



Detaljplan för del av centrum, del av Innerstaden 2:34 m.fl.

Luleå kommun

Norrbottnens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samrådet har bedrivits

Detaljplanen

Plan- och tillväxtutskottet gav 2012-05-21 § 42 Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta en detaljplan för området.

Detaljplanen har föregåtts av ett detaljplaneprogram, *Detaljplaneprogram för del av Södra hamn*, godkänt av kommunfullmäktige 2013-09-30 § 203.

Samråd har under planarbetet kontinuerligt skett med berörda kommunala förvaltningar och bolag.

För att få bättre kunskapsunderlag och ge möjlighet till insyn och påverkan visades detaljplanehandlingar för samråd fr.o.m. 2014-06-03 t.o.m. 2014-07-01. Handlingarna skickades med post till fastighetsägare i anslutning till området, övriga intressenter enligt ordinarie sändlista, bilaga 1, och till länsstyrelsen. Annons om samråd infördes i lokaltidningarna 2014-05-30.

Under samrådstiden inkom 15 skrivelser, vilka sammanfattas och kommenteras nedan.

Inkomna synpunkter

Stadsbyggnadskontorets kommentarer skrivs med kursiv stil för att lätt skilja dem från inkommen synpunkt.

Myndigheter

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsens yttrande bifogas samrådsredogörelsen i sin helhet, se bilaga 2. Nedan ges en sammanfattning av de synpunkter länsstyrelsen framför i sitt yttrande.

Bakgrund

Luleå kommun har tagit fram ett förslag till detaljplan för del av Centrum, del av Innerstaden 2:34 m.fl. med syfte att pröva förutsättningarna att bebygga Ettans båthamn med bostäder. Planförslaget innebär att ett vattenområde fylls ut med massor för att

möjliggöra kvartersmark för bostäder samt en kaj i form av allmän platsmark. Länsstyrelsen har i tidigare skede yttrat sig över ett planprogram för området. Länsstyrelsen har även i ett samrådsyttrande den 25 maj 2013 delat kommunens bedömning att en särskild miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Buller

Enligt länsstyrelsens uppfattning utifrån bullerberäkningar kommer det att uppstå en del bullerstörningar för de boende i hus som vetter mot verksamheter som genererar buller som t.ex. bangården (högt gnissel). Momentana ljudtoppar kan vara svåra att dämpa i syfte att t.ex. klara riktvärdet 45 dBA inomhus, maxnivå nattetid, enligt proposition 1996:97/53. En lösning kan vara att man lägger sovrum mot innergårdarna istället. Dock kan det uppkomma ett annat problem mot sjösidan då det förekommer lossning hos Cementa samt tvättning av järnvägsagnar som kan ge upphov till bullertoppar. Dessutom måste kommunen beakta att det kan förekomma ett lågfrekvent buller från isbrytarna då de ligger i hamn. Lågfrekvent buller är i allmänhet svårt att dämpa. Från boende på Svartöbrinken har det, enligt tidigare uppgifter, förekommit klagomål på buller från isbrytarna. I utredningen saknas data gällande buller från isbrytarna. Kommunen bör komplettera MKB:n med en sådan uppgift om avsikten är att isbrytarna även i fortsättningen ska ha sin sommarhamn på nuvarande ställe.

Luftkvalitet

De genomförda beräkningarna, gjorda utifrån tre valda scenarier, visar att både miljökvalitetsnormerna för luft samt miljökvalitetsmålet för NO₂ och PM10 klaras. Dock redovisas inte, varken i SMHI:s rapport eller i miljökonsekvensbeskrivningen, vilka halter av övriga luftföroreningar som kan bli aktuella inom planområdet. Exempel på luftföroreningar som kommunen bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen är bensen, bens(a)pyrén, marknära ozon, PM2,5, svaveldioxid och VOC (flyktiga organiska ämnen). Kommunen bör även, antingen i den aktuella miljökonsekvensbeskrivningen eller i andra sammanhang, beakta hur en ökad trafik till planområdet påverkar luftföroreningssituationen i andra delar av Luleå centrum. Miljökvalitetsnormerna för luft har, som bekant, överskridits i Luleå centrum under åtminstone ett enskilt år.

Risk för förorenad mark

Kemtvätt

Enligt Naturvårdsverket har lösningsmedlet trikloretylen använts vid kemtvättar sedan 30-talet. Det ersattes på 40-talet av perkloretylen. Det går därför inte att utesluta att klorerade lösningsmedel har använts enbart utifrån uppgiften att tvätten förmodligen brann 1941. Eftersom klorerade lösningsmedel är mycket svårnedbrytbara och dessutom i vissa former lättflyktiga kan de tränga in i byggnader även om själva källan ligger djupt nere i marken. Enligt länsstyrelsen behövs en bättre utredning om förekomsten av klorerande lösningsmedel på platsen eftersom den ska bebyggas med bostäder.

Båthamn

Det kan inte uteslutas att det finns föroreningar vid båthamnen som uppkommit t.ex. vid skrapning och målning av båtar med båtbottnfärger som innehållit det farliga ämnet tributyltenn (TBT). Det kan i så fall finnas risk för spridning av detta vid grävning. Länsstyrelsen anser att frågan bör utredas bättre genom undersökningar i hamnområdet inklusive sedimenten.

Sågverk

En sågverksamhet som avslutats 1941 bör, vid misstanke om att dopkning av virke förekommit, anses som förorenad tills motsatsen är bevisad. Dioxin som nästan alltid finns som förorening vid doppningsverksamhet är ett av de farligaste ämnen man känner till och föroreningssituationen måste vara klarlagd innan en detaljplan för bostadsändamål antas. Riskbedömning av eventuella föroreningar ska göras enligt Naturvårdsverkets modell MIFO.

Lager

Lager och importverksamheten bör utredas om det inte redan gjorts. Vad har lagrats, hur och när? Finns det risk för spill, läckage m.m.?

Fyllnadsmassor

Fyllnadsmaterial bör utredas och det bör göras en miljöprovtagning av dessa om deras ursprung är okänt. Sammantaget bör det göras en utredning som förutom en historisk utredning även inkluderar miljöprovtagning, riskbedömning och utredning om efterbehandlingsbehov. Detta bör göras i samråd med tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten kan enligt 10 kap. miljöbalken oberoende av detaljplan ställa krav på utredning av föroreningen. Den som gör en åtgärd, t.ex. schaktar i ett förorenat område, kan genom åtgärden komma att bli betraktad som verksamhetsutövare och därigenom bli ansvarig för föroreningen och adressat för tillsynsmyndighetens krav. Länsstyrelsen anser det lämpligt att i detaljplanen bestämma att lov till en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning endast får ges under förutsättning att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att en markförorening har avhjälpits eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten.

Riskbedömning tankstation

Med utgångspunkt från slutsatserna i rapporten anser Länsstyrelsen att det är mycket viktigt att de föreslagna riskreducerande åtgärderna verkligen genomförs för att risknivån ska bli acceptabel.

Anpassning till förändrat klimat

Av planhandlingarna (MKB) framgår att man i hög utsträckning tagit hänsyn till klimatförändringar och eventuella översvänningsrisker. Lägenheter på markplan är höjdsatta till 3,0 meter över medelvattennivån. Dock anges inte om eventuella fastighetstekniska installationer såsom el, bredband, avlopp, etc. kan anläggas under denna nivå. Oavsett vilken bedömning som görs beträffande framtida klimatförändring och havsnivåhöjning finns det skäl att fastställa och tydligt redogöra för en normerande höjdsättning för samtliga planerade anläggningar i området. Här bör även hänsyn tas till att höga vattennivåer kan uppstå och att översvänningsrisk ökar i områden där älvar möter hav, när vattenståndet i havet är högt samtidigt som det är höga flöden i vattendragen.

Prövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen

Länsstyrelsen utgår i från att kommunen kommer att klargöra frågorna avseende markföroreningar och buller. Länsstyrelsen har därför i detta skede av planprocessen inte några invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att beslutet att anta detaljplanen behöver prövas enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.

Kommentar:

Buller

En förutsättning vid planläggning för bostadsändamål är att beräknade bullernivåer inte innebär risk för de boendes hälsa. I plankartan har planbestämmelse lagts till i syfte att reglera utformning av bostadshus för att hindra bullerstörning från identifierade bullerkällor som framgår av "Fördjupad bullerutredning för Ettans båthamn", vilken utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Angående buller från isbrytarna finns inga registrerade klagomål hos Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län eller Luleå kommun. Isbrytarna i gamla malmhamnen är sedan 2010 anslutna till fjärrvärme vilket inneburit sänkta bullernivåer. Isbrytarna bedöms således inte ge upphov till buller som föranleder att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras.

Luftkvalitet

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar endast betydande miljöaspekter. I miljökonsekvensbeskrivningen har miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar i utomhusluften bedömts särskilt viktiga att beakta i samband med planläggning av Innerstaden 2:34 m.fl. Beräkningar av luftföroreningshalter omfattar därav endast de föroreningskomponenterna. Luleå kommun tillhandahåller inte mätningar av de luftföroreningar länsstyrelsen hänvisar till, varför ingående data också saknas för den redovisning länsstyrelsen efterfrågar.

Genomförandet av detaljplanen innebär en marginell ökning av trafiken i centrum. Påverkan på övriga halter av luftföroreningar bedöms därför också som marginell. Till följd av den ringa trafikökning som detaljplanen innebär finner kommunen inte det motiverat att beakta hur trafiken till planområdet påverkar luftföroreningssituationen i andra delar av Luleå centrum.

Risk för förorenad mark

Kemtvätt

Mark som i detaljplanen planlagts för bostadsändamål är i sin helhet lokaliserad inom nuvarande vattenområde och kommer till fullo att bestå av utfyllnadsmassor. Endast rena massor får användas för utfyllnad av vattenområdet. I övrigt ändras inte markanvändningen inom planområdet som fortsatt regleras i likhet med gällande detaljplaner.

Båthamn

Föroreningssituationen i sedimenten i nuvarande vattenområde i Ettans båthamn är behandlad i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § miljöbalken (M1341-13). Sedimentprovtagning har utförts år 2003 och 2012 av MRM konsult AB respektive Reinertsen AB. Ingen förorening av TBT har påvisats utifrån den senast utförda provtagningningen då förekomsten av TBT analyserades. Uppmätta halter ligger långt under de jämförvärden för känslig markanvändning (KM) som finns framtagna för TBT. Resultatet från provtagningarna visar att planerad verksamhet med muddring och utfyllnad samt uppankring av ny flytande småbåtshamn inte föranleder att sedimenten behöver saneras från föroreningar, inkluderat TBT.

Sågverk

För planlagd exploatering visar miljökonsekvensbeskrivningen att utbyggnad inom planområdet kan ske utan risk för människors hälsa utifrån risken för förorenad mark. Mark som i detaljplanen planlagts för bostadsändamål är i sin helhet lokaliserad inom nuvarande vattenområde och kommer till fullo att bestå av utfyllnadsmassor. Endast rena massor

får användas för utfyllnad av vattenområdet. I övrigt ändras inte markanvändningen inom planområdet som fortsatt regleras i likhet med gällande detaljplaner.

Lager

Utredning av lager och importverksamhet som inte utretts sedan tidigare bedöms inte utgöra en förutsättning för planläggning av området enligt föreslagen detaljplan.

Fyllnadsmassor

Fyllnadsmassor som används för att utöka landområde i befintlig småbåtshamn får enligt tillståndsansökan för vattenverksamhet (M1341-13) endast utgöras av rena massor vilka understiger riktvärden för känslig markanvändning (KM). Befintligt landområde inom planområdet planläggs i likhet med pågående markanvändning för lokalgata, småbåtshamn samt handel och kontor. Schakt i okända fyllnadsmassor inom befintligt landområde kommer att begränsas till ledningsanslutningar för ny bostads- och centrumbebyggelse inom planområdet. I det skede då ledningsschakt lokaliserats kan provtagning i dessa ske exempelvis med en till två provgropar. Ett kontrollprogram ska inlämnas till kommunen (miljökontoret) inför anläggningsskedet, av vilket ska framgå hur kontroller ska utföras i samband med schaktning i okända fyllnadsmassor. I händelse av påträffad förorening ska tillsynsmyndigheten genast informeras.

Riskbedömning tankstation

Genomförande av invallning invid befintlig tankstation regleras i exploateringsavtal.

Anpassning till förändrat klimat

Kommunen bedömer att tillräcklig häyn tagits till framtidens klimat i föreslagen detaljplan. Vid planläggning har högsta högvatten år 2100 i framtidens klimat år 2100 varit dimensionerande (RH2000). För planerad kaj har föreskriven marknivå +2,3 meter över nollplanet (RH2000) reglerats för att minimera risken för översvämning.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har ingen erinran men önskar ta del av granskningshandlingar i det fall ändring av detaljplanen görs med avseende på reglering av höjder, ex. högre tillåten byggnadshöjd.

Lantmäteriet

I planbeskrivningen anges att kvartersmark för bostads- och centrumändamål ska vara möjlig att inrätta som gemensamhetsanläggning, dock saknas planbestämmelse om det i plankartan.

Lantmäteriet noterar att genomförandetiden fortfarande löper för detaljplan PL345. Eventuellt kan nämnas huruvida detta medför någon ersättning till berörd fastighetsägare i det fall förändringar gjorts.

Kommentar:

Utrymmen inom kvartersmark som ska hållas tillgängliga för gemensamhetsanläggning betecknas med bokstaven [g] i detaljplanen. Det utesluter dock inte att en gemensamhetsanläggning kan inrättas på någon annan del av kvartersmarken, under förutsättning att det är ändamålsenligt med hänsyn till planens syfte. Lokaliseringen och villkoren i bl.a. 5 och 6 §§ anläggningslagen får prövas av lantmäteriet i varje enskilt fall. Bildande av gemensamhetsanläggning för underjordiskt garage är inte obligatoriskt för den aktuella de-

taljplanens genomförande, utan kan komma att ske utifrån principen för fastighetsindelning inom respektive kvarter samt framtida behov av gemensam parkering. Kvartersmark för parkeringsändamål i källarplan har i detaljplanen planlagts med bestämmelsen [P₁]. Syftet med markens användning anses därmed tydliggjort i plankartan samt i tillhörande planbeskrivning.

Planhandlingarna kompletteras med tydliggörande att genomförandetiden fortfarande löper för detaljplanen PL345.

Luleå Airport

Luleå Airport samtycker med Försvarmaktens samrådsyttrande och har i övrigt inget att erinra.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket rekommenderar att bryggor och kajer förses med reflexer och belysning för att göras synliga för båttrafiken.

Vid planering av belysningspunkter ska hänsyn tas så att de inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation. Det gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.

Senast tre veckor före anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten påbörjas, ska Sjöfartsverket meddelas. Särskild information bör ges till berörda sjötrafikföretag, båtägare och allmänhet.

Efter genomfört arbete ska alla förändringar i strandlinje och bottenpografi både vad gäller muddrings- och tippningsområden sjömätas enligt sjömätningstandard FSIS 44. Nya anläggningar såsom kajer, pirar, bryggor och byggnationer ska geodetiskt bestämmas och rapporteras in för införande i sjökort.

Kommentar:

Sjöfartsverkets synpunkter påverkar inte utformningen av detaljplanen men ska beaktas i samband med detaljplanens genomförande.

Skanova

Ingen erinran.

Trafikverket

Trafikverket framför att det av planhandlingarna inte framgår hur den sammanlagda effekten av alla bullerkällor påverkar detaljplanen. Planbestämmelserna bör tydligt reglera utformning samt placering av byggnader för möjligheten att uppfylla godkända bullerriktvärden. Enligt Trafikverket verkar det krävas åtgärder inom planområdet, t.ex. i form av husens placering på fastigheten, för att klara bullerriktvärden.

I det fall Luleå Hamn AB:s planer på utökad kapacitet verkställs, kommer godstrafiken att öka i anslutning till planområdet.

Trafikverket upplyser att detaljplanen ligger inom MSA-ytan för Luleå Airport, varför samråd ska ske med flygplatsen. Samråd ska även ske med flygplatsen vid planläggning av byggnader med ansevärd höjd. Trafikverket framför att uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan påverka luftfarten och att en lokaliseringsbedömning krävs av Luftfartsverket och Forsvarsmakten.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med uppgift hur den sammanslagna effekten av identifierade bullerkällor (väg- och spårtrafik, industri samt båtar) påverkar föreslagna markanvändning i detaljplanen. Buller från båt- och skotertrafik inom planerad småbåtshamn ger inte något utslag i beräkningen av den sammanslagna effekten av bullerkällor inom planområdet.

I plankartan har planbestämmelse lagts till i syfte att reglera utformning av bostadshus för att hindra bullerstörning från identifierade bullerkällor som framgår av "Fördjupad bullerutredning för Ettans båthamn", vilken utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Luleå Hamn AB har hörts i frågan angående framtida utökning av kapaciteten inom hamnområdet. I dagsläget finns inte några uppgifter när i tid en eventuell utökning av kapaciteten kan komma att verkställas och inverkan på antalet tågtransporter. Då antalet transporter vid en eventuell utökning av hamnens kapacitet är okänt samt vilka spår som kan komma att nyttjas, har en ökning av godstrafiken inte tagits med i beräkningen av buller från spårtrafik.

Luleå Airport (Swedavia) har beretts tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget under perioden 9 juli 2014 t.o.m. 1 september 2014. Yttrandet återges i samrådsredogörelsen under rubriken Luleå Airport.

Kommunal förvaltningar och bolag

Luleå Hamn AB

Luleå Hamn AB vill särskilt belysa att Luleå hamn och dess hamndelar är av riksintresse för sjöfart och att riksintresset ska visas särskild hänsyn i samband med plan- och tillståndsfrågor för att säkerställa att eventuella beslut inte inkräktar på den verksamhet som bedrivs i hamnen.

Luleå Hamn AB har i sitt miljötillstånd ett begränsningsvärde om 50 dB(A) vardagar utom lördagar kl. 07:00 - 18:00, 45 dB(A) lördagar, söndagar och helgdagar kl. 07:00 - 18:00, 45 dB(A) kvällstid alla dagar kl. 18:00 - 22:00 samt 40 dB(A) nattetid alla dagar kl. 22:00 - 07:00.

I yttrandet betonar Luleå Hamn AB att sjöfarten i Luleå hamn är en stark och viktig del av industrins logistikkedja där lastning och lossning behöver kunna ske under alla dygnets timmar. Ledtiden är central för verksamheten och eventuella förseningar medför stora kostnader för inblandande parter, varför ytterligare begränsningar för verksamheten inte får tillkomma.

Vid genomförande av planerad nybyggnation framkommer att bullernivån vid bostäderna beräknas uppgå till 48 dB, vilket direkt skulle begränsa hamnens möjligheter att bedriva nödvändig verksamhet under en stor del av dygnets timmar.

Luleå Hamn AB motsätter sig med hänvisning till framförda synpunkter att bostäder uppförs enligt nuvarande detaljplan.

Om beslut, trots detta, skulle tas om byggnation inom det angivna området förutsätter det att konstruktion, boendemiljö och tillstånd utformas på ett sådant sätt att full hänsyn tas till den verksamhet som bedrivs inom hamnområdet.

Kommentar:

"Fördjupad bullerutredning för Ettans båthamn", vilken utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen, har reviderats inför granskningskedet med bland annat ett förtydligande av beräknade bullernivåer inom planområdet. Av bullerberäkningen framgår att beräknad ekvivalent ljudnivå för industribuller inklusive sammanslaget trafikbuller kommer att minska till under 45 dBA på ljuddämpad sida inom kvartersmark för planerad bostadsbebyggelse efter att LKAB:s bentonitanläggning har flyttat under hösten 2015. I samband med lossning vid Cementa (2-4 gånger/månad) beräknas bullernivån uppgå till 45 dBA på ljuddämpad sida. Under dessa dygn överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller nattetid (kl. 22-07) med 5 dBA.

I Naturvårdsverkets remissversion av "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller" (2014-11-13) föreslås ekvivalent ljudnivå nattetid höjas från 40 dBA till 45 dBA. Kommunen bedömer utifrån ovanstående att en godtagbar ljudmiljö går att åstadkomma inom planområdet och finner, med stöd av gällande översiktsplan och upprättat detaljplaneprogram för Södra hamn, det angeläget att fortgå planläggning av aktuellt område för bostäder, centrumändamål, handel, kontor, småbåtshamn och en allmänt tillgänglig strandpromenad.

Miljönämnden

Tankstation

Miljönämnden anser att avståndet mellan tankstation och bostäder är för kort avseende risker och påverkan på människors hälsa. Miljönämnden framhåller att brand- och explosionsrisken är för stor vid bland annat pölbrand och brand i båt. Likaså bedöms en för stor osäkerhet råda hur utförande och underhåll av föreslagna riskreducerande åtgärder kan säkerställas. Om bostädernas placering kvarliggert enligt detaljplanen, anser miljönämnden att tankstationen ska omplaceras.

Om miljönämnden inte hörsammas avseende utökat avstånd alternativt omplacering av tankstationen, ska en riskutredning (analys), enligt Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor, utföras med syfte att utreda om, var, alternativt på vilket avstånd en tankstation respektive bostäder ska placeras från varandra. I "PM Riskbedömning tankstation" står tydligt att det är en riskbedömning och inte en riskutredning. Enligt "PM Riskbedömning tankstation" och i Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor, står det att: "Den grundläggande filosofin bör vara att en riskutredning (analys) av de faktiska förhållandena alltid skall föregå ett beslut om vilket avstånd som skall finnas mellan de olika anläggningsdelarna. Avstånden bör alltid avspegla de risker som föreligger på den enskilda anläggningen". Miljökontoret anser att om tankstationen avses bibehållas på befintlig plats, trots framförda invändningar, ska det med hjälp av en

riskutredning tydligare motiveras på vilket avstånd från tankstationen bostäder kan uppföras utan större risk för människors hälsa och miljön. Visar en riskutredning enligt ovanstående att tankstationen kan vara kvar på samma plats som i dagsläget, bör hela fasaden mot tankstationen utföras i obrännbart material.

En skyddsåtgärd som föreslås i riskbedömningen vid pölbrand är bland annat invallning. Det är osäkert om en sådan åtgärd går att reglera med planbestämmelser och därmed är det osäkert hur man säkerställer att och hur denna kommer att utföras samt vem som ska underhålla den. I planbestämmelserna står det för ett visst begränsat område närmast invallningen att fasad och balkong ska utföras i obrännbart material. Det är bra, men bör enligt miljökontorets bedömning utökas. Eftersom det finns risk för bränder i båt vid tankning, bör hela fasaden mot tankstationen utföras i obrännbart material, om riskutredningen visar på att det är lämpligt med en tankstation norr om bostäderna.

I "PM Riskbedömning tankstation" finns det enligt miljökontoret motsägelsefulla uppgifter. Det står att: "Vidare förutsätts att tankstationen uppfyller all relevant lagstiftning samt rådande praxis på säkerhetsområdet. Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras." Längre fram i PM:et under åtgärder för tankstation står det att: "Här bör nämnas att stationens lossningsplats inte bedöms vara utförd enligt gällande praxis. Det är oklart om stationens utformning uppfyller praxis med avseende på marin tankstation, i synnerhet vad gäller bemanning och öppettider." Frågan är om riskbedömningen gäller eller inte?

Övriga störningar för de boende vad gäller tankstationen är buller från besökande fordon, skotrar, vattenskotrar och båtar. När dessa kommer eller åker efter tankning kan de befinna sig bara några meter från bostadshuset. Vid start kan man behöva gasa på lite extra, vilket ger mer buller och även avgaser som kan störa de närmast boende. Tidvis kan kö uppstå, vilket också bidrar till ökat buller och avgaser. Fritidsbåtar, vattenskotrar och skotrar har inga bullerkrav på sig och kan därmed låta hur högt som helst. Till viss del kan även lampor från fordon vara bländande och störande för de boende. Tankstationen kan vara svårtillgänglig, särskilt för större båtar.

Belastningen på tankstationen, om den blir kvar, kommer troligen att öka i och med etableringen av cirka 300 nya bostäder och ytterligare cirka 200 nya båtplatser, totalt cirka 650 båtplatser. Riskbedömningen är gjord efter dagens volymer, men hur påverkar en ökning riskerna?

Ovanstående faktorer gör sammantaget att miljökontoret gör bedömningen att avståndet mellan tankstationen och bostäderna är för kort och att tankstationen bör omplaceras. Om en eventuell riskutredning skulle visa på andra slutsatser får miljönämnden ta ställning till det då.

Klimatförändringar

Miljönämnden anser att höjder på kajer och byggnader är för lågt satta med tanke på förutspådda klimatförändringar. Höga havsvattennivåer uppträder i Luleå vid kraftiga sydliga vindar och ofta på senhösten. I januari 1984 uppmättes det högsta vattenståndet sedan mätningarna började 1916 i Furugrund. Det beräknade vattenståndet för Luleå (beräknat utifrån andra uppmätta) var den dagen 174 cm i RH2000. Skulle det den dagen blåsa kraftigt, till exempel 15 m/s då

skulle vågorna ha en höjd på cirka 70 cm enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Läger vi till detta på 174 cm, då når vattnet 244 cm i RH2000. Troligen sköljs då kajen över, i alla fall i de södra delarna av planområdet där inga vågbrytare finns. Om man räknar med värsta scenariot som är redovisat i miljökonsekvensbeskrivningen, på högsta högvatten med 200 års återkomsttid i Luleå för år 2100 som är 195 cm i RH2000 och stormvindar på 25 m/s sydlig vind som ger våghöjder på 0,9 - 1,2 meter, då når vattnet 315 cm. I det läget når vattnet både bottenvåningen och rinner troligen ner i källaren.

Buller

Miljönämnden anser att föreslagna bulleråtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen ska utföras. Utöver föreslagna bulleråtgärder anser miljönämnden att alla fönster norrut mot dagens tankstation ska utrustas med extra hög ljudreduktion (41 dB).

Markföroreningar

Föroreningar har påträffats vid provtagning av sedimenten och kan förekomma även på land. Om föroreningar påträffas ska miljökontoret snarast upplysas enligt 10 kap. miljöbalken. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer ett kontrollprogram upprättas för anläggningskedet.

Hushållning av naturresurser

Miljökontoret saknar ett resonemang kring hushållning av naturresurser i planhandlingarna.

Kommentar:

Riskbedömning tankstation

En riskutredning, enligt Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor, består av en riskanalys, riskvärdering och vid behov förslag till riskreducerande åtgärder samt omfattar även administration, kontroll och verkställighet av säkerhets- och skyddsarbeten. Det är en skyldighet för den som yrkesmässigt hanterar brandfarliga vätskor att, i enlighet med 9 § lagen om brandfarliga och explosiva varor, se till att det finns en tillfredsställande riskutredning. I samband med detaljplaneläggning är, med hänvisning till ovanstående, en riskutredning enligt Sprängämnesinspektionens föreskrifter inte motiverad. I "PM Riskbedömning - tankstation", som utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen, har relevanta delar i Sprängämnesinspektionens principalschema för riskutredning behandlats. I bedömningen ingår riskidentifiering, riskuppskattning, riskvärdering samt förslag till riskreducerande åtgärder. Av innehållet i riskbedömningen framgår att säkerhetsavståndet mellan planlagd kvartersmark för tankstation och bostäder är tillräckligt utifrån identifierade risker, uppskattade risker och föreslagna riskreducerande åtgärder.

Skydd mot störningar får regleras i en detaljplan enligt 4 kap. 12 § plan- och bygglagen. Planerad fastighetsindelning innebär emellertid svårigheter att förena villkor för lov med avsett störningsskydd i form av invallning. Genomförandet av invallning invid befintlig tankstation regleras därför i exploateringsavtal mellan exploatör och kommun.

Bestämmelse i plankartan revideras så att obrännbart material regleras för fasader mot tankstationen.

"PM Riskbedömning - tankstation" revideras med uppgifter om placering av tankstationens lossningsplats.

Högsta tillåtna hastighet i småbåtshamnen är reglerad till 3 knop, vilket motsvarar gångfartstrafik som i sin tur bidrar till låga bullernivåer i småbåtshamnen. I den reviderade beräkningen av bullernivåer ingår inte båt- och skotertrafik inom planerad småbåtshamn, då ljudnivåerna inte ger utslag i beräkningen av bullernivåer inom planområdet.

Slutsatser i riskbedömningen påverkas inte av tankvolymerna i sig, utan baseras på identifierade, uppskattade och värderade risker inom planområdet samt föreslagna riskreducerande åtgärder.

Klimatförändringar

Bostadsområdet är i stor utsträckning väl skyddat av småbåtshamn och vågbrytare. Flytande vågbrytare planeras fortsatt att placeras som skydd för störande våghöjder i sydöst inom vattenområde där Ettans båthamn innehar rådighet. I miljökontorets beräkning av värsta scenariot för den syd/sydöstra kajen (baserat på havsnivåer med 200 års återkomsttid år 2100, d.v.s. 195 cm i RH2000) har uppskattad blåssträcka (fetch) samt halvering av våghöjd inte beaktats. Vid beräkning av värsta scenariot för den syd/sydöstra kajen med faktorerna blåssträcka och halvering av våghöjd inkluderat samt utan hänsyn till flytande vågbrytare, når vågtopparna 240 centimeter, vilket innebär en lokal våguppsköljning av den syd/sydöstra kajen med 11 centimeter. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med de avvägningar som gjorts gentemot värsta scenariot i samband med planläggning.

Hushållning med naturresurser

Insatser för hushållning med naturresurser inom fysisk planering på kommunal nivå görs framförallt i samband med den översiktliga planeringen av mark- och vattenanvändning i kommunen. I översiktsplanen redovisas de fysiska strukturer som ska präglade följande detaljplaneläggning baserat på avvägningar mot flertalet miljöaspekter, däribland behovet av att hushålla med naturresurser.

I Luleå kommuns översiktsplan har aktuellt planområde utpekats som lämpligt för utfyllnad av vattenområde för etablering av nya bostäder och arbetsplatser, vilket också överensstämmer med föreslagen markanvändning i den aktuella detaljplanen. I och med kommunens ställningstagande i översiktsplanen anses en lämplighetsbedömning av platsen och planerad markanvändning vara gjord samt avvägd mot relevanta miljöaspekter som även inkluderar hushållning och uthålligt nyttjande av naturresurser.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att miljö kvalitetsnormer inte riskerar att överskridas, vilka utgör ett statligt styrmedel för att skydda människors hälsa och naturmiljön och anknyter till miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö". Förslaget medför inte fragmentering av mark, att särskilt skyddad mark tas i anspråk eller att mark- och vattenanvändningen påverkas på ett sådant sätt att förutsättningar för att upprätthålla biologisk mångfald i området försämras. Genomförandet av detaljplanen innebär en förtätning i centrumnära läge där befintlig infrastruktur, tekniska försörjningssystem, kollektivtrafik och samhällsservice effektivt kan nyttjas. Detaljplanens genomförande medverkar även till att nya rekreativa värden tillskapas i stadsmiljön.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten anser att det är bra att stormar, våghöjder och framtida högre vattennivåer har beaktas i detaljplanen.

Räddningstjänsten anser dock att problem kring behovet av eventuella åtgärder för Norrbotniabanan och framtida farligt gods-transporter på järnväg tycks skjutas på framtiden. Otydliga formuleringar som inte skapar bindande krav kommer innebära att det inte är någon som vidtar åtgärderna om/när de behövs i framtiden.

Räddningstjänsten saknar även en skrivelse angående hur brandvattenförsörjning ska hanteras inom tomtmark. Av planhandlingen bör det framgå vad kommunen åttar sig och vad byggherren förväntas göra. Räddningstjänsten anser det också oklart om räddningsvägar ska anläggas på samtliga sidor av husen, om samtliga byggnader ska byggas med genomgående lägenheter till position där räddningsväg finns, om dubbla trapphus (tr 2 trapphus) planeras eller om helt annan utrymning ska anordnas? Byggnaden längst nordväst verkar exempelvis sakna räddningsväg på västra sidan. Detaljplanen medger upp till sex våningar, vilket innebär behov av räddningsväg och uppställningsplats för höjdfordon.

Kommentar:

Vilka åtgärder avseende farligt-godstransporter som kan bli nödvändiga att vidta och för vem vid eventuellt anläggande av Norrbotniabanan är inte möjligt att i dagsläget avtala om.

Brandvattenförsörjning och räddningsvägar regleras inte specifikt i en detaljplan.

Enligt plan- och bygglagen ska emellertid planläggning ske på mark som är lämplig för ändamålet och med hänsyn till människors säkerhet, varför frågan om utrymme för räddningsvägar hanteras i samband med den fortsatta planprocessen.

Övriga

Cementa

Cementa anför att planläggning enligt 2 kap. 2 § PBL ska syfta till att mark- och vattenområden används för det ändamål som de är mest lämpade för. Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bl.a. möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Av 2 kap. 1 § och 4 kap. 36 § PBL följer att hänsyn ska tas till såväl allmänna som enskilda intressen och detaljplaner utformas med skälig hänsyn till befintliga förhållanden på platsen.

Cementa anser inte att detaljplanen och den planerade bostadsbebyggelsen uppfyller dessa krav. Av miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen framgår att den ekvivalenta ljudnivån för industribuller beräknas uppgå till 48 dB(A) för bostäderna på de övre våningsplanen och att ljudtoppar överskridande 55 dB(A) kan förekomma nattetid. De beräknade bullernivåerna överskrider därmed de värden som anges i Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller (i den s.k. övergångsvägledningen).

När det gäller tillsyns- och tillståndsmyndigheters bedömning av om en verksamhet ger upphov till oacceptabla störningar enligt miljöbalken, tar myndig-

heterna normalt utgångspunkt i de bullernivåer som anges i Naturvårdsverkets övergångsvägledning. Att en kommun har gjort bedömningen enligt plan- och bygglagen att en ljudnivå om 48 dB(A) vid bostad kan accepteras är således inte bindande för en tillsynsmyndighet som gör sin bedömning enligt miljöbalken. Risk för förelägganden och förbud med stöd av miljöbalkens bestämmelser kan med andra ord inte uteslutas. Planläggningen av bostäder så nära Cementas verksamhet kan därför inte betraktas på annat sätt än att den sannolikt kommer medföra allvarliga inskränkningar i Cementas möjligheter att bedriva sin verksamhet detta oaktat om kommunen är beredd att tillåta högre bullernivåer, exempelvis 48 dB(A), inom ramen för detaljplanen.

Nya bullerregler träder ikraft den 2 januari 2015. Av reglerna följer bl.a. att tillsynsmyndigheten inte får ingripa mot verksamheter som innehåller de beräknade bullervärden vid nya bostäder som anges i en detaljplan (trots överskridande av ett tillståndsvillkor eller bullervärden i Naturvårdsverkets övergångsvägledning). Av övergångsbestämmelserna följer dock att bestämmelsen inte är tillämplig på planärenden som påbörjats före den 2 januari 2015. Det innebär att föreliggande planärende även framgent kommer att bedömas mot de "gamla bestämmelserna". Risken för ett ingripande ifrån tillsynsmyndigheten gentemot Cementas verksamhet kvarstår således.

I sammanhanget vill Cementa även erinra om att motsvarande situation uppkommer för Luleå Hamn, som är tillståndsgiven och vars bullervillkor bl.a. omfattar buller från Cementakajen. Enligt bullervillkoret i tillståndet får ljudnivån vid bostäder inte överskrida 45 dB(A) respektive 40 dB(A) för kväll och helg respektive natt. Planläggningen av bostäder så nära Cementakajen kommer således innebära att (även) Luleå hamn kommer få stora svårigheter att bedriva sin tillståndsgivna verksamhet utan att överskrida bullervillkoret i tillståndet. Ett överskridande av tillståndsvillkoret är även straffrättsligt sanktionerat för hamnen.

Cementa vill avslutningsvis erinra om att regeringen vid flera tillfällen har upphävt detaljplaner med hänvisning till att de inskränker befintliga verksamhetsutövaras möjligheter att bedriva och utveckla sin verksamhet. I ärendet M 2002/2747/F/P fann regeringen att lokalisering av bostäder i närheten av ett hamn- och industriområde innebar att varvsverksamhetens utvecklingsmöjligheter begränsas och att intresset att lokalisera nya bostäder till det aktuella området inte kunde överväga. Även i ärendena M 2007/2847/F/P (motellverksamhet) och M 2006/4344/F/P (jästillverkning) gav regeringen företräde åt verksamhetsutövarnas intresse av att bedriva sin verksamhet utan att riskera inskränkningar.

Cementa anser att det, liksom i dessa fall, inte är acceptabelt att förlägga bostäder så nära en industriverksamhet som planförslaget anger.

Sammanfattningsvis anser Cementa att planförslaget inte tar erforderlig hänsyn till det enskilda intresse som Cementas verksamhet utgör. Cementa motsätter sig att bostäder uppförs vid vilka bullernivåerna i Naturvårdsverkets övergångsvägledning inte kan innehållas. I en sådan bedömning ska även beaktas Cementas planerade utvidgning av verksamheten. Eftersom Cementas verksamhet i Luleå är stadigt ökande har bolaget initierat en frivillig tillståndsansökan enligt miljöbalken för sin depåverksamhet. Det sökta tillståndet omfattar en maximal hantering om 350 000 ton cementprodukter, vilket är en ökning med cirka 150 000 ton i förhållande till den kvantitet som hanteras där idag.

Kommentar:

"Fördjupad bullerutredning för Ettans båthamn", vilken utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen, har reviderats inför granskningskedet med bland annat ett förtydligande av beräknade bullernivåer inom planområdet. Av bullerberäkningen framgår att beräknad ekvivalent ljudnivå för industribuller inklusive sammanslaget trafikbuller kommer att minska till under 45 dBA på luddämpad sida inom kvartersmark för planerad bostadsbebyggelse efter att LKAB:s bentonitanläggning har flyttat under hösten 2015. I samband med lossning vid Cementa (2-4 gånger/månad) beräknas bullernivån uppgå till 45 dBA på luddämpad sida. Under dessa dygn överskrids Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller nattetid (kl. 22-07) med 5 dBA.

I Naturvårdsverkets remissversion av "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (2014-11-13)" föreslås ekvivalent ljudnivå nattetid höjas från 40 dBA till 45 dBA. Kommunen bedömer utifrån ovanstående att en godtagbar ljudmiljö går att åstadkomma inom planområdet och finner, med stöd av gällande översiktsplan och upprättat detaljplaneprogram för Södra hamn, det angeläget att fortgå planläggning av aktuellt område för bostäder, centrumändamål, handel, kontor, småbåtshamn och en allmänt tillgänglig strandpromenad.

Eric Eriksson

Eric Eriksson föreslår att en ny infart planeras till planområdet där så är lämpligt. Redan idag är korsningen Varvsleden - Södra Kungsgatan, tillika enda infart till planområdet, kraftigt belastad under delar av dagen. 300 nya lägenheter och en utökning av 200 båtplatser till totalt 650 båtplatser, torde generera kaos i korsningen Varvsleden - Södra Kungsgatan.

Kommentar:

Luleå kommun har i "Detaljplaneprogram för del av Södra Hamn" angett grundprinciperna för en framtida områdesutformning i ett nära och ett längre tidsperspektiv (år 2025 respektive år 2040). I det nära perspektivet är området i och omkring Ettans båthamn bebyggt med i huvudsak bostäder och en ny småbåtshamn med bibehållen infrastruktur. I det längre perspektivet är programområdet omvandlat till en funktionsblandad stadsmiljö med ny kvartersstruktur och ny infart från Södra Hamnleden som förbättrar områdets tillgänglighet.

Fredrik Johansson

Fredrik Johansson anser att planförslaget är orealistiskt och inte tillräckligt genomtänkt då förslaget innebär att parkeringsplatser saknas för nyttjare av småbåtshamnen. När man ska använda båt krävs det ofta transport av utrustning och packning till båten. I förslaget saknas tillräckligt med parkeringsplatser i närheten. Resenärer med turboat har inte alltid möjlighet att åka buss. Även för dessa resenärer måste parkeringar finnas.

Kommentar:

I planbeskrivningen finns en redovisning av parkeringsbehov och fördelning av parkeringsplatser inom planområdet. Parkeringsbehovet baseras på Luleå kommuns beslutade parkeringsnorm, undantaget parkeringsbehovet för besökare till småbåtshamnen, vilket

baseras på faktisk parkeringsefterfrågan i Ettans båthamn sett över en längre tidsperiod. I planillustrationen redovisas därtill förslag på ytor för tillfällig biluppställning i samband med in- och utlastning till båt. Tillfällig biluppställning föreslås närmast småbåtshamnen dels vid befintlig pir i väster (2 platser), på ömse sidor om tankstationen (6 platser) samt vid respektive vändplan intill den planerade nya kajen (4 platser).

Avseende turbåtstrafiken avgår denna från angoringskajen vid Södra hamnplan. Luleå kommun hänvisar turbåtsresenärer till offentliga parkeringsplatser i centrum.

Harry Persson

Harry Persson uttrycker att han intuitivt kände att det valda området, "Södra hamn", tidigt var fel plats för en bostadsexploatering. Om det ska bli bra resultat, är det så mycket annat som borde komma före. Persson anser att den känslan har förstärkts efter att ha läst planbeskrivningen. Om det här vore en recension skulle Persson påpeka en del subtila saker, som att även språket ger intryck av att planen tillkommit på ett alltför okritiskt sätt, sett till de många problem som är förenade med området och med exploateringen. Det gäller inte minst miljödokumenten. Ordvalen ger intryck av "partsinlaga" eller citat från källor som har ekonomiska intressen som grund.

Då och då görs hänvisning till Luleå kommuns översiktsplan. Ser man till helheten i Luleås planering så är det knappast någonstans man kan se ett sammanhang mellan översiktsplan och detaljplan. Innerstaden har tydliga exempel på det.

Persson menar att något mer behövs framhållas angående planområdets historia under 1900-talet och redogör vidare för händelser i kvarteret och sina egna synpunkter på dem (se yttrandet i sin helhet). Bland annat anser Persson att trafiklösningen förblev dålig och ytterligare försämrades när "Tutti-Frutti" kom till samt att småbåtshamnen som den blev och är nu, lider av att det är för lite av allmän platsmark.

Såvitt Persson förstår finns samma intressenter med i den nu aktuella exploateringen som tidigare i områdets historia. Den saken borde föranleda större försiktighet när nya exploateringsavtalet ska tolkas och följas upp. Inte alldeles osannolikt är det att pågående hamnverksamhet i Erlandssons regi är i behov av att se över lönsamhetsproblem och vill ha den ekonomiska fördel som en bostadsexploatering kan ge i omsättning och markvinster.

Persson anser det extra misstänksamt att den ena exploitören med sina intressen har lyckats värva kommunens eget Lulebo AB att gå in som part i projektet. Hur kommer jävssituationer att kunna hanteras?

För det intresse det kan ha nämner Persson några handlingar som ligger till grund för lämnade synpunkter (se yttrandet i sin helhet).

Kommentar:

Detaljplanen omfattar ett område utpekad som "Nytt område för bostäder och arbetsplatser" i Luleå kommuns översiktsplan, "Vision Luleå 2050 - Program A-F", antagen av kommunfullmäktige år 2013. I detaljplanen tas fasta på ett flertal principer och mål för planeringen som kommunen bl.a. anger i översiktsplannedokumenten: "Program C - Kuststaden Luleå" och "Så här vill vi utveckla våra stadsdelar, byar och vattenområden -

områdesrekommendationer", se rubriken "Översiktsplan" i planbeskrivningen. Planläggning av fastigheten Innerstaden 2:34 m.fl. knyter sålunda an till övergripande mål och intentioner i kommunens översiktsplan.

För området har kommunen också arbetat fram ett detaljplaneprogram, "Detaljplaneprogram för del av Södra Hamn". I detaljplaneprogrammet anges aktuellt planområde som möjligt för etablering av cirka 300 lägenheter och cirka 13 000 kvadratmeter handel, kontor och lätt industri.

Jävsituationer ska i möjligaste mån undvikas genom tillämpning av gällande lagstiftning. Uppstår situationer där gränsen för jäv är oklar bör jäv anmälas.

I övrigt föranleder yttrandet inte någon kommentar.

Robert Lundkvist

Robert Lundkvist ställer sig positiv till grunddelarna i förslaget. Planområdet ligger helt inom det som i översiktsplanen benämns som förtättnings- och utvecklingsområde, som ska vara tätbebyggt. Området behöver kompletteras med bostäder och Lundkvist stämmer in i kommunens vision om området som en framtida integrerad del av innerstaden, med en blandning av funktioner - en av de utpekade, stora utvecklingsområdena. Speciellt är Lundkvist positiv till förslaget om omdaning av Småbåtsgatan mellan Granec och Willys, då gatan får ett mer stadsmässigt utförande med gatuparkeringar, trädplanteringar och gång- och cykelbanor på båda sidor om en något smalare vägbana, vilket tar ner farten på trafiken. Dock finns på ett antal punkter potential till förbättringar.

Kvartersstruktur och urbanitet

Lundkvist är positiv till utformningen i form av kvarter med tydliga halvprivata innergårdar. Punkt-/gårdshusen ger gårdarna visst skydd mot väder och insyn, i avvägning mot potentialen att kunna erbjuda så många bostäder som möjligt havsutsikt.

Planbeskrivningen citerar under rubriken "Tidigare ställningstaganden" kommunens översiktsplan: "Vid nybyggnad ska krav ställas på flexibla lokaler i bottenplan och besöksintensiva verksamheter prioriteras mot gata. Vattennära lägen ska ge rum för boende och aktiviteter till exempel serveringar, handel och hamnar. Kommunen ska förbättra förutsättningarna för entreprenörer att bedriva verksamhet i vattennära lägen."

I det sammanhanget ter det sig mycket märkligt att husen dragits in från fastighetsgränsen och att en icke obetydlig barriär i form av ytparkering lagts in mellan Småbåtsgatan och husen, märkt för småbåtshamn. Förutom denna ytparkering har husen även belagts med förgårdsimpediment. Detta är icke förenligt med stadsgatekaraktär, utan snarare med miljonprogramsstadsdelen Tunastigen. Lägenheterna har väl tillgång till innergården? Det bryter helt med översiktsplanens formuleringar, vilket gör påståendet om motsatsen på s.17 rent av felaktigt och undertecknad finner här Stadsbyggnadskontorets tolkning mycket märklig. Den föreslagna byggnadsplaceringen/kvartersutformningen visar med förskräckelse exploatörens ambition rörande urbana stadsbyggnadskvaliteter, respekt för politiskt fattade beslut (översiktsplanen) samt tro och vilja att få till stånd lokaler i bottenvåningen mot gatan. Det är mycket viktigt för trygghetskänslan i kvarte-

ren att det rör sig människor i området över hela dygnet och detta borde vara ett säljargument för exploatören. Verksamheten i lokalerna har med fördel koppling till småbåtshamnen och det marina fritidslivet.

På s. 8 redovisas att "Affärslokaler kan inrättas i markplan, lämpligen mot kajen eller mot gator mellan kvarteren." Då gatorna mellan kvarteren snarare är att betrakta som gränder, vore det istället vettigare att placera lokalerna mot Småbåtsgatan, som kommer bli en framtida huvudgata genom området, ett framtida stråk. Föreslagna "kvartersgator" tycks ju dessutom få begränsad koppling till Småbåtsgatan, genom placeringen av parkeringsplatser mellan kvarteren och Småbåtsgatan.

Planbeskrivningen slår på s.14 fast att "Markparkering för bostäder, centrumändamål och småbåtshamn är möjlig att förlägga inom kvartersmark planlagd för komplementbyggnader, s.k. korsmark, samt som gatuparkering längs kvartersgator mellan planlagda bostadskvarter." Det redovisas en beräkning av två olika parkeringsscenario, där det ena endast innebär rena bostadskvarter. Varför? En vettigare jämförelse borde ha varit mellan att ha 100 procent lokaler i gathusen och att bara ha lokaler ut mot Småbåtsgatan (vilket kanske är mer realistiskt).

Här är det dock positivt att gång- och cykelbanan åtminstone dras mellan gatans trädrad och de nya kvarteren, men p.g.a. parkeringen är kopplingen dålig och gaturummet har helt karaktären av en parkeringsplats.

Stadsbyggnadskontoret behöver fråga sig vad för nya kvaliteter exploateringen tillför området och till staden. Tyvärr liknar mycket i förslaget de sedan länge bespottade "Tutti-frutti-husen", med sin avsaknad av integrering i stadsväven och urbana icke-kvaliteter. Det gäller här även att ha modet att faktiskt utnyttja sitt planmonopol och faktiskt ställa krav på konsulterna, på uppdrag av exploatörerna, utarbetade planer. Om ambitionen är att skapa en förlängning av innerstaden, och börja bygga en riktig stadsdel, så gäller det att ha höga ambitioner och ställa krav, då det som byggs nu kommer att för överskådlig tid sätta präge på den framtida stadsdelen.

Förslag till förbättringar

Planbeskrivningen tar upp möjligheten till samutnyttjande av parkeringsgaragen i källare genom samfällighet. Om dessa garage vore större skulle markparkeringen i större utsträckning kunna flytta ner i källarna. Det skulle kanske räcka om husen förlängdes/drogs upp mot gatan och att dessa därmed skulle hamna i fastighetsgräns mot Småbåtsgatan? Det skulle innebära tillkomsten av ytterligare lägenheter i en större byggrätt, vilket torde verka positivt på täthetstalet. Alternativet bör utredas. Vidare bör det skrivas in att bottenvåningen mot Småbåtsgatan ska tillåta lokaler.

Kommentar:

Ny fastighetsindelning kommer att ske för det planlagda bostadskvarteret, betecknat [BC₁P₁] i plankartan, vilket hindrar bostäder och centrumändamål från att planläggas i direkt anslutning till Småbåtsgatan. Markområdet närmast Småbåtsgatan har därför planlagts som möjligt att iordningställa för parkering för småbåtshamnens behov då det överensstämmer med planerad fastighetsindelning och markägoförhållanden samt då parkering behöver tillgodoses för besökare till småbåtshamnen inom rimligt avstånd till småbåtshamnen.

I samtliga bottenvåningar i bostadskvarteret får centrumändamål inrättas, sålunda även i riktning mot Småbåtsgatan. Det vattennära läget ger därmed utrymme för både boende, serveringar och handel, såsom omnämns i översiktsplanen.

Vid detaljplanering ska hänsyn tas till de konsekvenser som kan uppstå vid en maximal utbyggnad av den markanvändning detaljplanen reglerar. Det är utifrån den aspekten som två olika parkeringsscenario redovisas i planbeskrivningen. Detaljplanen möjliggör dels en etablering av bostäder i samtliga våningsplan, varför parkeringsbehovet beräknats utifrån det alternativet. Likaledes möjliggör detaljplanen en kombination av markanvändning för centrumändamål i bottenvåning samt bostäder i övriga våningsplan, varför också det alternativet redovisas i planbeskrivningen. Genom att i samband med planläggning ta hänsyn till de konsekvenser som kan uppstå vid ett maximalt nyttjande av byggrätter, bör även de situationer inom planområdet som uppkommer vid en lägre grad av utbyggnad kunna hanteras. Eftersom en maximal utbyggnad av bostäder föranleder ett högre parkeringsbehov än beräknat parkeringsbehov för centrumändamål, kan parkeringssituationen klaras även då lokaler endast etableras mot Småbåtsgatan, varför redovisning av detta alternativ inte fyller något syfte i samband med planläggning.

Ställningstagande

Med anledning av inkomna synpunkter föreslås följande förändringar i planhandlingarna och tillhörande underlagsutredningar:

- Revidering av *Fördjupad bullerutredning vid Ettans båthamn*, som utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.
- Revidering av *PM Riskbedömning tankstation*, som utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.
- Komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen bl.a. beträffande buller, riskbedömning tankstation samt klimatförändringar och havsnivåer.
- Revidering av plankarta avseende byggteknik
- Revidering av plankarta avseende ändrad utbredning av allmän platsmark [KAJ].
- Redaktionella ändringar i planbeskrivning.

Övrigt:

- Planlagt vattenområde [W] på innergårdar med egenskapsbestämmelse [bro] har utgått och ersatts av egenskapsbestämmelse [kanal] på kvartersmark.

Stadsbyggnadsförvaltningens planavdelning 2015-02-02

AnneLie Granljung
Planchef

Daniel Rova
Planhandläggare

Bilaga 1 Sändlista utskick
Bilaga 2 Länsstyrelsens synpunkter