikens dragning genom Varvsstaden är avgörande för att koppla ihop Varvsstaden med övriga staden och ge liv till området. Ett önskvärt hållplatsläge är i Varvshallen. En utbyggnad av en effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hela Västra Hamnens trafiksituation.*

FRITIDSFÖRVALTNINGEN avger följande yttrande 2011-05-23:

Fritidsförvaltningens arbete för att kapaciteten på Malmö stads anläggningar och aktivitetsytor för fritidsaktiviteter skall stå i proportion till en ökad och skiftande belastning, pågår kontinuerligt. Förtätningen av Malmös urbana miljöer är en av de faktorer som kan påverka den belastningen. Vid en ökad belastning på de anläggningar och aktivitetsytor som skall tillgodose Malmöbornas behov av en meningsfull fritid kan kapaciteten behöva ses över.

Fritidsförvaltningen vill göra planförfattarna uppmärksamma på behovet av sporthallsytor i området, då en förändring i belastning på redan existerande anläggningar kan förväntas.

- *Enligt projektplanen för planprogrammet ska en stor idrottsanläggning inte finnas i Varvsstaden.*

SERVICEFÖRVALTNINGEN avger följande yttrande 2011-06-15:

Viktigt att hålla fast vid och trycka på behovet att samnyttja - där prio skall vara gåendestråk, allmänna platser och till viss del bebyggelse med

förskolor/skolor. Jämför kontrasterna i visionen. Bra att ta fasta på samnyttjande och multifunktionalitet, att använda trottoarer, parker mm på nya sätt.

Viktigt att hålla fast vid det flexibla lösnings- och kvalitetsinriktade tänkande som handlingen andas, om det skall finnas möjligheter att tillfredsställa behoven inom den förtätade stadsmiljön. Bra och viktigt att hela tiden tänka på tillräckliga ytor för utemiljö till förskolor och skola, men utifrån barnperspektivet mer diskutera kvalitet än kvantitet!

Det är viktigt att stor hänsyn tas till behovet av adekvata friytor/ utemiljö för skolverksamheten. I begreppen samnyttjande och multifunktionalitet är det viktigt att förskole- och skolverksamhetens behov inräknas optimalt.

En modern skola som skall vara lockande för elever bör inte placeras perifert i området, utan integreras i den spännande stadsmiljön. Byggnaden kan då också lättare användas till annat än skoländamål utanför skoldagen.

- *En skola i Varvsstaden kommer inte att försörja enbart Varvsstaden utan hela Västra Hamnen. De möjliga lokaliseringar av en skola som föreslås i planprogrammet innebär en central placering i Västra Hamnen.*

Med den föränderlighet som finns avseende antalet bostäder som kommer att produceras känns det för tidigt att specificera antalet förskolor. Det vore bättre att ange flera olika möjliga lägen för t ex 2 - 4 förskolor, även här kanske med alternativ användning utanför förskoletid. För att behovet av förskolor/skolplatser skall kunna möta inflyttningen är det viktigt att dessa planeras in/byggs tidigt i processen, så snart underlagets storlek är klargjord.

- *Stadsbyggnadskontoret har bedömt det som relevant att ange minsta antal förskolor inom området för att säkerställa att behovet av förskoleplatser tillgodoses. Behovet av förskoleplatser skall tillgodoses inom området vilket kan leda till att fler förskolor behövs om det blir fler bostäder. Behov av förskoleplatser och exakt lokalisering studeras vidare i detaljplaneskedet.*

Utifrån de ansvarsområden som berör Serviceförvaltningen har förvaltningen därutöver inga synpunkter på förslaget till detaljplan.

CENTRUM STADSDELSFULLMÄKTIGE framför i yttrande 2011-06-15:

Centrum stadsdelsfullmäktige anser att planprogrammet är ett tydligt och välskrivet dokument. Det finns en hög ambition kring kvalitet och en strävan mot att upprätthålla de angivna kvalitéerna även på lång sikt fram tills planområdet är färdigbyggt.

Centrum stadsdelsfullmäktige reflekterar nedan kring några av de synpunkter som redovisas i rapporten.

Synpunkter

Förvaltningen ser med glädje att tre förskolor och en skola har planerats in i planprogrammet. Detta är positivt och samtidigt en självklarhet för att få en fungerande närmiljö för de boende. I planprogrammet sägs att en tät blandad stad kommer att innebära nya riktlinjer och att kreativa lösningar behöver utvecklas vad gäller yteffektiva och kvalitativa lösningar. Centrum stadsdelsfullmäktige instämmer i detta och ser gärna att Varvsstaden blir ett testområde för nya lösningar vad gäller t.ex. samutnyttjande kring skolgård/park. Dessutom ser stadsdelsförvaltningen gärna att förskolans utemiljö i tät innerstadsmiljö kan vara mer yteffektiv. Detta skulle då innebära krav på att förskolegårdens kvalitet kan säkras på andra sätt än genom yta, t.ex. genom en lekvärdesfaktor som stadsbyggnadskontoret och Malmö Naturskola arbetar med för tillfället. Behovet av antalet förskolor i Varvsstaden är svårt att uppskatta och beror på antal lägenheter och utbyggnadstakt. Tre eller fyra förskolor bör det sannolikt ges utrymme för i ett långsiktigt perspektiv.

- *Stadsbyggnadskontoret har bedömt det som relevant att ange minsta antal förskolor inom området för att säkerställa att behovet av förskoleplatser tillgodoses. Behovet av förskoleplatser skall tillgodoses inom området vilket kan leda till att fler förskolor behövs om det blir fler bostäder. Detta studeras vidare i detaljplaneskedet.*
- *Fortsatta studier kring utemiljöer, samutnyttjande osv ska genomföras i det fortsatta arbetet.*

Stadsdelsförvaltningen anser att planprogrammet tar tillvara det utmärkta läget med god infrastruktur. Detta läge ger staden en chans och möjlighet att begränsa bilanvändandet i planprogramområdet. Med en tät innerstad kan de allra bästa förutsättningar skapas för cyklister och gångtrafikanter att ta sig till arbetsplatsen med cykel, buss eller tåg. För att få till en säker miljö för gångare och cyklister krävs utrymme för respektive trafikslag. I programmet beskrivs flera olika typer av stråk såsom Kajstråket, Esplanaden, Diagonalen, Varvshallen och Kollektivtrafikstråket med spårvagn. Alla dessa stråk prioriterar gående vilket känns spännande.

- *Att minska andelen biltrafik i Varvsstaden är en viktig fråga i planprogrammet.*

En annan viktig fråga är att minimera barriäreffekterna. Ytterligare broar över Varvsbassängen kommer att behövas enligt planprogrammet för att just minska barriäreffekterna. En befintlig betydande barriär mellan innerstaden och Västra Hamnen som kommer är Neptunigatan.

- *Neptunigatans barriäreffekt studeras inte i planprogrammet. Det kommer att finnas möjligheter att korsas gatan.*

I planprogrammet nämns lokalklimatet. Detta arbete kring hur sol och vind i bebyggelsen kan maximeras respektive minimeras bör utvecklas

ytterligare i de detaljplaner som arbetas fram i området för att skapa trivsamma miljöer i den täta och kompakta innerstaden. Planeringen kring det lilla mikroklimatet kan vara avgörande för hur den täta innerstaden upplevs i markmiljö.

- *I kommande detaljplaner kan strukturen komma att påverkas av studier av mikroklimatet. Ambitionen är att uppnå bästa möjliga mikroklimat på de publika platserna.*

Varvshallen som ska vara ett signum för Varvsstaden känns spännande och ger en stark koppling till områdets historia. Likadant att bevara traverser, spår och golvbeläggningar från Kockums tid är ett intressant sätt att bevara historien. De gröna inslagen i Varvsstaden bör nogsamt planeras för att bra kvalitéer ska åstadkommas. Någon form av grön park t.ex. genom ett samutnyttjande med skolgården är en möjlighet. Det gröna kan även vara inslag av öppen dagvattenhantering. I planprogrammet sägs att den urbana grönskan kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet, vilket är bra.

- *Någon form av grön park med lekplats behövs inom området och möjligheten att samutnyttja skolgården ska studeras vidare.*
- *Det finns ett förvaltningsövergripande beslut om att det inte ska finnas öppen dagvattenhantering inom Västra Hamnen, Bo01 undantaget. Detta beroende på att det är svårt att klargöra ägande, skötsel och drift. Behovet anses inte heller särskilt stort p.g.a. närheten till Öresund.*

Modellen för värde- och processbaserad stadsutveckling som är instrumentet i planprogrammet är tydligt och har ambitionen att kvalitetssäkra de intentioner och avsikter som ställs upp i planprogrammet. Modellen som bygger på en kärna, vision, värden, strategier och strategiska projekt och verktyg är bra och ger den robusthet som nämns i planprogrammet.

Centrum stadsdelsfullmäktige ser fram emot den fortsatta detaljplaneringen av området och tillstyrker därmed förslag till planprogram.

TRAFIKVERKET framför i yttrande 2011-06-08:

En omvandling av hamnen från ett rent verksamhetsområde till en blandstad där kontor och boende integreras har pågått under en längre tid. Området är idag ett attraktivt alternativ för såväl företagsetableringar som för boende. Nu presenterat program ger ytterligare förutsättningar för att förvandla området i denna riktning, vilket vi ser som mycket positivt.

Ett stort problem är dock den trafiksituation som blivit följd av etableringarna i området, där gatusystemet redan idag har en momentan överbelastning. Vi har under lång tid påpekat problemet och kommunen har också i översiktsplanen redovisat ett förslag till en ny förbindelse från Västra hamnen tvärs hamnbassängen till mellersta hamnen och med koppling ut till det övergripande vägnätet via Spillepeng.

Vi ser ett förverkligande av en sådan led som en förutsättning för att kunna hantera trafiksituationen i hamnområdet samt för att trafik utan målpunkt i de inre delarna av staden inte ska tvingas att välja denna väg att ta sig ut till det yttre vägnätet.

- *I trafikutredning för Västra Hamnen (2010-01-22) har flera olika alternativa förbindelser till Västra Hamnen analyserats och studerats med framtida trafikflöden och trafikprognoser för ett fullt utbyggt Västra Hamnen. Slutsatserna av dessa prognoser är att det inte är någon långsiktigt hållbar trafiklösning att bygga fler bilvägar till Västra Hamnen, utan att det behöver vidtas andra åtgärder för att lösa problemen med köbildningar. I första hand innebär detta att öka kapaciteten och attraktiviteten för hållbara transportmedel såsom kollektivtrafiken.*

VA SYD vatten och avlopp avger följande yttrande 2011-05-19:

För att kunna ta fram underlag för hur området ska kunna försörjas med vatten och avlopp krävs att det tas fram en struktur över planområdets planerade större gator och kvarter. Anslutning av spillvatten kommer inte att kunna göras i Stora Varvsgatan.

För att kunna ansluta området till det befintliga allmänna spillvattennätet krävs en ny pumpstation. Plats för denna pumpstation måste beredas inom planområdets sydvästra delar. Detta bör man ta hänsyn till vid områdets kommande etappindelning.

För planeringen av dagvattenhantering kan idéer kring rening av dagvatten lyftas fram, t ex gröna tak, leda gatuvatten till grönstråk och avrinning från parkeringsytor över genomsläppliga ytor. Däremot är fördröjning av dagvatten inte någon viktig fråga i det här sammanhanget.

- *En utredning rörande teknisk försörjning är i planprogrammet angivet som ett verktyg för den fortsatta planeringen.*

VA SYD avfall avger följande yttrande 2011-06-08:

Från den 1 juni i år gäller Avfallsplan 2011-2015 för Malmö och Burlöv, som är antagen av kommunfullmäktige i respektive kommun. Visionen i avfallsplanen lyder ”I arbetet för en hållbar stadsutveckling har avfallsfrågorna 2020 en självklar roll – vi gör hållbarhet verkligt i våra användares vardag.”

Avfallsplanen har tre övergripande mål som berör hållbar konsumtion, vikten av att prioritera miljönytta samt att det för användaren ska vara lätt att göra rätt. Enkelt uttryckt kan man säga att det är den fysiska utformningen och de fysiska möjligheterna i närmiljön som avgör huruvida vi ska lyckas med Malmös avfallshantering på sikt och det är just detta som avfallsplanen beskriver genom olika effektmål. Den nya avfallsplanen finns i sin helhet på www.vasyd.se.

Av beskrivningen i planprogrammet för Varvsstaden framgår att man strävar efter att skapa ”hållbara system för avfall” och att man i det fortsatta arbetet ska studera ”innovativa och hållbara lösningar”. Om

man applicerar målen i avfallsplanen på planerna för Varvsstaden så är det några aspekter som framträder:

- Förebyggande av avfall: detta är det absolut mest innovativa inom avfallsområdet just nu – att se till att det inte blir något avfall. Det skulle kunna göras genom någon slags byteshörna inom området, permanent eller ordnad vid vissa tillfällen.
 - Tillgänglighet och närhet: det är viktigt att det finns insamlingsplatser nära för alla typer av avfall, såväl för matavfall som restavfall, förpackningar och tidningar, farligt avfall, elavfall och grovavfall. För de avfallsslag som inte uppkommer varje dag finns en större tolerans hos användaren när det gäller det fysiska avståndet.
 - De avfallssystem som väljs måste kunna förändras över tid. Förutsättningarna för avfallshanteringen är föränderliga och det är inte säkert att den indelning av avfallsslag som gäller idag är aktuell i framtiden.
 - Avfallshantering är en viktig del i våra invånares vardag, därför måste den prioriteras både med avseende på utrymmesanspråk såväl som på detaljutformning.
 - All avfallshantering, liksom varuleveranser, kräver någon form av transporter, det är en grundförutsättning. Därför behöver förutsättningarna för dessa ses över tidigt.
- *Dialog kommer att föras med VA Syd avfall i det fortsatta planarbetet.*

RÄDDNINGSTJÄNST SYD avger följande synpunkter 2011-05-19: Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och har följande synpunkter:

Riskhänsyn

Detaljplan Dp 4007 och ÄDp 4909 upptar en större del av programområdet för Planprogram Pp 6030. Dp 4007 och ÄDp 4909 medger industriändamål med tillägg att verksamheten inte får vara störande för omgivningen. På programområdet finns idag verksamheter som utgör riskkällor. Exempelvis finns verksamheter som har tillstånd för hantering av sådana mängder brandfarlig vara att skyddsavstånd på upp till 100 meter skall upprätthållas. Observera att även andra skyddsavstånd kan vara aktuella beroende på riskkällans art.

Enligt Pp 6030 kommer omvandlingen av programområdet att ske etappvis vilket innebär att befintliga riskkällor kan finnas kvar vid etablering av bostäder, kontor och dylikt som planeras i området. Således skall skyddsavstånd till dessa riskkällor upprätthållas, exempelvis riskavstånd framräknade i riskanalyser och skyddsavstånd enligt SÄIFS föreskrifter. Det skall uppmärksammas att det inte är lämpligt att blanda industriverksamhet med känslig verksamhet såsom bostäder, förskolor och skolor.

- *Frågan utreds och regleras i detaljplaneskedet.*

På Stora Varvsgatan sker transport av farligt gods. Enligt planprogrammet förväntas dessa upphöra i samband med planerad avveckling inom programområdet. I samma planprogram beskrivs den etappvisa utbyggnad som kommer att ske vilket innebär att transporter av farligt gods kan ske parallellt med uppbyggnad av exempelvis bostäder. En riskutredning skall göras för att undersöka vilka skyddsavstånd som skall upprätthållas, alternativt vilka riskreducerande åtgärder som behöver vidtas.

- *Riskutredning tas fram vid behov i detaljplaneskedet.*

På andra sidan kanalen ligger Lantmännen Cerealia vilket också utgör en riskkälla med olycksavstånd 50 meter. I kanalen sker även fartygsrörelser vilka kan påverka planområdet. Räddningstjänsten Syd anser att en övergripande riskutredning skall göras initialt för att få en samlad riskbild och därmed kunna bedöma vilka utvecklingar som är möjliga. Det kommer även att krävas etappvisa riskutredningar i takt med att detaljplaner upprättas inom området. I enlighet med planprogrammet är ”en aktiv riskhantering hos de befintliga verksamheter som finns kvar i programområdet vid etablering av bostäder och kontor” en förutsättning för att etablering skall kunna ske etappvis.

- *En övergripande riskutredning har gjorts av Tyréns, 2011-02-09. Etappvisa riskutredningar i takt med att detaljplaner upprättas inom området kommer att göras vid behov.*

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning skall anordnas. Flödet i brandposterna skall dimensioneras enligt VAV-normen P-83. Avståndet mellan brandposterna skall vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats skall vara maximalt 75 meter. Uppställningsplatsen skall vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens entréer. Byggherren skall redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd senast vid bygganmälan.

- *Brandvattenförsörjningen säkerställs vid bygganmälan, vilket framgår av kommande planbeskrivningar.*

Insatstid

Området är inom 10 minuters insatstid.

Räddningstjänstens tillgänglighet

Tillgänglighet för räddningstjänstens fordon skall anordnas så att avståndet mellan uppställningsplats och entréer inte överstiger 50 meter.

Om byggnaderna i området dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden.

Räddningstjänstens tillgänglighet skall beaktas vid den fortsatta planeringen av området och vid projektering av byggnader.

Räddningstjänstens tillgänglighet till området under byggtiden skall beaktas med avseende på angreppsvägar, framkomlighet på området samt avstånd från möjliga uppställningsplatser till byggnader. För vidare information, se råd och anvisningar ”Tillgänglighet för räddningstjänsten” på www.rsyd.se

- *Räddningstjänstens tillgänglighet utreds i samband med detaljplan och bygglov.*

Övrigt

Räddningstjänsten Syd bistår gärna kontinuerligt vid den fortsatta projekteringen av området.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

SKÅNETRAFIKEN avger följande synpunkter 2011-06-07:

Skånetrafiken ser mycket positivt på en utveckling av området, som ligger centralt och med god närhet till Centralstationen. Vi tror, precis som nämns i programmet, att ett kollektivtrafikstråk genom området är av strategisk betydelse för att uppnå visioner och mål. Skånetrafiken har liksom Malmö stad ambitionen att införa spårväg, varav stråket till Västra hamnen är prioriterat. Eftersom det i dagsläget inte finns något definitivt beslut om spårväg är det önskvärt att, precis som i merparten av programmet, utgå ifrån att det handlar om ett kollektivtrafikstråk. Stråket kan planeras för spårväg och, i eventuell avvaktan på förverkligande av spårväg, inledningsvis trafikeras med buss.

- *I det reviderade planprogrammet har ordet spårväg bytts till kollektivtrafik.*

Programmet visar grovt en linjesträckning som i princip går i den dragning som vi också bedömer är den mest önskvärda mellan Malmö C och Östra Varvsgatan. Dock känns sträckningen något krokig, vilket särskilt kan inskränka spårvägens funktion. Visserligen kan det finnas goda skäl till linjdragningen, men vi efterlyser i vilket fall som helst en djupare analys av sträckning genom Varvsstaden. Resandet i stråket kommer till stor del att bestå av resenärer som åker till eller från Västra hamnen norr om aktuellt område. Sträckningen i Varvsstaden ska alltså passa både genomresande och resande till/från aktuellt område.

- *En djupare analys av linjdragningen görs i ett senare skede, detta har lagts till som ytterligare studier under Verktyg i planprogrammet.*

E.ON VÄRME AB avger följande synpunkter 2011-05-25:

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

Inom planområdet har EVS idag en servisleddning som går bort till kv Ubåten. EVS har även ledningar i Stora Varvsgatan och i Bassängkajen. Se bifogad ledningskarta.

EVS förutsätter att bolagets anläggningar kan vara kvar i befintligt läge och utförande. Skulle plangenomförandet innebära att åtgärder blir nödvändiga

på ledningarna så skall exploitören bekosta sådana ändringar. Detta gäller alla typer av åtgärder som kan bli nödvändiga till följd av planens genomförande, inte bara flyttkostnader. Om överenskommelse nås om ledningsflytt till följd av plangenomförandet så skall avtal tecknas där exploitörens kostnadsansvar samt även rätten för ledningarna att ligga i det nya läget. Ett sådant avtal skall slutas innan detaljplan antas. EVS yrkar på att kommande genomförandebeskrivningar till detaljplanerna beskriver exploitörens ansvar enligt detta stycke.

Med beaktande av ovanstående synpunkter ställer sig EVS positiva till planförslaget, och ser det positivt att eventuellt kunna ansluta ny bebyggelse till fjärrvärmenätet.

- *Eventuella åtgärder på ledningarna till följd av plangenomförande utreds i detaljplaneskedet. Det framgår i sådana fall av detaljplanehandlingarna att exploitören skall bekosta sådana ändringar.*

E.ON GAS AB avger följande yttrande 2011-06-07:

E.ON Gas Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom området har E.ON Gas ett befintligt distributionsnät för natur- och biogas (blå heldragen linje), samt avkopplade ledningar (brun heldragen linje), se bifogad karta..

Den del av gasledningen som kommer att lokaliseras inom kvartersmark hemställer E.ON Gas att ett 4 meter brett u-område med gasledningen i mitten läggs ut på plankartan. Och där det i planbestämmelserna står att ”Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar”.

- *I det fall gasledningen kommer att lokaliseras inom kvartersmark ska hänsyn tas till ovanstående. Detta utreds in detaljplaneskedet.*

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN 2009) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse 2 meter samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter på 2 meter. Plantering av träd bör ej ske närmare gasledning än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella arbeten med ledning, rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

- *Detta studeras och regleras i detaljplaneskedet.*

Om genomförandet av planen kan medföra att gasledningarna måste flyttas eller omges med särskilda försiktighetsåtgärder förutsätter E.ON Gas att exploitören bekostar sådana åtgärder och yrkar på att kostnadsfördelningen för flytt eller om ombyggnad av ledningar tas upp i genomförande-beskrivningen.

Närheten till vart natur- och biogasnät innebar att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för den planerade bebyggelsen. För information om anslutning av gas, kontakta E.ON Gas marknadsenhet, 040- 25 50 00.

Innan arbetet påbörjas bör kontakt tas med E.ON Gas för ledningsvisning, tfn 040 24 47 24. Det är viktigt att ett detaljerat samråd med var områdeshandläggare Stefan Ståhl, tfn 070 547 80 74 äger rum redan i tidigt projekteringsskede.

E.ON Gas ber att få återkomma med mer uppgifter när en mer detaljerad plankarta över planområdet är upprättad.

- *Eventuella åtgärder på ledningarna till följd av plangenomförande utreds i detaljplaneskedet. Det framgår i sådana fall av detaljplanehandlingarna att exploitören skall bekosta sådana ändringar.*

CERREALIA AB OCH LANTMÄNNEN FASTIGHETER AB

avger följande yttrande 2011-06-10:

Mot bakgrund av det som anges i Planprogrammet vill Lantmännen anföra följande.

2. Inställning i sakfrågan

2. 1. Tillståndet och dess påverkan

Lantmännen driver omfattande industriell verksamhet i Malmökvarnen som är belägen i Planprogrammets omedelbara närhet. Bolagets verksamhet omnämns därför på flertalet ställen i Planprogrammet. Det som inte förtydligas i Planprogrammet är dock att Lantmännens verksamhet bedrivs i enlighet med tillstånd enligt miljöbalken, daterat den 15 april 2004 ("Tillståndet"). Tillståndet har vunnit laga kraft och gäller enligt 24 kap. 1 § miljöbalken mot alla och envar.

Tillståndet innebär att Lantmännens verksamhet är skyddad på så sätt att bolaget har tillåtlighet att störa omgivningen i den utsträckning som villkoren i Tillståndet stipulerar. Lantmännen kan således inte föreläggas strängare villkor eller mera långtgående skyddsåtgärder än vad Tillståndet medger. Tillståndet innebär därmed såväl skyldigheter som rättigheter för verksamhetsutövaren. Som ett led häri anger förarbeten och lagkommentarer till miljöbalken att verksamhetsutövaren inte skall behöva frukta att det allmänna ställer ytterligare krav i sådana frågor som har varit föremål för prövning när tillståndet gavs. I förevarande fall tar Planprogrammet bl.a. upp frågan om bullerstörningarna från Malmökvarnen. I denna del skall det poängteras att buller regleras av villkor i Tillståndet.

- *Frågan om tillstånd för Lantmännens verksamhet har förtydligats i planprogrammet under avsnitten förutsättning och konsekvenser.*

2.2. Buller från Malmökvarnen

Enligt Planprogrammet är Lantmännens verksamhet störande till följd av buller från fläktar samt buller från lastning och lossning av gods från lastbilar, godsvagnar och fartyg. Planprogrammet anger vidare att industribuller måste åtgärdas vid källan. Vad som avses med denna skrivning, och vem som skall stå för kostnaderna, är dock oklart.

I enlighet med vad som angivits ovan gäller Tillståndet mot alla och envar. Det är således upp till dem som vill uppföra nya bostäder och andra byggnader i området att genomföra erforderliga bullerutredningar och eventuella bullerdämpande åtgärder för att nybyggnationen skall uppfylla gällande regler och krav. I denna del skall det även framhållas att utredningarna måste ta hänsyn till relevanta byggnadshöjder, då flertalet av Malmökvarnens bullerkällor befinner sig 30-40 meter ovanför marknivån.

Lantmännen har framhållit det ovan anförda i tidigare yttranden avseende olika detaljplaner i området, d.v.s. att bullerdämpande åtgärder måste vidtas på den nybyggnation som tillkommer i Malmökvarnens närhet. Lantmännen vill dock återigen tydliggöra att bolaget inte är skyldiga att bekosta eller vidta skyddsåtgärder, så länge som verksamheten bedrivs i enlighet med villkoren i Tillståndet. I denna del skall det poängteras att dagens verksamhet givetvis bedrivs i enlighet med samtliga villkor som anges i Tillståndet.

Då bullervillkoret avser bullernivåerna vid närmaste bostadshus och utbildningslokaler avses de byggnader som fanns vid tidpunkten för Tillståndets utfärdande. Det är således upp till den som planlägger och uppför en byggnad i den tillståndsgivna verksamhetens närhet att vidta eventuella bullerdämpande åtgärder.

Oberoende av det anförda motsätter sig Lantmännen inte att eventuella bullerproblem från verksamheten åtgärdas vid källan, så länge som åtgärderna genomförs på byggherrarnas bekostnad samt att Lantmännens verksamhet inte störs eller påverkas negativt av åtgärderna.

- *Skrivningen om industribuller från Lantmännen Cerealia har reviderats i planprogrammet, andra stycket s 72 lyder:*

Söder om programområdet ligger Lantmännen Cerealia som ger störningar i form av buller från fläktar, samt från lastning och lossning av gods från lastbilar, godsvagnar och båtar. I det tillstånd enligt miljöbalken som Lantmännen Cerealia har för sin verksamhet regleras även industribuller. Vid industribuller är utombusvärde vid fasad dimensionerande. Åtgärder för och aktiv utformning av ny bebyggelse inom Varvsstaden kommer att krävas så att riktvärdena inte överskrids.

- *Bullerutredning ska genomföras och bullerdämpande åtgärder studeras i detaljplaneskedet.*

2.3. Båttransporter i Södra Varvsbassängen

En förutsättning för att Lantmännens verksamhet skall kunna bedrivas i enlighet med Tillståndet är att dagens fartygsleveranser med spannmål

kan fortgå. Idag sker delar av spannmålsleveranserna till Malmökvarnen med fartyg, via Klaffbron till Södra Varvsbassängen. Att fartygen kan segla fram till Södra Varvsbassängen är en förutsättning för att spannmålet inte skall behövas lastas om till järnväg eller lastbil för att transporteras till Malmökvarnen. Det anförda har överhuvudtaget inte beaktats i Planprogrammet, utan detta anger istället att det skall anläggas broar över Södra Varvsbassängen. Broarna skulle innebära att hela Varvsbassängen stängs av för de fartyg som levererar spannmål till Lantmännen.

Om spannmål måste lastas om till följd av att fartygen inte längre kan segla i Södra Varvsbassängen, bedöms den tunga trafiken i området öka markant. I denna del vill Lantmännen erinra om 2 kap. 10 § plan- och bygglagen som stadgar att en kommuns planläggning inte får medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Om en eller flera broar som hindrar fartygstransporter in till Malmökvarnen byggs över Södra Varvsbassängen, torde det föreligga en uppenbar risk för att luftvärdena i hamnområdet överskrider miljö kvalitetsnormerna. Härutöver står det klart att Länsstyrelsen kan överpröva och upphäva en kommande detaljplan om en miljö kvalitetsnorm överskrids eller om Länsstyrelsen anser att den planlagda bebyggelsen är olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor.

Det skall även poängteras att en av de broar som anges i Planprogrammet har ritats in från Södra Bassängkajen, inom det område där Lantmännen idag förtöjer ungefär 50 fartyg per år. En sådan utformning är inte praktiskt genomförbar.

Enligt Planprogrammet är broarna en förutsättning för att överbrygga barriäreffekterna mellan Västra hamnen/Varvstaden och Malmös stadskärna. Av Planprogrammet framgår även att broarna förordas oberoende av att deras placering innebär konflikter med Lantmännens verksamhet. Enligt Planprogrammet skall frågan dock utredas vidare. Lantmännen ställer sig frågande till på vilket sätt frågan är föremål för utredning och varför det inte har tagits några kontakter med Lantmännen, med tanke på att broarna synes vara en avgörande förutsättning för Planprogrammet.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att fartygstransporterna till Malmökvarnen är en förutsättning för Lantmännens tillståndsgivna verksamhet. De åtgärder som anges i Planprogrammet kan inte vidtas utan att de medför mycket långtgående ekonomiska och miljömässiga konsekvenser för såväl Lantmännen som omgivningen. Vid den satsning som Lantmännen gjorde på Malmökvarnen för 10 år sedan hade Lantmännen ett tidsperspektiv om ca 30-35 år. Tidsperspektivet byggde bland annat på den dialog som i detta skede, och därefter, har förts med Kommunen avseende verksamhetens framtid.

- *Planprogrammet ska fungera som vägledning för utvecklingen av Varvsstaden under de kommande 20 åren och under den tiden binner*

förhållandena i närområdet förändras. Broar som kopplar Varvsstaden till stadskärnan är viktiga för hela Västra Hamnen. Placering, antal och utformning måste utredas vidare.

- *Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att miljö kvalitetsnormen för luft kommer att överskridas även om spannmål måste lastas om till följd av att fartyg inte längre kan segla i Södra Varvsbassängen. Enligt stadsbyggnadskontorets bedömningar skulle det innebära 8-9 lastbilar extra per dag (utöver 18-20 idag), varav en del skulle kunna hanteras med spårtrafik.*
- *En utredning rörande broar över Varvsbassängen ska behysa vilka konsekvenser broarnas läge får för Lantmännen och för staden, om det går att hantera en större mängd gods på järnväg eller om allt måste hanteras med lastbil. Detta måste ställas mot vilka konsekvenserna blir för staden om det inte byggs några broar alls. Stadsbyggnadskontoret anser att Lantmännen bör vara delaktiga i utredningen, vid vilken tidpunkt och på vilket sätt måste diskuteras inom staden.*

2.4. Utformningen av nya Esplanaden

Utöver de ovan angivna fartygstransporterna är järnvägsspåren till och från Malmökvarnen en oundgänglig logistikresurs för Lantmännens verksamhet. Mot bakgrund härav ställer sig Lantmännen frågande till den nya Esplanadens utformning i Planprogrammets värdeplan. I denna del skall det nämnas att värdeplanen är vägledande för arbetet med detaljplanprocessen, varför det är av yttersta vikt att huvudstråken som återges i värdeplanen är korrekta.

Esplanadens utformning måste dock ifrågasättas eftersom den inte är utformad i överensstämmelse med vad som krävs för Lantmännens verksamhet. Lantmännen har under det senaste året, i möten med Kommunen, slagit fast att rangeringsspåret mot Esplanaden kräver minst 60 meters längd för att en inrangering av växellok och två järnvägsvagnar skall vara möjlig. Ett avsteg från denna överenskommelse kan inte accepteras, eftersom den är en förutsättning för att järnvägstransporterna skall fungera. Järnvägstransporterna är i sin tur en förutsättning för att verksamheten skall kunna bedrivas i enlighet med Tillståndet.

Det enda alternativet till järnvägstransporterna är lastbilstransporter. I enlighet med vad som angivits ovan är en sådan lösning dock olämplig, bl.a. med tanke på dess negativa inverkan på de redan ansträngda miljö kvalitetsnormerna i Malmö.

- *Esplanadens dragning har reviderats i planprogrammet.*

2.5. Skugg effekter av silo- och kvarnbyggnader

I enlighet med vad som angivits ovan har Lantmännen rätt att bedriva verksamheten i Malmökvarnen vid Södra Varvsbassängen. Vidare är de silos- och kvarnbyggnader som utgör en del av Tillståndet av betydande höjd, vilket innebär att det uppstår skuggområden på norra sida av Bassängkajen. Av Planprogrammet framgår att utformning av bebyggelse

och vegetation måste studeras så att sol och vindförhållanden blir så gynnsamma som möjligt. Lantmännens silo- och kvarnbyggnader bör omfattas av skuggstudien, för att undvika att eventuella bostäder och vegetation på Bassängkajens norra del drabbas av skuggeffekter.

- *Planprogrammet har förtydligats avseende skuggeffekter från Lantmännens byggnader.*

2.6. Miljökonsekvensbeskrivning

Planprogrammet presenterades i april 2011. Ärendet påbörjades således innan den 2 maj 2011, varför gamla plan- och bygglagen skall tillämpas på Planprogrammet. Eftersom gamla plan- och bygglagen ställde krav på planprogram blir 6 kap. 11-12 §§ miljöbalken tillämpliga. En miljökonsekvensbeskrivning skall således upprättas om Planprogrammet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Med anledning av vad som anförts bl.a. avseende båttrafik, järnvägsspår och lastbilstransporter står det klart att Planprogrammet medför betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning skall därför upprättas.

- *Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att ett genomförande av planprogrammet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.*

3. Sammanfattning

I enlighet med vad som anges ovan är det oklart i vilken utsträckning Planprogrammet beaktar bullernivåerna från Lantmännens verksamhet samt skuggeffekterna från bolagets byggnader. Vidare står det klart att Planprogrammet inte väger in konsekvenserna av att Lantmännens verksamhet, t.ex. buller, regleras i Tillståndet.

Planprogrammet beaktar inte heller det behov som Lantmännen har av en fungerande trimodal infrastruktur i form av transporter på fartyg, järnväg och lastbil. Även infrastrukturen till och från bolagets verksamhet regleras av Tillståndet.

Vidare har Planprogrammet en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken. Det faktum att miljökvalitetsnormer dessutom riskerar att överträdas, om de föreslagna förändringarna genomförs, styrker ytterligare denna uppfattning. En miljökonsekvensbeskrivning bör därför upprättas.

Med anledning av det ovan anförda avstyrker Lantmännen antagandet av Planprogrammet.

COPENHAGEN MALMÖ PORT AB avger följande yttrande
2011-05-23:

Copenhagen Malmö Port AB (CMP) har granskat aktuella handlingar ur den kommersiella hamnverksamhetens synvinkel och har synpunkter enligt nedan:

Sett ur CMP:s hamnoperativa verksamhet, så förutsätter lagt planprogram att NordMills verksamhet i S. Varvsbassängen flyttats till

annan lokalisering inom Malmö hamn. De föreslagna fasta förbindelserna över hamnbassängen omöjliggör all fartygstrafik till kajer inom S. Varvsbassängen.

Likasa kan bullerproblem uppstå för bostäder och kontorsbyggnader i det fall att fartygstrafik möjliggörs. Av detta skäl måste fasader och fönster både till bostäder och kontor dimensioneras utifrån idag förekommande bullerkällor med tillägg för det buller som genereras utifrån ökade trafikmängder.

- *Se kommentarer till Lantmännen Cerealias yttrande om buller och broar.*

MALMÖ HÖGSKOLA avger följande yttrande 2011-06-16:

Malmö högskola har beretts möjligheter att yttra sig över Planprogram för Varvsstaden (Pp 6030) och vi inleder med några övergripande synpunkter.

Först vill vi konstatera att planprogrammet är ett väl genomtänkt dokument som förutspår en mycket fascinerande framtid för det tidigare industriområdet. Här kommer det gamla att bevaras för att kombineras med nutidens uttrycksformer.

Bilderna och texterna i kapitel 2 "Från vision till verklighet" antyder att området kan bli en god fortsättning på Bo01 med dess varierande miljöer som används av många för skilda ändamål. En god utgångspunkt som inte får överges är känslan av att delar av Varvsstaden är bokstavligt till för alla – precis så som Sundspromenaden vid Bo01 i dag kan upplevas en solig dag oavsett årstid.

Planprogrammet omfattar stora ytor och sträcker sig över ca 20 år från fastställt program till färdigexploaterat område. Ett projekt som pågår under så lång tid kräver stor hänsyn till dem som har sin verksamhet förlagd till planens närområde under genomförandetiden för att undvika känslan av att befinna sig i ett ständigt pågående exploateringsprojekt. En möjlighet att tänka på är att inleda exploateringen med de allmänna ytorna i anslutning till kajer och andra framtida publika områden. Stadsdelen med dess unika miljö måste vara tillgänglig under exploateringstiden och därför krävs en omsorgsfull planering.

Att inleda med de allmänna ytorna och kajerna ger möjlighet att också skapa goda gång- och cykelvägar och således avlasta genomfartsgatorna. Över huvud taget är planområdets läge i staden sådant att fotgängare och cyklister bör prioriteras under genomförandetiden.

- *I den utsträckningen det är möjligt ska Varvsstaden göras tillgänglig för allmänheten i ett tidigt skede. Ambitionen är att i ett tidigt skede omvandla Varvshallen för att skapa en attraktivitet i området. Detta genom olika tillfälliga evenemang, konserter m.m. i Varvshallen.*

Ett problem i många exploateringsområden är vägvisning under byggtiden. I vårt remissvar över fotgängarprogrammet betonade vi vikten av att det finns en tydlig skyltning till centrala punkter för

fotgängare. Det är viktigt att det från centrala staden, via Varvsstaden och vidare till Västra hamnen – och naturligtvis även från området tillbaka till övriga delar av Malmö – kommer att finnas uppdaterad vägvisning för dessa grupper. Att framkomligheten begränsas under en bygg- och exploateringsperiod är ofrånkomligt men allt måste göras för att trafik ska flyta oavsett om det rör sig om fotgängare, cyklister eller tunga biltransporter. Det finns en allmän tendens att under lång tid acceptera dåliga provisorier när det kanske finns bättre alternativ och de krav på acceptabel framkomlighet som kan ställas på exploatörerna ska utnyttjas.

- *Då området är stängt för allmänheten idag kommer framkomligheten inte att begränsas under byggtiden.*

Exploateringen av Västra hamnen efter Kockumsepoken inleddes med mässområdet Bo01 som kom att bli en mycket attraktiv del av Malmö inte bara för boende och arbetande i området utan även för besökare. De grundläggande förklaringarna är dels att området är spännande med varierad småskalig bebyggelse, dels att parker och promenadstråk färdigställdes parallellt med bostadsbyggandet och detta är viktiga erfarenheter att ta med till Varvsstaden och andra exploateringsprojekt.

Fortsättningen på Bo01 och området kring det som var Kockums stora torrdocka har inneburit en mer storskalig, vindutsatt och delvis mer fantasilös bebyggelse än den i det ursprungliga Bo01.

Planprogrammet för Varvsstaden ger vid genomläsning intryck av att området generellt får återkopplingar till de verksamheter som tidigare funnits inom Varvsstaden och därmed också en god variation på upplevelser och god miljö för dem som ska arbeta och bo inom området. Det är oerhört viktigt att ambitionen med variation verkligen kvarstår under hela projektets gång och att befintlig bebyggelse så långt det går behålls och används för att stärka variationen. Planprogrammet känns i och för sig tydligt på den punkten men vi vill trots detta poängtera vikten. Varvsstadens läge vid den naturliga infarten till Västra hamnen från staden innebär att det är mycket viktigt att under exploateringstiden arbeta på ett sätt som ger ett gott första intryck för dem som har något skäl att passera Varvsstaden när de anländer.

I planprogrammet tas trafik till och från Varvsstaden upp och god kollektivtrafik är en av grundbultarna. Redan i dagsläget är trafiken på exempelvis Nordenskiöldsgatan tidvis kaotisk med många regelbrott från trafikanternas sida. Vi befarar att trafiken till Varvsstadens byggarbetsplatser blir mycket intensiv under lång tid samtidigt som flera andra byggprojekt pågår i närområdet. De förslag om alternativa trafiklösningar som presenteras tillsammans med utbyggd kollektivtrafik är grundbultar i exploateringen om inte tillfarterna till Västra hamnen ska få tröga trafikströmmar.

På sidan 6 slås fast att förslagets struktur möjliggör att planens innehåll är så flexibelt att det kan variera över tid efter hand som förutsättningar

och behov ändras. Detta indikerar att relativt stora förändringar kan göras över tiden och vi har svårt att se hur vårt fortsatta engagemang ska kunna säkerställas. Vi ser en risk med att successiva förändringar kan innebära mycket stora skillnader mellan det planprogram vi nu har på samråd och det slutliga resultatet.

- *Syftet med den värdebaserade planeringen är att vision och värden håller över tid men exakt hur de uppfylls regleras i senare skeden. Visionen och värdena förs vidare till detaljplanarbetet.*

Planområdets mobilitet beskrivs på sidan 54 där det konstateras att redan dagens biltrafik till och från Västra Hamnen har problem med köer vid knutpunkterna. Varvsstaden och övriga exploateringsområden i Västra Hamnen kommer att generera ytterligare biltrafik oavsett hur väl den kollektiva trafiken byggs ut. Att säkra tillgängligheten genom att skapa goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik är en del av lösningarna men vi bedömer att det inte går att bortse från att den privata biltrafiken kommer att öka i och med att fler personer kommer att bo eller arbeta i Västra Hamnen. Privatbilismen är en realitet vi inte kan bortse från och det måste skapas förutsättningar även för bilister genom bra tillfartsvägar och goda parkeringsmöjligheter. Ambitionen att minska bilanvändandet är viktig men det finns inga allmänna tendenser till att bilismen kommer att avta under de 20 år som området exploateras. De flesta bilar som hamnar i köer genererar föroreningar även vid stillastående och det är därför viktigt även med bra bilflöden.

- *Malmö stad arbetar mycket aktivt för en mer hållbar framtid och ett minskat bilresande inom olika förvaltning och projekt. "Framtidens kollektivtrafik" är ett av de viktigaste projekten som utreder förutsättningarna för en framtida spårtrafik i Malmö med en första etapp till bl.a. Västra Hamnen. Med Malmö stads Parkeringspolicy och Parkeringsnorm arbetar vi för att minska antalet bilplatser vid arbetsplatserna i Malmö, som en annan väg att gå för att påverka andelen resor med bil inom staden.*

Följande har inget att erinra mot förslaget.

TELIASONERA SKANOVA ACCESS AB 2011-05-13:

SAMRÅDSMÖTE

Samrådsmöte i ärendet genomfördes 2011-05-19. Mötet utlystes genom följebrev och annons på Malmö stads hemsida.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Genomförandet av de detaljplaner som ska följa efter planprogrammet har inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 §. Invändningar mot den bedömning av miljöpåverkan som kommunen gjort finns. Invändningarna redovisas och bemöts i denna samrådsredogörelse. Stadsbyggnadskontoret vidhåller att ingen miljöbedömning krävs.

Följande skrivelser har handlat om bedömning av miljöpåverkan – med stadsbyggnadskontorets kommentar till respektive synpunkt i kursiv text:

Skrivelse från **Lantmännen Cerealia** (s. 26)

- *Stadsbyggnadskontoret har analyserat de olika frågeställningarna och i planprogramsarbetet gjort bedömningen att förslaget inte kan utgöra betydande miljöpåverkan såsom det åsyftas i MB 6 kap 11§.*

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

Kerstin Åkerwall

Kristina Nilsson