

Detaljplan för Del av Kvarnholmen 2:6, Mobilitetshuset, Barlastholmen

Samrådsredogörelse

Planförslaget har varit på samråd under tiden 2020-06-25 – 2020-08-14. Handlingar har funnits tillgängliga på Kalmar kommuns hemsida samt på samhällsbyggnads- och kommunledningskontoret. Annons har varit införd i Barometern. Information om förslaget har sänts till myndigheter, förvaltningar och föreningar enligt sändlista och till sakägare enligt fastighetsförteckning.

Under samrådstiden har 13 yttranden inkommit varav 6 utan erinran.

Nedan sammanfattas och kommenteras inkomna skriftliga synpunkter.

Sammanfattning

Efter samrådet har plankartan reviderats med ett e-område för dagvattendamm. Planbeskrivningen har förtydligats gällande påverkan på kulturmiljö samt stadsbild. Till planhandlingarna har en uppdaterad riskutredning bifogats. Tillkommande utredningar är även Dagvattenutredning, Markmiljöundersökning samt geoteknisk undersökning.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Kalmar län

Länsstyrelsens synpunkter gällande Miljö kvalitetsnorm (MKN) för vatten, Hälsa och säkerhet samt Strandskydd måste beaktas för att planförslaget ska anses vara förenligt med 11 kap. PBL och därmed inte riskera att överprövas. Länsstyrelsen har även rådgivande synpunkter som redovisas som upplysningar vilka kan påverka genomförandet av planen.

Kontroll enligt 11 kap. PBL

MKN för vatten
Hälsa och säkerhet
Strandskydd

MKN för vatten samt dagvatten

Länsstyrelsen hade med fördel sett alla närliggande pågående planförslag för att kunna bedöma dagvattenhantering i sin helhet och dess påverkan på MKN vatten. Slutrecipient Kalmarsundskustvatten har måttlig ekologisk status men just avseende näringsämnen är statusen otillfredsställande, därför är det extra viktigt med bra hantering vad gäller dagvatten.

Till samrådet saknas dagvattenutredning vilket medför att ingen bedömning kan göras. Handlingarna ska därför kompletteras. Dagvattenutredningens förslag ska sedan skrivas in i planbeskrivning och regleras i plankartan. Eftersom planområdet är beläget vid ett slutsteg innan dagvattnet når kustvattenförekomst Kalmarsund och slutrecipient Östersjön så ska relevanta åtgärder göras, kanske i form av skärmbassänger vid kajkanten (vilket ligger utanför planområdet). Åtgärder behöver förmodligen göras innan och i närheten av det nordöstra hörnet i dagvattnets flödesriktning eftersom planområdet lutar svagt från sydväst mot nordväst enligt beskrivning. Flödesriktningar och utloppspunkter för dagvatten är viktiga att visa i dagvattenutredningen. Planområdets marknivå är 1,6–2 meter över havet vilket också ställer krav på att dagvattenhanteringen behöver vara klimatanpassad så att dess funktion säkras över tid.

Kommentar: En större dagvattenutredning har tagits fram till granskningskedet som visar på möjlig hantering av dagvatten. Plankartan har reviderats och innehåller e-område för ombändertagande av dagvatten.

Hälsa och säkerhet

Risker

Länsstyrelsen noterar att det bifogas två riskanalyser till förslaget, en från 2010 och en från 2013, och det är svårt att få en samlad bild av vilka konkreta åtgärder som skall göras eller krävs i just detta projekt. Förändringar har skett sedan analyserna gjordes vilket innebär att nya bedömningar ska göras utifrån gällande tillstånd. Det finns även risker som ej beaktats i riskanalyserna från 2010 och 2013. Kommunen tar t ex ej upp vilka åtgärder som behöver genomföras ifall järnvägsspåret tas i bruk igen (dock är järnvägsspåret med i planförslaget) och kommunen tar heller ej upp vilken hållfasthet byggnaden i fråga måste ha för att tåla en eventuell explosion från Tjärhovet samt Tjärhovsgatan/Järnvägsgatan. Något som heller inte tas upp är Kalmar hamns upplag av brännbart material i närheten. Bland annat finns det en byggnad på den aktuella fastigheten idag som fungerar som stort upplag för pellets. Ska den vara kvar? Vilka åtgärder krävs i så fall?

Ur Sevesosynvinkel bedöms riskerna för vistelse i och vid mobilitetshuset motsvara övrig vistelse på Södra Kvarnholmen.

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

Först efter en utförligare riskutredning gjorts kan markens lämplighet för föreslagna användning bedömas.

Kommentar: En ny uppdaterad riskutredning har tagits fram och arbetats in i planhandlingarna.

Förorenad mark

Enligt 4 kap 14 § 4 punkt PBL måste markens lämplighet för bebyggande ha säkerställts genom att en markförorening har avhjälppts eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på fastigheten. För ett sådant åtagande krävs bland annat att marken är undersökt, kostnader har beräknats och markens lämplighet kan garanteras. I planhandlingarna framgår inte om saneringen är ekonomisk hållbar. Kommunen behöver redovisa pågående- och historiska miljöfarliga verksamheter i planbeskrivningen. Det vill säga vilka potentiellt förorenade områden som finns samt uppgifter från de miljötekniska undersökningar och annan dokumentation som håller på att utföras inom området samt i närliggande områden som kan påverka planområdet. Vad som framgår av planhandlingar är att området är utfyllt. Utfyllnader gjordes historiskt med avfall som var mer eller mindre förorenat. Det fick därmed stor risk att området är förorenat.

Kommunen behöver konkretisera och motivera ställningstagen som görs, till exempel att närliggande förorenade områden inte påverkar planområdet.

Kommentar: Plankartan regleras med villkor för startbesked kopplat till markföroreningar. Undersökningar har gjorts till granskningen, användningen Parkeringshus räknas till enligt naturvårdsverkets generella riktvärden som MKM. Detta finns beskrivet under avsnitt om markföroreningar i planbeskrivningen. Marken ska således saneras till MKM.

Strandskydd

Kommunen avser att upphäva strandskyddet inom hela planområdet. Kommunen hänvisar dock till fel lagstiftning vad gäller själva upphävandet. Som skäl till upphävandet anges att hamnverksamhet som berör planområdet upphävs med hänvisning till att det är en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området, 7 kap. MB 18 c § punkt 3. Länsstyrelsen godtar detta skäl för upphävande.

I övrigt upphävs strandskyddet med hänvisning till att det behövs för att tillgodose annat mycket angeläget intresse, 7 kap. MB 18 c § punkt 6. Länsstyrelsen anser att det angivna skälet till upphävande inte kan hävdas i detta fall. Punkt 6 kan endast hävdas som skäl vid mycket speciella omständigheter, vilket framgår av förarbetena, och ett parkeringshus kan inte anses uppfylla detta. Kommunen behöver därför ange något annat skäl för upphävande av strandskydd för planområdet som inte direkt berör hamnverksamheten.

Kommentar: Planhandlingarna har reviderats gällande upphävande av strandskydd. Kommunen anser att marken ifråga redan är ianspråktagen samt att planens genomförande inte hindrar strandskyddets intentioner. Dessutom skärmas planområdet av från vatten dels i söder av den stängslade hamnverksamheten, dels i väster av en större väg.

Betydande miljöpåverkan

Kommunen har gjort en bedömning att en miljökonsekvensbeskrivning inte krävs för detaljplanen men länsstyrelsen kan inte med befintligt material bedöma om förslaget innebär en betydande miljöpåverkan eller inte. Länsstyrelsen anser att en

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

dagvattenutredning samt uppdaterad riskutredning krävs för att avgöra om förslaget innebär betydande miljöpåverkan.

Kommentar: Både en dagvattenutredning sam uppdaterad riskutredning finns till granskningen bifogat till detaljplanen.

Upplysningar

Riksintresse för kulturmiljö

Placeringen av mobilitetshuset planeras på en plats som tidigare har bedömts vara tålig för utveckling. Inga siktlinjer som påverkar riksintresse för kulturmiljövård Kalmar H 48 berörs.

Det är ändå viktigt att kommunen är medveten om och beskriver den effekt som denna byggnad tillsammans med övriga beslutade och planerade förändringar i området får på riksintresset för kulturmiljö.

Riksintresse kommunikation

Planområdet ligger i anslutning till flera riksintressen för kommunikationer:

- Kalmar hamn är utpekad som riksintresse. Riksintresset och dess geografi är ej preciserat utan det är hamnområdet och dess funktioner som ingår i riksintresset.
- Riksintresse väg utgörs av Södra vägen, Järnvägsgatan, Tjårhovsgatan och Finngrundsvägen.

- Riksintresse järnväg utgörs av Kust-Kustbanan samt hamnens/kommunens industrispår mellan Kalmar C och ut till Tjårhovet.

Såväl väg som järnvägutpekandena grundar sig på att de förbinder riksintressena Kust-kustbanan resp E22 med hamn av riksintresse. Aktuellt industrispår mellan Kalmar C – Tjårhovet är för tillfället övergrusat för att möjliggöra bl.a. för parkeringsytor, men är möjligt att återställa om behov uppstår. Möjligheten att återuppta funktionen kvarstår alltså vilket bedöms som viktigt i ett riksintresseperspektiv.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte riskerar medför påtaglig skada på riksintressena för kommunikation i området. Det är dock viktigt att planbeskrivningen redogör för hur planförslaget kommer påverka berörda riksintressen.

Räddningstjänstens synpunkter på insatsmöjligheterna både på Barlastholmen som helhet och i hamnområdet är viktiga att beakta och beskriva i planbeskrivningen.

Tillgängligheten till det med kommunen överenskomna färjeläget som avses nyttjas i det fall Ölandsbrons funktion stängs, är viktiga att bevara.

Övrig lagstiftning

Planområdet berör redan befintlig detaljplan vars genomförandetid inte gått ut. För att förändra gällande detaljplan krävs att berörda fastighetsägare godkänner det.

Kommentar: Noteras. Planhandlingarna har förtydligats gällande riksintresse H48 samt stadsbild. I övrigt bedöms påverkan på övriga riksintressen vara minimal då genomförandet inte ändrar förutsättningarna nämnvärt för hamn, sjöfart, kommunikation, väg och järnväg.

Lantmäterimyndigheten

Efter genomgång av planens samrådshandlingar lämnas följande yttrande:

Plankarta med bestämmelser

Om området med användning T inte avses bebyggas kan förtydligande med fördel göras i plankarta med bestämmelser. Området med användning P1 ges en ganska märklig geografisk form utan något tydlig förklaring, förtydligande

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

av avsikten med den södra kilen kan med fördel ske. Är det verkligen meningen att denna södra del ska bebyggas?

Planbeskrivning

Avsnittet Ekonomiska konsekvenser behöver förtydligas ytterligare.

Övriga frågor

I övrigt ingen erinran

Kommentar: Plankartan har reviderats och den kil som omnämns har fått en egen användning i form av E-område för dagvattenhantering. De ekonomiska konsekvenserna kommer att förtydligas till antagandet.

Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

Kultur- och fritidsnämnd

Det är positivt med en parkeringslösning för bilar och cyklar som yteffektivt utnyttjar mark och ger god tillgänglighet för besökare till stadskärnan, universitetet och besöksmål som slottet, byteatern och andra evenemang i stan. Detaljplanen reglerar ny byggnads placering och höjd och ska enligt planförslaget anpassas så inte stadssiluett och riksintresse för kulturmiljövård påverkas negativt. Kultur och fritidsnämnden har därmed inget att erinra på planförslaget.

Kommentar: Noteras.

Kalmar Brandkår

Risker i närheten

Kalmar brandkår anser att en uppdaterad riskanalys bör tas fram kopplat till just detta projekt. Det bifogas två st riskanalyser till förslaget, en från 2010 och en från 2013, och det är väldigt svårt att få en samlad bild av vilka konkreta åtgärder som skall göras/krävs i just detta projekt.

Det har förmodligen också hänt en hel del hos verksamheterna på Tjärhovet samt gällande transporterna sedan 2010 och 2013, vilket gör att dessa riskanalyser kanske ej längre är aktuella. Antalet transporter, ämnen mm kan ha ändrats.

Brandkåren anser också att det finns risker som ej beaktats i riskanalyserna från 2010 och 2013. Man tar t ex ej upp vilka åtgärder som behöver genomföras ifall järnvägsspåret tas i bruk igen (dock är järnvägsspåret med i planförslaget) och man tar heller ej upp vilken hållfasthet byggnaden i fråga måste ha för att tåla en ev explosion från Tjärhovet samt Tjärhovsgatan/Järnvägsgatan. Något som heller inte tas upp är Kalmar hamns upplag av brännbart material i närheten. Bl a finns det en byggnad på den aktuella fastigheten idag som fungerar som stort upplag för pellets. Ska den vara kvar? Vilka åtgärder krävs i så fall?

Brandkåren vill gärna förtydliga att vi förmodligen ser denna etablering som fullt möjlig, dvs vi anser förmodligen att området är lämpligt för denna typ av verksamhet, men man måste presentera en uppdaterad och aktuell riskanalys, med konkreta åtgärdsförslag kopplat till just detta projekt.

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

Åtkomlighet för räddningstjänsten

1. För att underlätta släckangrepp och minimera insatstiden bör räddningsfordon komma så nära byggnadernas entréer att man inte behöver dra slang och transportera materiel mer än 50 m. Dessutom bör gångavståndet vara högst 50 m om nödutrymning avses ske med bärbara stegar.
2. Räddningsväg ska anordnas om det befintliga gatunätet inte ger tillräcklig åtkomlighet för räddningsinsats eller för utrymning med räddnings-tjänstens stegutrustning. En räddningsväg:
 - a. Ska ha en fri höjd på minst 4 meter
 - b. Ska ha bärighet motsvarande angränsande vägnät eller tåla ett axeltryck av 100 kN
 - c. Bör vara försedd med ett hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande. Hårdgjorda gräsmattor rekommenderas inte.
 - d. Ska ha en körbandbredd på minst 3 meter på raksträckor
 - e. Ska ha en längslutning på max 8 %, tvärfall 2 % och vertikal radien (konkav eller konvex) minst 50 meter.
 - f. Ska ha en inre radie i kurvor på minst 7 meter och det bör finnas sådan breddökning och hinderfritt sidoområde före, genom och efter kurvan så att stegfordon kan framföras.
 - g. Ska markeras med standardiserad skylt
 - h. Ska underhållas och snöröjas. Exempel på underhåll är skötsel av träd som kan hindra stegresning.
 - i. Bör ha angöringen i anslutning till byggnadens adress
3. För de utrymmen där alternativ utrymningsväg utgörs av fönster med hjälp av räddningstjänsten och där avståndet mellan mark och fönster-karm överstiger 11 m krävs maskinstege. I dessa fall ska uppställnings-plats för stegfordon anordnas enligt nedan: En uppställningsplats för stegfordon:
 - a. Ska inte luta mer än 8,5 % i någon riktning
 - b. Ska vara förlagd utanför ytterkant av balkonger som ska kunna nås med maskinstege, dock högst 9 meter från husväggen.
 - c. Ska vara minst 5 meter bred och 12 meter lång
 - d. Underhållas och snöröjas på samma sätt som räddningsvägen.
 - e. Ha samma bärighet som räddningsvägen
4. Utrymning med hjälp av maskinstege bör inte genomföras om avståndet mellan mark och karmunderstycke överstiger 23 meter. Detta bör beaktas i bygglovsskedet för att säkerställa säker utrymning.

Brandposter

Brandpostsystemet skall dimensioneras enligt gällande normer.

Kommentar: En ny aktuell riskutredning har tagits fram till granskningen. Avståndet mellan framtida mobilitetsbusset och upplag och pelletstält säkerställs i detaljplanen genom att 8 meter prickmark reglerar P1 användningen i söder. Ris-

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

lutredningen kommer fram till lämplig placering av entré och utrymningsvägar samt att användningens avstånd till att både farligt godsled för spår och väg bedöms som acceptabel.

Ledningsdragande verk, andra företag och myndigheter

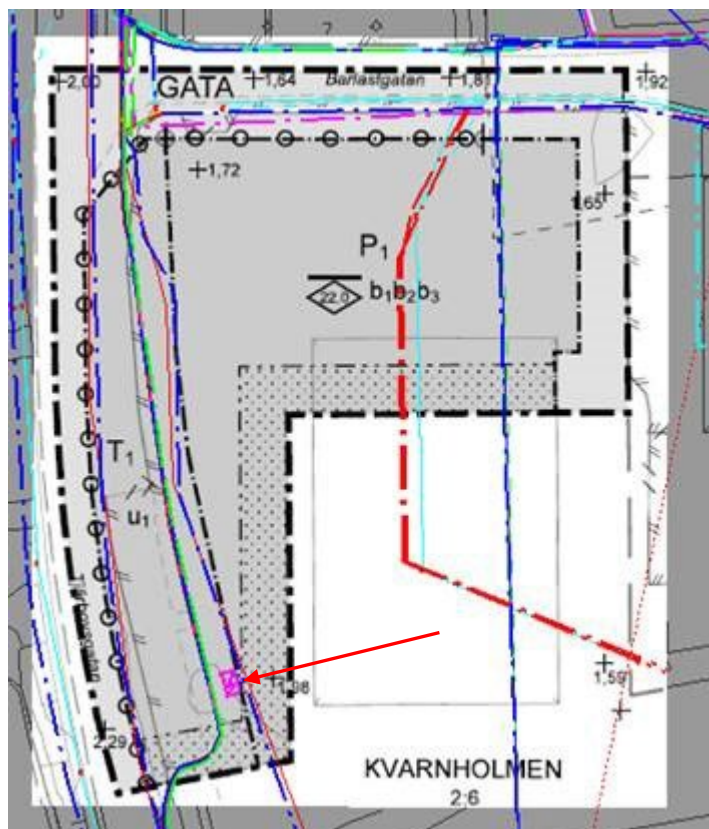
Kalmar Energi AB

Här kommer Kalmar Energi Elnäts synpunkter på Detaljplanen för Del av Kvar holmen 2:6

2016 svarade vi på ett samråd för Detaljplan för del av Barlastholmen mm Kvarnholmen 2:6 (del av) m.fl. Kalmar kommun. Vi svarade även på Kungörelsen för den detaljplanen. De svaren gäller även för den nya detaljplanen.

Utöver de tidigare svaren, önskar vi att få ett E-område där vi kan placera en ny nätstation. Anledningen till att vi vill ha ett E-område och en nätstation är att det ska bli ett mobilitetshus (parkeringsgarage) i hamnen. Det kommer troligen bli krav på ladd-stolpar i huset. För att klara strömbehovet till den byggnaden, behöver vi ha en nätstation i närheten.

Eftersom vi inte vet var det nya mobilitetshuset placeras, kan vi inte lämna förslag på var E-området och nätstationen ska läggas. Efter svarstiden har gått ut den 14 augusti vill vi ha ett möte med er för att diskutera lämpligt läge för vår nätstation.



Bilaga Svar på Samråd Detaljplan Barlastholmen 2016-05-12

Barlastgatan kommer att breddas 5 m söderut. Det innebär att vår optofiberkabel och optobrunn som idag ligger på södra sidan av Barlastgatan, kommer

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

att hamna ute i körbanan. Eftersom det är tung trafik på den vägen, kan vi inte ha kvar vår optokabel och optobrunn där de ligger idag. De måste flyttas. Den kostnaden får Kalmar kommun eller den som nyttjar området ta.

Finngrundsgatan och del av Barlastplan kommer att upphöra som allmän platsmark. Då kan det behövas ledningsrätt för våra kablar som hamnar inne på den ytan.

På plankartan finns det u-område längs Tjärhovsgatan. Jag tolkar det som att u-området ligger väster om Administrativ- och egenskapsgränsen. I det området har vi högspännings- och lågspänningskablar. Vi har även kablar i området som är markerat med e2 och e1. Det är en lågspännings- och en högspänningskabel som ligger där det inte finns något u-område (se bifogad karta). Går det att skapa u-område där de kablarna ligger? Vi vill även ha ledningsrätt för de kablarna.

För övrigt har vi inga synpunkter på samrådet.

Kommentar: Noteras. Om nätstationen enkom ska serva mobilitetshuset kan den med fördel placeras inne i, intill -byggnaden eller på område P1.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande utgår i första hand från Trafikverkets roll som fastighetsägare och infrastrukturförvaltare av järnvägen och spårområdet samt utifrån riksintresse väg, järnväg och hamn.

Planområdet ligger i anslutning flera Riksintressen för kommunikationer:

- Kalmar hamn är utpekad som Riksintresse. Riksintresset och dess geografi är ej preciserat utan det är hamnområdet och dess funktioner som ingår i riksintresset.
- Riksintresse väg utgörs av Södra vägen, Järnvägsgatan, Tjärhovsgatan och Finngrundsvägen.
- Riksintresse järnväg utgörs av Kust-Kustbanan samt hamnens/kommunens industrispår mellan Kalmar C och ut till Tjärhovet.

Såväl väg som järnvägutpekandena grundar sig att de förbinder riksintressena Kust-kustbanan resp E22 med hamn av Riksintresse.

Trafikverket bedömer att planförslaget inte riskerar medför påtaglig skada på riksintressena i området. Trafikverket arbetar för närvarande med en översyn av riksintressen för infrastruktur. Enligt uppdraget kan riksintressen komma att uppdateras med viss regelbundenhet framöver. Viktiga parametrar för utpekande av riksintressen för hamnar kommer sannolikt att utgöras av tillgången på god landinfrastruktur i form av såväl väg som järnväg. Aktuellt industrispår Kalmar C – Tjärhovet är för tillfället övergrusat för att möjliggöra bl.a. för parkeringsytor, men är möjligt att återställa om behov uppstår. Möjligheten att återuppta funktionen kvarstår alltså vilket bedöms som viktigt i ett riksintressesperspektiv.

Byggnadens planerade höjd innebär att Kalmar flygplats ska höras gällande eventuell påverkan på flygplatsens instrument och flygsäkerhet.

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

Räddningstjänstens synpunkter på insatsmöjligheterna både på Barlastholmen som helhet och i hamnområdet är viktiga att beakta.

Tillgängligheten till det med kommunen överenskomna färjeläget som avses nyttjas i det fall Ölandsbrons funktion stängs, är viktiga att bevara.

Kommentar: Noteras.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har i sak inga invändningar mot den föreslagna detaljplanen.

Att hamnen förlorar en del av sin yta ser Sjöfartsverket främst är en fråga mellan Kalmar kommun och hamnbolaget och dialog mellan dessa två parter bör ske för att klargöra hur kommunen ser på hamnens utveckling och möjligheten att kompensera de förlorade ytorna.

Kommentar: Noteras.

Polisen

Polismyndigheten har ingen erinran eller ytterligare kommentarer till det förslag av detaljplan som presenteras.

Polismyndigheten vill dock uppmuntra ansvariga till att ha i åtanke det trygghetsskapande och brottsförebyggande perspektivet, för att på så sätt bidra till ett område där de som vistas där upplever att platsen bidrar till ökad trygghet

Kommentar: Noteras. Trygghetsåtgärder kommer att studeras mer grundligt i genomförandet.

Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

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

Kommentar: Noteras

Intresseorganisationer och övriga

Kalmar läns museum

Synpunkter efter granskning av samrådshandlingarna

Frågan om parkeringshus i centrala Kalmar har diskuterats under många år och flera platser har prövats. Precis som tidigare prövade platser har även den nu aktuella kulturhistoriska värden att beakta med sin placering nära Kvarnholmen, inom gränsen för riksintresset för kulturmiljövården Kalmar H48 och

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

mittemot Kalmar slott. Kulturhistoriska utredningar som omfattar aktuellt område har också utförts på Kalmar kommuns uppdrag; dels utredningen om Kalmar hamn som utfördes av Kalmar läns museum 2013 och som kort hänvisas till i planbeskrivningen, dels kulturmiljöutredningen för södra Kvarnholmen som utfördes 2019 av WSP (arbetsmaterial 2019-12-19).

- KLM menar att det hade varit värdefullt om ovan utredningar funnits med som underlagsmaterial till planhandlingarna eller att man på ett tydligare sätt redovisat slutsatserna från dessa då innehållet både ger bakgrund till områdets historia och förståelse för den känslighet som området besitter utifrån kulturhistoriska aspekter.

I den kulturhistoriska utredningen om Kalmar hamn som togs fram av Kalmar läns museum 2013 konstaterades att Barlastholmen är relativt tålig för förändringar och kan husera större volymer. Sedan dess har också Barlastholmen byggts med stora volymer som inrymmer framförallt Linnéuniversitetet. Även i WSP:s kulturmiljöutredning över Södra Kvarnholmen konstateras att det finns en större tålighet för förändringar här jämfört med Kvarnholmen och Vedgårdsholmen. WSP menar att det finns möjlighet att på Barlastholmen tillföra ytterligare större volymer utan att riksintressets utpekade värden påverkas avsevärt. Dock varnas för att alltför stora eller höga volymer kan skada viktiga siktlinjer eller dominera stadsbilden i vyer från havet eller Ölandsbron.

Kommentar: Noteras. De utredningar som hänvisas till har tagits i beaktande men ej bifogats ärendet då de dels tar avstamp i andra projekt, dels inte är slutlevererade. Vyer från Ölandsbron kan ej anses vara aktuellt för riksintresset H48. Vad gäller stadsbilden från havet täcks föreslagen bebyggelse av universitetet från norr, från öster av hamnen. Från söder framträder volymen, då tillsammans med universitetsbyggnaderna som fond. Den siktlinje som berörs kopplat till riksintresset är från grimskäar mot slottet. Där framträder föreslagen volymen i vyn men utan att hindra eller dominera upplevelsen av slottet. Planbeskrivningen har uppdaterats med fler illustrationer.

- KLM håller med om nämnda bedömningar att större volymer är möjliga att bygga på Barlastholmen. Dock är föreslagen byggnad både mycket stor i sin utbredning med möjlighet till långa fasaden utmed Tjärhovsgatan och Barlastgatan och hög. Kombinationen av den stora utbredningen och den höga höjden riskerar att leda till en mycket dominant byggnad både i stadsmiljön och i vyn över staden.

- Höjden på den nya byggnaden regleras i plankartan till 22 meter i. Som jämförelse kan sägas att detaljplanen för intilliggande kvarteret Matrosen har en högsta byggnadshöjd av 7,5 meter och nya universitetsområdets byggnader närmast planerat parkeringshus har en högsta byggnadshöjd av 15 respektive 18 meter. KLM menar att högsta höjd borde sänkas så att parkeringshuset inte riskerar att dominera på ett negativt sätt i stads- och landskapsbilden.

Kommentar: Planhandlingarna syftar inte till matrosens reglering utan till den bebyggelse som uppförts i området på senare tid. Där finns bland annat universitetet med en variation på byggnadshöjd mellan +16 till +44 meter. Även hamnens nyare bebyggelse (kranträtten på maskinisten 1) som i detaljplan får vara +26 meter. Ett mobilitetsbus, parkeringsbus, bygger på ett antal vedertagna mått som lämpar sig för

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

möjlighet att dels parkera och dels angöra parkeringsplatserna på. Detta innebär att ett relativt rationellt tillvägagångssätt krävs i frågan om byggnadens mått och volym. Mot slottet är föreslagen bebyggelse cirka 35 meter, detta är då kortsidan av byggnaden. Anledningen till bredden/djupet grundar sig på en central körbana med dubbelsidig parkering enligt följande uppdelning $5+7+5+5+7+5=34$ meter

- Det är bra att en volymstudie finns med i planbeskrivningen men KLM efterfrågar redovisning av fler vyer gärna i en interaktiv modell nåbar på kommunens hemsida. T ex skulle vi vilja se en vy från Ölandsbron och från Kalmarsundsparken.

Kommentar: Noteras. Kommunen arbetar med insamling av data samt digitalisering av äldre information i EU-projektet Streamsam, detta underlag kommer sedan vara en grund för en digitalvilling av Kalmar stad. Besök <http://streamsam.kalmar.se> för mer information. Planbeskrivningen har uppdaterats med vy från Kalmarsundsparken.

I dokumentet "Undersökning av betydande miljöpåverkan" som finns med i samrådshandlingarna och är framtaget av planarkitekterna sägs under rubriken "Kulturmiljövård" och "Stads- och landskapsbild" att "Mobilitetsbuset påverkar inte riksintresset negativt så länge byggnaden anpassas efter redan uppförda och planerade intilliggande byggnader på Barlastholmen" och "Mobilitetsbuset bör, för att inte ha negativ påverkan på områdets skala och struktur, anpassas efter skala hos planerad intilliggande bebyggelse".

- KLM menar att resonemanget är otydligt och missvisande så till vida att ny bebyggelse inte kan anpassas efter bebyggelse som planeras på platsen. Däremot är det viktigt att ta intryck av den bebyggelse som finns intill platsen idag och vilket uttryck området har idag.

Kommentar: Planerade/planerad syftar till planlagda byggrätter som är möjliga att uppföra alternativt byggnader som behandlas i bygglösa eller är i genomförandeskede.

- Med tanke på den kulturhistoriskt känsliga platsen är det enligt KLM:s mening viktigt att det finns tydligare regleringar i plankartan kring hur byggnaden får se ut. I förslaget som ligger regleras endast högsta höjd och att fasad inte får vara utförd av brännbart material.

- KLM föreslår att kommunen låter ta fram ett gestaltungsförslag som bottenar i platsens förutsättningar. Detta förslag skulle hantera volym, skala, plats, funktion och ekonomi och redovisa konkreta möjliga förslag på byggnadsform och gestaltning. Här skulle man också gå in på material, ytorna kring byggnaden och frågor om hur människor upplever byggnaden i stadsmiljön både utifrån estetik och trygghet.

Mot bakgrund av de arkeologiska lämningar som framkommit vid byggnation av universitetet (kv Eldaren) vill KLM påminna om att sannolikheten är stor för att likande lämningar kan påträffas även i det här aktuella området.

Sammanfattningsvis menar KLM att det kan byggas ett parkeringshus på föreslagna plats men att byggnadens utbredning, höjd och gestaltning måste regleras mer noggrant i detaljplanen för att säkerställa att tillräcklig hänsyn tas till stads- och landskapsbilden, att inte riksintresset för kulturmiljövården skadas

Datum
2021-03-15

Ärendebeteckning
2019-2162

samt att den nya byggnaden blir ett positivt tillskott både för människor som rör sig i området och för staden.

Kommentar: Byggnadens gestaltning och intryck är något som i detta fall får studeras närmare i bygglovsskedet. Det planförslaget reglerar är nockhöjd och byggandstekniska aspekter. Platsens storleksbegränsningar gör att hela den yta som är planlagd som P1 kommer att bebyggas där det inte är prickad mark. Detta betyder att kortsidan av byggnaden hamnar åt väster och långsidan mot norr, ytterligare volymregleringar anses därför ej nödvändiga. Kommunen gör bedömningen att bebyggelsens skala överrenstämmer med kringliggande bebyggelse och inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset. Vad gäller hur byggnaden får se ut och andra gestaltungsaspekter bedöms det inte som möjligt att reglera plankartan med utformningsbestämmelser eller liknande då en sådan bestämmelse blir alldeles för vag och otydlig. Istället frambävs detta i planens syfte: Planområdets närhet till riksintresse för kulturmiljö gör att särskild vikt ska läggas vad gäller tillkommande bebyggelses färg- och materialval.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen har tagit del av rubr detaljplan och lämnar följande synpunkter.

Efter flera turer har kommunen funnit en plats för ett p-hus som förefaller mindre skadlig än tidigare förslag. Vi ser dock en fara i att siktlinjen, i denna kulturhistoriskt känsliga miljö, försämras. Men eftersom vi inte har tillräckligt med kunskaper inom området kan vi inte uttala oss tvärsäkert. Av denna anledning varken tillstyrker eller avstyrker Hyresgästföreningen förslaget.

Kommentar: Noteras.

Följande har accepterat planförslaget skriftligt:

Kalmar hamn AB

Kalmar vatten AB

Följande sakägare och likställda har inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

Kalmar läns museum

Peter Skarpnord

Planarkitekt