

## Samrådsredogörelse

Detaljplan för  
Del av Kvarnholmen 2:26 och 2:11,  
Tjärhovet, Kalmar hamn



## Innehåll

Sammanfattning .....	3
Planförslaget har reviderats enligt följande: .....	3
Inkomna synpunkter .....	4
Länsstyrelsen i Kalmar län .....	4
Lantmäterimyndigheten .....	10
Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag.....	11
Räddningstjänst sydost.....	11
Ledningsägare, andra företag och myndigheter.....	11
Skanova .....	11
Trafikverket .....	11
Försvarmakten .....	12
Linnéuniversitetet.....	12
Kalmar läns museum .....	13
Statens Fastighetsverk .....	14
Region Kalmar län .....	14

## Sammanfattning

Planförslaget har varit utställt för samråd under tiden 2024-01-02 – 2024-01-23. Förslaget har sänts till berörda myndigheter, förvaltningar, föreningar och till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Nedan sammanfattas och kommenteras inkomna skriftliga synpunkter.

### Planförslaget har reviderats enligt följande:

#### Plankarta

Planbestämmelse om dagvatten har tillkommit.  $n_1 - 100 \text{ m}^2$  mark ska finnas tillgänglig för rening av dagvatten.

$g_1$  - Markreservat för gemensamhetsanläggning preciseras till Markreservat för gemensamhetsanläggning för väg och järnväg

#### Planbeskrivning och Miljökonsekvensbeskrivning

En bullerutredning har tagits fram till granskningskedet, planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information ifrån denna.

Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information om markföroreningar ur en MIFO fas 1-rapport framtagen 2012 för Kalmar hamn.

Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med utförligare beskrivning om hur detaljplanen påverkar miljö kvalitetsnormer för vatten.

Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information om luftkvalitet inom hamnverksamhet ifrån en analys utförd 2014 av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund.

Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information om den medeltida segelleden som går mellan Tjärhovet och Vedgårdsholmen.

## Inkomna synpunkter

### Länsstyrelsen i Kalmar län

#### Hälsa och säkerhet

##### *Förorenade områden*

I planbeskrivningen finns ingen beskrivning eller ställningstagande om att marken bedöms lämplig för ändamålet med avseende på risker kopplade till förorenade områden för den befintliga marken inom planområdet, väg (trafikområde TT) samt nuvarande kajkonstruktion (V). Vid antagande av en detaljplan behöver kommunen säkerställa att så väl tidigare exploaterade som oexploaterade områden är lämpliga för sitt ändamål med avseende på risker kopplade till förorenade områden.

Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver genomföra en historisk inventering av potentiella föroreningskällor inom planområdets delar som i nuläget ligger över vattenytan. I denna inventering behöver bland annat omfattas nuvarande och tidigare

- Miljöfarliga verksamheter
- Bebyggelse
- Markutfyllnader och eventuell tippning av avfall
- Vägar och annan infrastruktur.

Vid identifierande av miljöfarliga verksamheter som kan ha orsakat föroreningar i mer än obetydlig omfattning kan inventering behöva kompletteras med en MIFO fas 1-inventering enligt naturvårdsverkets MIFO-modell.

Om den historiska inventeringen visar på att det förekommer risk för föroreningar som skulle kunna innebära en risk för människors hälsa eller miljön behöver en översiktlig miljöteknisk undersökning genomföras för utredning av föroreningssituationen.

Om kommunen, efter en historisk inventering, bedömer att någon miljöteknisk undersökning inte behövs för att säkerställa markens lämplighet behöver ett sådant ställningstagande motiveras i planbeskrivningen. Mer information om undersökning av förorenade områden i detaljplaneprocesser finns på EBH-portalens: Fysisk planering och förorenade områden - EBHportalen.

För detaljplaner med förändrad markanvändning från exempelvis industrimark till bostadsmark finns möjlighet att villkora beslut om bygglov och startbesked genom bestämmelser i 4 kap. 12 § punkt 1 och 14 § punkt 4 PBL. Den aktuella detaljplanen avser inte någon sådan ändring av markanvändningen. Om det påträffas någon föroreningssituation och att det efter en riskbedömning, åtgärdsutredning samt riskvärdering bedöms föreligga ett avhjälpandebehov av påträffad föroreningsproblematik behöver ett sådant avhjälpande genomföras innan detaljplanen antas.

Mer information och vägledning om utredning av förorenade områden inom detaljplaner med oförändrad markanvändning finns i vägledningen: Fysisk planering i förorenade områden –hantering vid oförändrad markanvändning samt vid förorening utanför planområdet (ebhportalen.se)

### *Industribuller*

Det är positivt att, som det beskrivs i MKB, en bullerutredning kommer att tas fram som del av planhandlingarna.

Den bullerutredning som görs behöver omfatta så väl fartyg som anlägger vid kaj som lastning/lossning av gods och transporter inom hamnområdet. Bullerutredningen behöver baseras på ett ofördelaktigt men inte osannolikt driftsskede för hamnverksamhet inom det nya planområdet med avseende på beläggningsgrad vid kaj, lastning och lossning av fartyg samt andra bullrande aktiviteter inom planområdet.

### *Dagvattenhantering*

I dagvattenutredningen redovisas beräknade föroreningshalter utan rening och efter rening med filter. Beräkningen gjordes i en dagvattenutredning från 2012–2013 i enlighet med ett provotidsvillkor i 2009 års tillståndsbeslut för Kalmar Hamn. Beräkningarna utgick från vattenprover som togs i dagvattenbrunnar intill hamnens lagringsytor. Föroreningshalterna överskred riktvärden<sup>1</sup> för flera ämnen.

En beräkning har även gjorts av föroreningshalter och årsbelastning efter rening av dagvattnet. För TOC, oljeindex, fosfor och zink överskreds riktvärdet efter rening. Dagvattenutredningen föreslår följande åtgärder för att säkerställa en god dagvattenhantering:

O Anordnande av reningsanläggningar anpassade utifrån aktuell verksamhet och behov.

O Höjdsättning ska ske med beaktande av möjlighet till ytlig avrinning motomgivande vatten utan att eventuella byggnader tar skada samt att framkomlighet säkerställs i den omfattning som är nödvändig, primärt förutryckningsfordon.

Dagvattenutredningen ger exempel på olika sorters verksamhet och förutsättningar som krävs för att lösa tillräcklig rening av dagvatten innan det når recipienten. Eftersom detaljplanen inte fastställer vilken typ av verksamhet som kommer ske inom planområdet måste plankartans reglering förhålla sig till ”worst-case”. Reningsanläggningar ska därför regleras på plankartan med minsta fördröjningsvolym där så krävs.

### *Miljö kvalitetsnorm för vatten*

Det pågår en tillståndsprocess enligt 9 och 11 kap. miljöbalken för utfyllnad, muddring och hantering av muddermassorna (avfallet) mål M 2367–22, vårt dnr 6885–2022.

Länsstyrelsen har yttrat sig vid två tillfällen i ärendet. Senast i november 2022. Länsstyrelsen har inte i dagsläget haft några speciella synpunkter på själva utfyllnaden utan främst på muddringen och hanteringen av muddermassorna.

Det finns ett överklagat mål från Malmö hamn som nu ligger hos Mark- och miljööverdomstolen. Det gäller hur icke försämringsförbudet och äventyrandet av norm ska tolkas när det gäller utfyllnader för att bygga t.ex. kajer. Målet är inte avgjort än. Vid prövning i Mark- och miljödomstolen blev det avslag på grund av att försämringar är otillåtna enligt 5 kap. 4 § miljöbalken.

Det finns troligtvis inga höga naturvärden i hamnområdet. Den planerade åtgärden bedöms inte ha någon negativ påverkan på biologin, och omvänt så bedöms inte heller ett bevarande av vattenområdet vara viktigt för att biologin ska kunna förbättras.

Vad gäller påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer så är den planerade utfyllnaden lokaliserad i en del av vattenförekomsten Nvs Kalmarsunds kustvatten som redan är påverkad av befintlig hamnverksamhet. Kvalitetsfaktorn konnektivitet i kustvatten och vatten i övergångszon är bedömd med god status på grund av utfyllnader med mera. Kvalitetsfaktorerna hydrografiska villkor och morfologiskt tillstånd är bedömda med hög status.

Åtgärder i form av utfyllnad innebär ett permanent och icke-reversibelt borttagande av livs-utrymme för bottenlevande arter. Detta i sig utgör en försämring. Planerad utfyllnad uppgår till cirka 20 000 m<sup>2</sup> och vattenförekomsten är 118 km<sup>2</sup>. Det innebär att en liten del av bottenytan i vattenförekomsten försvinner vilket medför en liten försämring av de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna.

Kommunen har endast diskuterat påverkan på miljökvalitetsnormerna utifrån utsläpp från dagvatten. Kommunen behöver även göra en utredning kring hur utfyllnaden påverkar möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna samt om det finns risk för försämring av någon kvalitetsfaktor.

#### *Miljökonsekvensbeskrivningen*

Vilken verksamheten som etableras styrs inte av detaljplanen. Även om en detaljplan tas fram särskilt för att möjliggöra etableringen av en viss specifik verksamhet eller verksamhetsutövare är det inte säkert att det verkligen blir samma verksamhetsutövare som kommer att etableras inom detaljplanen, eller att det kommer att vara samma verksamhet inom detaljplanen för all framtid. I en detaljplan går det inte att bestämma exakt vilken verksamhet som ska bedrivas, eller vilken verksamhetsutövare som ska få etablera sig. Se Riskhantering i detaljplaneläggning - PBL kunskapsbanken – Boverket

Länsstyrelsens ställningstagande är att en strategisk miljöbedömning av en detaljplan för industriell verksamhet behöver miljöbedömningen utgå från i vad för verksamheter som detaljplanen ger tillåtelse till utan anpassning till en specifik verksamhet. Miljöbedömningen behöver baseras på en branschtypisk verksamhets omgivningspåverkan. Det ska göras en ”worst-case-bedömning”, där hänsyn tas till att detaljplanen nyttjas i ett högsta möjliga grad.

Länsstyrelsen bedömer att antaganden som gjorts i MKB utifrån Kalmar hamns tillstånd enligt miljöbalken därav inte är tillämpbara i miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen. Miljökonsekvensbeskrivningen behöver därav revideras.

Länsstyrelsen har tagit fram ett PM om Strategisk respektive specifik miljöbedömning, se bilaga.

#### *Luftutsläpp från fartyg vid kaj*

Länsstyrelsen bedömer att det inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen bör göras en beräkning av luftutsläpp från fartyg som läggs till vid nya kajplatsen.

Det som behöver beskrivas i utredningen är hur närliggande bostäder och verksamheter exponeras för luftutsläpp från fartyg och hur fartyg som läggs vid kajplatsen kan påverka miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmålet Frisk luft.

Nyttjandegraden av kajen vid en omgivningspåverkan med avseende på luftutsläpp bör sättas till högre än i MKB:n beskrivna 30-50 timmar per vecka. Det förekommer att fartyg inte får lämna kajplats efter myndighetsbeslut. Länsstyrelsen bedömer därav att en ”worst-case-bedömning” behöver baseras på nyttjandegrad av kajen under minst en vecka.

## Upplýsningar

### *Tillstånd för miljöfarlig verksamhet*

I detaljplanen redogörs för att Kalmar hamn har för avsikt att etablera sig inom planområdet.

Kalmar hamn AB har ett tillstånd från miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen i Kalmar den 8 maj 2009 att driva hamnverksamhet inom del av fastighet Kvarnholmen 2:6 med flera, diarienummer 551-1747-05. Tillståndet avser hamnverksamhet enligt ansökan beskriven verksamhet inom en viss geografisk yta.

Verksamhetsutövaren för den miljöfarliga verksamheten behöver ta ställning till vad för prövning som krävs för att ta den tillkommande markytan i anspråk för dess miljöfarliga verksamheten och finna acceptans för denna bedömning hos tillsynsmyndigheten.

Utökningen skulle kunna omfattas av anmälningsplikt eller tillståndsplikt. Vid tillståndsplikt är miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen prövningsmyndighet. Information om miljöprövningsprocessen finns här: [Prövning av miljöfarlig verksamhet | Länsstyrelsen Kalmar \(lansstyrelsen.se\)](#)

### *Riksintresse kulturmiljö*

Den planerade exploateringen ligger i anslutning till Riksintresse Kalmar H 48. Länsstyrelsen bedömer att den planerade exploateringen har en liten påverkan på uttrycken kopplade till befästningsstaden med omgivande vattenområden, Kalmar slott och Grimskär. Eftersom inga byggnader är planerade påverkas inte heller stadens siluett.

Den påverkan som blir är att upplevelsen av befästningsstaden från havet förändras. Detta kan inte anses utgöra en påtaglig skada på riksintresset i detta fall. I den kulturhistoriska utredning som togs fram för området 2013 av Kalmar läns museum framhålls att årsringar och struktur fortsatt bör vara synlig.

Vedgårdsholmen, Barlastholmen och Tjärhovet bildar en ovanligt tydlig serie årsringar och denna struktur bör vara fortsatt synlig och kan med fördel förtydligas. Det tydliga mellanrummet mellan öarna och mot Kvarnholmen, är viktiga för att historien ska kunna utläsas.

Det är även viktigt att i sammanhanget lyfta att den medeltida segelleden som går mellan Tjärhovet och Vedgårdsholmen inte ytterligare får fyllas igen. Detta skulle minska förståelsen för de olika öarna som bebyggts och fyllts ut samt den segelled som gått här.

*Riksintresse kommunikation*

Planförslaget berör riksintressena Kalmar hamn och Södra vägen, men dessa bedöms inte att påverkas negativt. En utökning av kajen och fördjupning av intilliggande vatten kan antas gynna sjötransporter och hamnens verksamhet.

Trafikverket har tillsammans med hamnen och Sjöfartsverket en dialog om långsiktiga åtgärder i farled 309 söderut från Kalmar hamn. Genomförande av åtgärder i farleden är i dag osäkert när det gäller såväl tids- som genomförandefrågor. Farledsfrågor omfattas således inte av detta yttrande.

Verksamheterna i Kalmar hamn är beroende av tillgänglighet på Södra vägen som utgör riksintresse för kommunikationer då den förbinder E22 med Kalmar hamn. Södra vägen är också rekommenderad transportled för farligt gods. Utveckling av såväl hamn- som annan verksamhet på Tjärhovet och hamnområdet kräver således att hänsyn tas vid planering och stadsutvecklingsambitioner längs södra vägens hela sträckning vilket innebär hänsyn till framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet längs vägen samt att räddningstjänstens tillgänglighet och insatsmöjligheter beaktas.

Sjöfartsverkets synpunkter på planförslaget behöver beaktas.

*Riksintresse totalförsvaret*

Försvarmakten är beroende av en väl fungerande nationell infrastruktur med vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser för att lösa myndighetens uppgifter i fred och krig. Detsamma gäller för övriga delar av totalförsvaret. Försvarmakten vill framhålla att inte bara Kalmar hamn är viktig för försvaret av Sverige, även omkringliggande infrastruktur såsom broar, anslutande vägar samt järnväg till och från hamnen är av stor betydelse för att möjliggöra transport av Försvarmaktens största, bredaste och tyngsta fordon.

Försvarmakten ställer sig positiv till att hamnen byggs ut och utvecklas. Det är även fördelaktigt att Kalmar hamn utreder möjligheten att motta tåg färjor och kan agera som en alternativ hamn till de tåg färjor som anlöper Trelleborgs hamn.

Sammantaget bedömer Försvarmakten att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Rubricerad detaljplan berörs inte av några öppet utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del. För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och inte alls kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Definitionen vad som är sammanhållen bebyggelse i detta sammanhang utgår från Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000. Vidare önskar Försvarmakten få kommande beslut i ärendet för kännedom samt kommande granskningsärende på remiss enligt ordinarie remissförfarande.

Se Försvarmaktens yttrande vad gäller frågor om öppendata.



*Kommentar:*

*Plankarta*

*Plankartan revideras. Planbestämmelse om dagvatten tillkommer.  $n_1 - 100 \text{ m}^2$  mark ska finnas tillgänglig för rening av dagvatten.*

*Planbeskrivning och Miljökonsekvensbeskrivning*

*Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information ur en MIFO fas 1-rapport framtagen 2012 för Kalmar hamn. Denna säger att inget omedelbart behov av saneringsåtgärder bedöms föreligga. Inför eventuella byggnationer bör dock övervägas markundersökningar med tanke på den långa verksamhetstid som föreligger inom delar av området och att mycket är okänt kring bedrivandet av de historiska verksamheterna.*

*Planförslaget medger ej någon byggrätt. Vid byggnationen av utfyllnaden kommer det ej heller grävas i befintlig mark i norra änden av Tjärbovet. Kommunen bedömer, med anledning av MIFO fas 1-rapporten, att det ej tillkommer byggrätt i planförslaget och att det enligt tillsynsmyndigheten (Kalmar kommun) ej finns några kända föroreningar inom de befintliga verksamheterna längs med Tjärbovs- och Lotsgatan, att marken är lämplig för sitt ändamål anseende risker kopplade till förorenade områden.*

*Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information ifrån en bullerutredning framtagen till granskningskedet.*

*Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med utförligare beskrivning om hur detaljplanen påverkar miljö kvalitetsnormer för vatten.*

*Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning revideras med information om den medeltida segelleden som går mellan Tjärbovet och Vedgårdsholmen.*

*Miljökonsekvensbeskrivning*

*Angående att ta höjd för miljökonsekvenser av framtida tänkbara verksamheter redovisar miljökonsekvensbeskrivningen konsekvenserna av ett worst-case för en hamnverksamhet av den omfattning som är möjlig utifrån plankartan och dess bestämmelser (såsom att marken ej får förses med byggnad och att upplagshöjd regleras). Även om Kalmar Hamn har ett mer omfattande tillstånd än nuvarande verksamhet, så är deras ytor och villkor, särskilt bullervillkoret, det som dimensionerar verksamheten i praktiken. Riskbedömningen gäller med givna förutsättningar och i det fall typ av lagrade ämnen eller transporter till upplagsområdet skulle ändras behöver riskbedömningen revideras.*

*Kalmar Hamns verksamhet som MKB:n utgår från i beskrivningen och konsekvensbedömningen i denna MKB, bedöms som ett bra exempel på en branschtypisk hamnverksamhets omgivningspåverkan av den storlek som möjliggörs inom planområdet med dess planbestämmelser. Kommande prövningar för Kalmar Hamns verksamhet eller någon annan eventuell hamnverksamhet som planeras att drivas inom planområdet (hamnverksamhet är anmälnings- respektive tillståndspliktig), kommer att utgå från den aktuella platsens förutsättningar, inklusive omgivning, och därmed bli lämplig. Med anledning av detta bedöms de antaganden som gjorts i MKB:n vara tillämpbara för detaljplanen.*

*Det är inte möjligt att täcka in alla tänkbara varianter på hamnverksamhet i bedömningen och eftersom det inte är möjligt att detaljreglera hamnverksamheten med en planbestämmelse, måste det ske en samverkan mellan PBL, miljöbalken och Lagen om brandfarliga och explosiva varor. Utöver bedömningen av platsens lämplighet, så krävs miljöprövningar och tillsyn för att verksamhetens omgivningspåverkan ska kunna regleras i detalj.*

*Vad gäller luftutsläpp från fartyg har en studie på sjöfartens bidrag till luftkvalitet i hamnområdet gjorts av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund 2013 (LVF 2013:31). Studien utfördes i Nynäshamn, Gävle, Kapellskär, Södertälje samt Stockholm. Ingen mätning visade att sjöfarten bidrar till risk för överskridande av miljö kvalitetsnorm eller miljömål i anslutning till de studerade hamnarna. Invid närliggande bostäder kunde ingen tydlig påverkan på utsläpp ifrån hamnar konstateras. Kommunen bedömer att det inte finns något skäl att anta att luftkvaliteten inom Kalmar Hamn skulle vara sämre än i de studerade hamnarna (samtliga tillhör samma storlekskategori på hamnar, dvs mindre än 5 miljoner årston).*

## **Lantmäterimyndigheten**

Efter genomgång av planens samrådshandlingar (daterade 2023-12-14) lämnas följande yttrande:

### *Plankarta med bestämmelser*

Egenskapsbestämmelsen om att marken ska hållas tillgänglig för gemensamhetsanläggning bör preciseras med för vilket ändamål marken ska hållas tillgänglig för gemensamhetsanläggning för att säkerställa att det inte finns någon konflikt med eigenskapsbestämmelsen om markreservat för allmänna underjordiska ledningar.

### *Planbeskrivning*

I avsnitt 3.4.1 står att kommunen är huvudman för kvartersmark. Lantmäterimyndigheten förutsätter att det är allmän platsmark som avses i detta stycke. Förtydligande kan göras att planen inte innehåller någon allmän platsmark.

I avsnitt 5.3.1 anges att planen bedöms som ekonomiskt genomförbar även om en stor invertering krävs av Kalmar hamn AB. Vad denna bedömning grundar sig på går inte att utläsa i planbeskrivningen.

I avsnitt 5.3.3 framgår att fastigheter inom planområdet får en kostnad om gemensamhetsanläggning inrättas för gatan som läggs ut som kvartersmark. Denna kostnad kommer även att drabba de fastighetsägare på Tjärhovet utanför planområdet som nyttjar den tidigare kommunala gatan för utfart.

I avsnitt 5.4.1. Lantmäterimyndigheten noterar att innehållet i exploateringsavtalet saknas helt.

### *Kommentar:*

#### *Plankarta*

*g<sub>1</sub> - Markreservat för gemensamhetsanläggning preciseras till Markreservat för gemensamhetsanläggning för väg och järnväg*

### *Planbeskrivning*

*Planbeskrivningen revideras angående huvudmannaskap.*

*Vad gäller att planen bedöms som ekonomiskt genomförbar trots stor ekonomisk investering nämns i planbeskrivningen att intäkter samtidigt kommer uppstå i och med planens genomförande.*

*Planbeskrivningen revideras angående vilka som kommer ingå i gemensamhetsanläggningen.*

*Vad gäller exploateringsavtalet noteras detta, uppdaterad information kommer att finnas inför detaljplanens antagande.*

## Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

### Räddningstjänst sydost

Räddningstjänsten Sydost har inget att erinra i ärendet under samrådet då åtgärdsförslagen i framtagna riskanalys finns med i avsnitt 6.11.3 Olyckor i Planbeskrivningen.

*Kommentar: Noteras.*

## Ledningsägare, andra företag och myndigheter

### Skanova

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Kommentar: Noteras.*

### Trafikverket

Planförslaget berör riksintressena Kalmar hamn och Södra vägen, men Trafikverket bedömer inte att dessa påverkas negativt. En utökning av kajen och fördjupning av intilliggande vatten kan antas gynna sjötransporter och hamnens verksamhet.

Trafikverket har tillsammans med hamnen och Sjöfartsverket en dialog om långsiktiga åtgärder i farled 309 söderut från Kalmar hamn. Genomförande av åtgärder i farleden är i dag osäkert när det gäller såväl tids som genomförandefrågor. Farledsfrågor omfattas således inte av detta yttrande.

Verksamheterna i Kalmar hamn är beroende av tillgänglighet på Södra vägen som utgör riksintresse för kommunikationer då den förbinder E22 med Kalmar hamn. Södra vägen är också rekommenderad transportled för farligt gods. Utveckling av såväl hamn- som annan verksamhet på Tjärhovet och hamnområdet kräver således att hänsyn tas vid planering och stadsutvecklingsambitioner längs södra vägens hela sträckning vilket innebär hänsyn till framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet längs vägen samt att räddningstjänstens tillgänglighet och insatsmöjligheter beaktas.

Trafikverket har inga övriga synpunkter i ärendet men förutsätter att Sjöfartsverkets synpunkter på planförslaget inhämtas och beaktas.

*Kommentar:*

*Noteras.*

*Södra vägen ingår i kommunens övergripande arbete med trafikfrågor. Kommunen bedömer att utbyggnaden av Tjärhovet kommer medföra en mindre ökning av trafiken på Södra vägen jämfört med dagsläget. Kommunen är medveten om Södra vägens betydelse och har senast studerat vägsträckan i Förstudie Södra vägen – BK 4 ifrån december 2023 och identifierat ett antal möjliga förbättringsåtgärder.*

*Sjöfartsverket har inför samrådet fått planförslaget på remiss.*

## Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Försvarsmakten är beroende av en väl fungerande nationell infrastruktur med vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser för att lösa myndighetens uppgifter i fred och krig. Detsamma gäller för övriga delar av totalförsvaret. Försvarsmakten vill framhålla att inte bara Kalmar hamn är viktig för försvaret av Sverige, även omkringliggande infrastruktur såsom broar, anslutande vägar samt järnväg till och från hamnen är av stor betydelse för att möjliggöra transport av Försvarsmaktens största, bredaste och tyngsta fordon. Försvarsmakten ställer sig positiv till att hamnen byggs ut och utvecklas. Det är även fördelaktigt att Kalmar hamn utreder möjligheten att motta tåg-färjor och kan agera som en alternativ hamn till de tåg-färjor som anlöper Trelleborgs hamn. Sammantaget bedömer Försvarsmakten att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Vidare önskar Försvarsmakten få kommande beslut i ärendet för kännedom samt kommande granskningsärende på remiss enligt ordinarie remissförfarande.

*Kommentar:*

*Noteras.*

*Enligt Kalmar hamn går det att möjliggöra för beredskapsläge för tåg-färjor då tågrälsen finns kvar, även om den idag ligger i träda.*

*Försvarsmakten kommer precis som i samrådet få granskningsärendet på remiss.*

## Linnéuniversitetet

Linnéuniversitetet har fått inbjudan att lämna synpunkter i samrådsskedet gällande förslag till ny detaljplan för del av Kvarnholmen 2:26 och 2:11, Tjärhovet, Kalmar hamn.

2013-12-07 antogs detaljplanen för Eldaren 1, 6 och del av Kvarnholmen 2:6 mfl. i Kalmar. Denna detaljplan möjliggjorde ny- och tillbyggnation av Linnéuniversitetet på Universitetskajen och planen genomarbetades noga med målet att Kalmar hamn och Kalmar Lantmän skulle kunna driva vidare verksamhet på Tjärhovet. Detaljplanen syftar till att utvidga hamnområdet, genom att yttersta delen av Tjärhovet förlängs med markutfyllnad för en ny kaj och upplagsyta. Det aktuella området ligger cirka 600 meter nordost om universitetets byggnader.

Linnéuniversitetet vill dock speciellt framföra följande synpunkter:

- Eventuellt ökad verksamhet kan ju få konsekvenser gällande transporter och trafikflöde som behöver följas upp.
- Under arbetet med utfyllnad uppkommer troligen buller som kan få konsekvenser för Linnéuniversitetets verksamhet. Dialog om tider för detta arbete och en flexibilitet gällande utförandetider önskas.

*Kommentar:*

*Enligt uppskattningar från Kalmar hamn kommer verksamheten inom det nya planområdet ge upphov till cirka 15 godstransporter per vardagsmedeldygn på Tjärhovsgatan. Detta skulle innebära en ökning av den totala trafiken på Tjärhovsgatan om ca 1,4% (6,5% ökning av den tunga trafiken). Kommunen bedömer att detta är en mindre ökning av trafiken jämfört med dagsläget.*

*Dialog om utförandetider av utfyllnaden är välkommet av Kalmar hamn. Kalmar hamn har även ett verksamhetstillstånd som reglerar bullernivåer. Kalmar kommun är tillsynsmyndighet för att innehåll i verksamhetstillståndet följs.*

### Kalmar läns museum

KLM har studerat förslaget och har några kommentarer. Att hamnverksamheten har och har haft en viktig kulturhistorisk betydelse för Kalmar stad håller KLM med om. Tjärhovet har förstörats som landyta genom etappvis utfyllnad och utbyggnad av hamnverksamheten från 1890-talet och fram till 1960-talet. Att nu göra ytterligare en utfyllnad och förstoring av landytan blir en förändring. Förändringen kommer att upplevas framför allt från de sydöstra delarna av Kvarnholmen. Vattenspegeln mellan Kvarnholmen, Barlastholmen och Tjärhovet kommer att minska något och hamninloppet mellan Kvarnholmen och Tjärhovet blir smalare. Sett utifrån påverkan på landskapsbilden håller KLM med om kommunens bedömning att den negativa påverkan ändå är begränsad. KLM håller också med om bedömningen att riksintresset för kulturmiljövård inte påverkas negativt av planförslaget.

Efter samråd med marinarkolog Lars Einarsson på KLM kan också följande kommentar lämnas. Det aktuella området för utfyllnad uppvisar samma djup som övriga vattenområden i den yttre hamnen (7-8 m). Det har tidigare muddrats, varför en utfyllnad inte bedöms utgöra ett antikvariskt problem. Det nämns i planbeskrivningen planer på muddring norr om den nya kajutbyggnaden. Här saknas dock planskiss eller annan ytterligare information varför någon bedömning av detta område inte kan göras i nuläget.

*Kommentar:*

*Noteras.*

*Skiss på planerad och tillståndsgiven muddring visas nedan.*



**Statens Fastighetsverk**

SFV har inga fastigheter som berörs inom eller i anslutning till planområdet och avstår därför från att yttra sig.

*Kommentar: Noteras.*

**Region Kalmar län**

Region Kalmar län har inget att erinra.

*Kommentar: Noteras.*

Anita Karlsson

Planarkitekt