Avdelning/Handläggare
Plan-, bygg- och trafikavdelningen
Hanna Dahmberg
0480 45 03 10

Datum
2013-10-04

Ärendebeteckning
2012-0806

Detaljplan för Ölandshamnen, Eldaren 1, 6 och del av Kvarnholmen 2:6 m.fl., Kalmar kommun.

Planförslaget har varit på samråd under tiden 2013-06-03 till 2013-08-05. Förslaget har sänts till myndigheter, förvaltningar och föreningar enligt sändlista och till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Under samrådstiden har 27 samrådssvar lämnats in till kommunen. I denna samrådsredogörelse finns inledningsvis en sammanfattning av de huvudsakliga frågor som lyfts i svaren och en kort sammanfattning av hur kommunen tänker arbeta vidare med detaljplanen inför granskningsskedet.

Samtliga samrådssvar finns sammanställda i detta dokument där synpunkterna som lämnats också har besvarats av kommunen (*kursiv stil*). I en innehållsförteckning redovisas på vilken sida man kan hitta de olika samrådssvaren i sin helhet i handlingen.

Sammanfattning

Den samlade bilden av de inkomna synpunkterna i samrådsskedet är att flera frågor har framkommit kring buller, avstånd till riskkällor och framkomlighet för tung trafik längs Södra vägen, Järnvägsgatan och Barlastgatan. Det har också ställts frågor och lämnats synpunkter kring andra trafikfrågor såsom framkomlighet med cykel och kollektivtrafik. Frågor har lyfts kring den kulturhistoriska utredningen och om hamnens och stadens samverkan. Det har lämnats synpunkter kring gestaltningen av universitetets byggnader och en del mer tekniska frågor kring utformning av plankartan.

Inför granskningsskedet ges en tydligare bild i planhandlingarna av den samlade bullersituationen i planområdet. Underlaget hämtas ur den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram under planarbetet och som kan lyftas fram ytterligare i planbeskrivningen och från kommunens miljöavdelning som är tillsynsmyndighet för hamnen.

Vad gäller avstånd till riskkällor finns nödvändiga bedömningar av miljö- och sprängfarliga ämnen beskrivna i riskanalysen. Riskanalysen kompletterades i ett sent skede vid framtagningen av planhandlingarna inför samrådsskedet. Det tillägg som har gjorts i riskanalysen har arbetas in

i miljökonsekvensbeskrivningen inför granskningsskedet så att hela riskbilden finns med.

Inför granskningskedet förtydligas planhandlingarna vad gäller åtgärdsförslag i korsningspunkter och vägar inom planområdet. Exempelvis redovisas de åtgärdsförslag som finns om trafikfrågor i riskanalysen och trafikutredningen tydligare. Avvägningar kommer att göras av kommunen kring olika lösningsförslag och beskrivs ytterligare i planbeskrivningen.

Vidare förtydligas plankartan vad gäller bestämmelser för hur universitetets gårdar kan användas och hur gångbroar kan uppföras i området mellan universitetets byggnader, samt tillgänglighet för räddningstjänstens fordon.

I granskningshandlingarna ska förslag finnas kring hur parkering löses i området under byggtiden för universitetet samt var befintliga parkeringar som eventuellt försvinner enligt planförslaget, ska ersättas.

Inför granskningsskedet har frågan om eventuell flytt av ledningar, transformatorstation och pumpstation behandlats.

På plankartan läggs upplysningar till om lägsta tillåtna golvnivå och utformningsbestämmelser för byggnadernas utformning och design.

Frågeställningar som berör hela Södra vägen, stadens cykelvägnät och andra mer övergripande frågor som planen vidrör, arbetas det med i parallella processer.

För att få plats till den förbättring av trafiksituationen som har utarbetats efter samrådsskedet har detaljplanområdet utökats något. I norr har området utökats längs Järnvägsgatan. För att få plats till ett vänsterkörningsfält har en strimla av Sylvanderparken tagits i anspråk och en bit av detaljplanen I:186 berörs av det nya planförslaget.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

STATLIGA MYNDIGHETER
Länsstyrelsen **s.4-9**
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap **s.9-12**
Trafikverket **s.12-16**
Polismyndigheten **s.16**
Sjöfartsverket **s.16-18**
Lantmäterimyndigheten **s.18-19**

FASTIGHETSÄGARE OCH HYRESGÄSTER
Baltic Offshore Kalmar AB **s.19-20**
Elmborgs tandvård **s.20-21**
Fastighets AB Halvstöten **s.21**
Linnéuniversitetet **s.21**
Linnéstudenterna **s.21**
Newsec **s.22-23**

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR, BOLAG OCH POLITISKA PARTIER
Kalmar brandkår **s.23-31**
Kalmar Energi Elnät AB **s.31-32**
Kalmar Hamn **s.32-39**
Kalmarsundsregionens Renhållare (KSRR) **s.39-40**
Kalmar Vatten AB **s.40**
Kommunstyrelsens arbetsutskott **s.40-41**
Kultur- och fritidsnämnden **s.41-42**
Vänsterpartiet **s.42-43**

LEDNINGSDRAGANDE VERK, ANDRA FÖRETAG, MYNDIGHETER OCH PRIVATPERSONER
AB Nybrogrus **s.43-45**
Gunnel Rydberg **s.45**
Intressegruppen för Linnéuniversitetet i Kalmar **s.45-63**
Kalmar Lantmän **s.63-70**
Kalmar läns museum **s.70**
Lantbrukarnas riksförbund **s.71-74**
Nynäs AB **s.74**
Skanova **s.74-75**

STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen

Allmänt
Universitetet är en viktig del i Kalmars nuvarande och framtida utveckling. Ett attraktivt, väl fungerande universitet med högkvalitativ forskning och utbildning är dessutom av regionalt intresse. Ett centrumnära läge kan ge god konkurrenskraft och öka Kalmars attraktivitet och bidra till att ge staden en livaktig stadskärna.

Lokaliseringen enligt planförslaget innebär dock att en rad komplexa frågeställningar måste utvecklas innan föreslagen lokalisering kan anses lämplig.

En ökad konkretiseringsgrad av planförslaget måste ske. Mot bakgrund av de värden och den komplexa sammansättningen av nuvarande och tillkommande verksamheter i området är det synnerligen viktigt att kommunen visar på hur den totala lösningen i området kommer att se ut och fungera. Skyddsåtgärder kommer att behöva utföras m.h.t farligt godstransporter, järnvägen m.m. samtidigt som allt fler människor förväntas uppehålla sig i området, trafikflöden ändras, bufferzoner kommer att behövas etc.

Planen för Linnéuniversitetet kombinerat med kommunens framtida ambitioner i området kan förväntas ändra centrala Kalmars befolknings- och verksamhetsmässiga tyngdpunkt på ett sätt som kräver en strategisk helhetssyn på dessa delar av staden.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget måste utvecklas gällande framförallt hamnens verksamhet, transporter samt riskfrågor innan dess lämplighet till fullo kan bedömas. Hamnens utvecklingsmöjligheter inom nuvarande hamnområde och sitt miljötillstånd behöver tydliggöras.

Vad som i detta yttrande avses med ”hamnens utveckling” är en utveckling av hamnens verksamhet inom ramen för sitt verksamhetsområde och sitt miljötillstånd. En fysisk/geografisk utbyggnad av hamnområdet avses alltså inte.***1)***

Kommentar:
1. *Planhandlingarna ska förtydligas inför granskningsskedet. De åtgärdsförslag som finns beskrivna i utredningsmaterialet ska vägas samman och konkretiseras ytterligare enligt Länsstyrelsens skrivelse.*

Kontroll enligt Plan- och bygglagen
Enligt PBL 5 kap 14 § skall länsstyrelsen under samrådet särskilt
Ta till vara och samordna statens intressen,
Ge råd om tillämpningen av 2 kap.,
Verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. Miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. Miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
Verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och

Verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Riksintressen
Planförslaget berör riksintressena enligt Miljöbalken 3 kap 8 § för transportinfrastruktur Kalmar hamn, Södra vägen med dess förlängning i form, av Järnvägs- och Tjärhovsgatan till Barlastholmen via Barlast- och Finngrundsgatan samt järnvägen ut till Tjärhovet. Dessa riksintressen skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Länsstyrelsen har i granskningsyttrande till förslag till Översiktsplan (2013-01-10) skrivit att: *”Hamnen i Kalmar och farleden genom Kalmarsund är av Trafikverket utpekade som riksintresse för transportsystemet, enligt beslut 2010/13990. Det är endast allmänna hamnar som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn ska vara öppen för allmän trafik och är ett allmänt intresse. Vid planering av bostäder eller annan verksamhet, i anslutning till hamnens eller farledens influensområde, ska riksintresset skyddas mot intressen som kan påverka hamnens och farledens funktion negativt. Till riksintresset hör även Södra vägen och järnvägsspåret till hamnen. Riksintresset Kalmar hamn är ännu inte avgränsat och tills en avgränsning har gjorts är det hamnområdet som räknas. Det är i första hand kommunens ansvar att riksintresset Kalmar hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Riksintresse Kalmar hamn måste tydliggöras i översiktsplanen gällande hamnens betydelse för Kalmar. En utredning i form av en värdebedömning av hamnen, likt den som är gjord för Kalmar flygplats, bör göras.*

Länsstyrelsen anser att riksintresset Kalmar hamn inte har beaktats tillräckligt i översiktsplanen. På riksintressekartan, sidan 153, saknas både Kalmar hamn och Södra vägen. Detsamma gäller listan över kommunens ställningstaganden på sidan 45 där Kalmar hamn inte nämns alls under rubriken ”Flyg och sjöfart”. Länsstyrelsen vill, med hänvisning till ovanstående, tydligt markera länsstyrelsens skyldighet att upphäva detaljplaner som riskerar att innebära påtaglig skada på riksintresset Kalmar hamn, inklusive Södra vägen och järnvägen.” ***2)***

Kommentar:
2. *Länsstyrelsen hänvisar till ett gammalt yttrande. Synpunkterna har inarbetats i den antagna översiktsplanen som har delgivits Länsstyrelsen i juli 2013.*

Området omfattas även av riksintresse för kulturmiljövården H48 Kvarnholmen Kalmar innerstad.

Hamnen, södra vägen och järnvägen
För att bättre kunna bedöma påverkan på riksintressena måste kommunen i nästa planeringsskede redovisa följande:

Vad gäller Barlastholmen måste kommunen visa på hur ytorna mellan hamnen och universitetet kan utnyttjas på ett sätt som inte skadar hamnens utvecklingsmöjligheter inom ramen för sitt miljötillstånd. Mot bakgrund av att hamnens verksamhet till sin natur kan orsaka störningar i form av buller, damm etc så är disponeringen av dessa ytor mycket viktig. Vad som måste belysas i kommande planskeden är t.ex behov av buffertzoner, skyddande plank, ev. förläggande av kontorslokaler etc. mellan hamn och universitet samt redovisas vilka ytor som resp verksamhet har att utnyttja efter att dessa zoner skapats. Utan någon form av skydds- eller

buffertzoner mellan verksamheterna torde konflikter kunna uppstå. Just övergångszonerna är viktiga att beskriva för att kunna bedöma påverkan på hamnens behov av ytor och typ av verksamhet på Barlastholmen i framtiden. Att Barlastgatan anges som huvudinfart till universitetet för transporter etc samtidigt som det är en viktig infart till hamnens verksamhet understryker behovet av att visa på hur man *konkret* avser minimera störning mellan verksamheterna. Vid beräkning av vilka ytor hamnen kan komma att behöva för sin utveckling ska hamnens miljötillstånd vara dimensionerande. Enligt kommunens intensioner ska hamn och universitetet samexistera på området och hamnens verksamhet tryggas. Planförslaget visar dock inte på ett övertygande och konkret sätt hur detta ska ske. ***3)***

Kommentar:

3. *Planförslaget ska förtydligas enligt Länsstyrelsens skrivelse och åtgärder för en bättre övergång mellan hamnens och universitetets verksamhet ska redovisas i planhandlingar och på plankartan. Den sammanlagda bilden av buller i området sammanställs och redovisas på ett tydligare sätt i granskningshandlingarna.*

För riksintresse Södra vägen och järnvägen måste på ett motsvarande konkret sätt redovisas hur god tillgänglighet till hamnen kan bibehållas samtidigt som säkerheten blir god för det ökade antal människor som rör sig inom, till och från området. Vad gäller Tjärhovsgatan och dess korsningspunkter, framförallt den mot Ölandskajen måste ytterligare studier göras för att till fullo kunna garantera att tillgängligheten till hamnen inte försvåras på ett avsevärt sätt samtidigt som tryggheten för den ökande mängd oskyddade trafikanter som kommer att röra sig i området tryggas. Detsamma gäller järnvägen.

Länsstyrelsen konstaterar att ovanstående synpunkter till övervägande del även återfinns i Trafikverkets yttrande över planen. ***4)***

Kommentar:

4. *De förslag till förbättringar av korsningspunkten mellan Järnvägsgatan och Ölandskajen som finns redovisade i trafikutredningen och riskanalysen sammanställs och redovisas på ett tydligare sätt i planhandlingarna.*

<u>Riksintresse Kulturmiljö</u>
Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte kommer att medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö men betonar vikten av att se till områdets helhet, vilket innebär att höjd och volym på universitetsbyggnaderna kommer att samspela med ev. framtida planer i området och omgivande kulturmiljövärden.

<u>Hälsa och säkerhet</u>
Planförslaget kan antas medföra att fler människor kommer att röra sig i området vilket i sig kan medföra att konsekvenserna av ett utsläpp på Tjärhovet eller en olycka med farligt gods blir allvarligare.

Till planförslaget har bilagts en riskanalys vilken tillsammans med planförslaget i sin helhet remitterats till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Detta för att få en expertbedömning av de mycket komplexa sambanden mellan transporter och den mängd farliga verksamheter som bedrivs på Tjärhovet gentemot etableringen av universitetet på området. (Yttrandet bifogas i sin helhet).

Då ett genomförande av planförslaget förutsätter en rad riskreducerande åtgärder delar Länsstyrelsen MSBs bedömning att planbeskrivning och plankarta måste kompletteras och förtydligas vad gäller skyddsåtgärder samt att det är svårt att erhålla en helhetbild över riskerna i området. Planförslaget bör inkludera ett resonemang om det långsiktiga säkerställandet av riskavstånd mellan Sevesoverksamheter och övriga verksamheter.

Allmänt kan sägas att riskanalyser är svårtolkade och resultaten av den är helt beroende på vilka antaganden/faktorer man bygger beräkningarna på (t.ex. vindhastighet, vindriktning, mängd och typ av farligt ämne etc). Samhälls- och individrisk reduceras till matematik och ett antagande av att ett visst matematiskt resultat utgör en acceptabel risk. I områden med ett flertal farliga verksamheter, upplag, farligt-godstrafik etc kan oväntade händelser inträffa under ofördelaktiga vind- och väderförutsättningar (jfr t.ex. den svåra branden i Halmstads hamn hösten 2012).

I riskanalysen ingår inte antaganden om vilka verksamheter eller vilka ämnen som kan komma att lagras eller hanteras på, eller transportteras till Tjärhovet i framtiden.

Om riskbedömningen sker helt på grundval av riskanalysens resultat riskerar man således att inte ta hänsyn till ett flertal av de nuvarande och framtida riskbilder som finns i den komplexa miljön kring Tjärhovet och hamnen. Detta kan t.ex. avse risker orsakade av den mänskliga faktorn. Vidare behövs, även om sannolikheten är liten, även ett värsta scenario beaktas i form av t.ex. utrymningsmöjligheter, räddningstjänstinsatser m.m.

Då följderna av ett genomförande av planen medför att fler människor rör sig i ett område med en komplex riskbild är det mycket viktigt att tillgodose räddningstjänstens krav för att kunna genomföra insatser i området i form av t.ex. tillgänglighet och utrymningsmöjligheter. ***5)***

Kommentar:

5. *Planhandlingarna kompletteras med tydligare angivelser av hur området kan utrymmas samt var räddningsvägar och uppsamlingsplatser ska finnas.*

Korsningspunkten Ölandsleden-Järnvägsgatan/Tjärhovsgatan måste studeras ytterligare för att finna en lösning som fungerar ur både transport-, säkerhets- som räddningstjänstperspektiv. Detta i synnerhet som kommunen har ambitionen att binda ihop Kvarnholmen med Sylvanderparken/Slottet vilket torde medföra en ökning av antalet oskyddade trafikanter i området. ***6)***

Kommentar:

6. *Förbättringar av korsningspunkten mellan Järnvägsgatan och Ölandskajen som det bland annat finns förslag på i riskanalysen och trafikutredningen sammanställs och redovisas på ett tydligare sätt i planhandlingarna.*

Det bör även noteras att Barlastholmen ingår i Trafikverkets beredskapsplan för Ölandsbron. I händelse av ett längre avbrott på bron kan färjor komma att sättas in mellan Färjestaden och Kalmar vilket utifrån nuvarande planer kommer att ske i direkt anslutning till planområdet. ***7)***

Kommentar:

7. *Informationen att Barlastholmen utgör räddningshamn om Ölandsbron inte kan användas skrivs in i planhandlingarna.*

Gällande buller delar Länsstyrelsen Trafikverkets synpunkter att en bullerutredning bör göras som tar hänsyn till den samlade effekten av ett flertal bullerkällor i hamnen och kringliggande verksamheter och infrastruktur. Detta bör göras för att kunna vidta rätt åtgärder för att ljudnivåerna inomhus ska klara Boverkets ljudnivåkrav. Detsamma gäller förekomsten av ev. vibrationer från järnvägen. ***8)***

Kommentar:

8. *Den sammanlagda bilden av buller i området sammanställs och redovisas på ett tydligare sätt inför granskningsskedet. Planhandlingarna kompletteras även med ett stycke kring vibrationer.*

Mellankommunal samordning

Kalmar län har på många sätt en lägesnackdel i förhållande till andra regioner vad gäller kommunikationer till storstadsområden och större marknader. I detta perspektiv måste länets hamnar ses som ett viktigt komplement till väg- och järnvägstransporter. I ett europeiskt perspektiv är den svenska kustsjöfarten mycket liten och mot bakgrund av ökad trafik/trängsel på järnvägar är en utveckling av kustsjöfarten att vänta. En framtida ökad handel med länderna på andra sidan Östersjön kan, med ett gott förvaltande av hamnarna ge länet en välbehövlig lägesfördel. Kalmar hamn är viktig för näringslivet i regionen, särskilt för jord- och skogsbruksanknutna näringar. Ett flertal företag i, såväl som utanför kommunen är beroende hamnens funktion och transporter dit. Vid en begränsning av hamnens utvecklingsmöjligheter finns ingen hamn i närområdet som kan ersätta Kalmar hamn beträffande t.ex. lagringsmöjligheter.

Behovsbedömning/Miljökonsekvensbeskrivning

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som bilagts planen är i första hand avgränsad till planområdet och behandlar konsekvenser för kringliggande verksamhet på ett översiktligt sätt. Av MKB framgår dock att det finns en risk för konflikt mellan hamnens verksamhet, södra vägen och järnvägen gentemot föreslagen etablering av Linnéuniversitetet i området. ***9)***

Kommentar:

9. *Inför granskningsskedet ska miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med de delar i riskanalysen som lades till i slutet av våren.*

Övrigt

Markföreningar/Geoteknik

Översiktliga markundersökningar (WSP 2013-04-08) visar att det finns föroreningar i området, tungmetaller och kolväten. Marken består till stor del av utfyllnadsmassor och är mycket heterogen, det saknas dokumentation om fyllnadsmassornas ursprung. Inom området har många olika verksamheter bedrivits under lång tid, till stora delar saknas information och kunskaper om vilka typer av verksamhet det varit fråga om och därmed kan man inte heller förutse vilka markföroreningar som kan finnas. Detta sammantaget gör att planens genomförande förutsätter

mer omfattande och fördjupade markundersökningar och att marken vid behov saneras. ***10)***

Kommentar:
10. Under planprocessen utförs översiktliga miljöundersökningar för att säkerställa att kommunen inte planlägger mark som inte är lämplig på grund av allvarliga miljögifter. En sådan undersökning har gjorts. I genomförandebeskrivningen redogörs det för den vidare processen angående miljögifter i området.

Vatten
Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en god redogörelse för statusen i omkringliggande vattenförekomster och i Kalmarsund. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att god dagvattenhantering från planområdet kommer att behövas för att minska belastningen av förorenande ämnen i kustvattnet. Mot bakgrund av föreslagna åtgärder gör Länsstyrelsen bedömningen att kommunen har goda möjligheter till att förbättra dagvattnets kvalitet ifrån planområdet och därmed dess påverkan på kustvattnet.

Upplysning om tillstånd och dispenser med mera som kan komma att krävas

Arkeologi
En arkeologisk utredning behöver göras för de områden som inte är bebyggda. Detta bl.a mot bakgrund av möjligheterna att påträffa vrak i dessa utfyllda områden. ***11)***

Kommentar:
11. Kommunen noterar Länsstyrelsens skrivning om arkeologi. Arkeologiska undersökningar bekostas vanligen av exploatören om ingen annan överenskommelse finns.

Strandskydd
Strandskyddet återinträder då gällande planer ersätts av ny plan. ***12)***

Kommentar:
12. *Ansökan om upphävande av strandskydd kommer att göras i detaljplanens granskningsskede.*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Bakgrund
Länsstyrelsen i Kalmar har översänt samrådshandlingar för detaljplan för etablering av Linnéuniversitetet i Ölandshamnen i Kalmar. Länsstyrelsen önskar att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) bistår i granskning av framförallt riskanalysen som är ett underlag för detaljplanen. Handlingarna består bland annat av plankarta, planbeskrivning, MKB, riskanalys och geoteknisk utredning.

Detaljplanens syfte är att etablera Linnéuniversitetets samlade verksamhet i Ölandshamnen och skapa en integrering av universitetet i staden. Inom planområdet finns redan skolverksamhet etablerad i form av sjöfartsskola. Strax

utanför planområdet i söder ligger Kalmar länsteater, Byteatern, i norr ligger järnvägsstation mm.

Detaljplaneområdet ligger i hamnen i Kalmar, den del som kallas Ölandshamnen en del av Barlastholmen. På Barlastholmen hanterar bland annat Kalmar Hamn AB gods. Hamnen, farleder och väg och järnväg till hamnen är riksintresse för transportinfrastruktur. I den yttre delen av hamnen, Tjärhovet, ligger ett flertal verksamheter som hanterar farliga ämnen. Här ligger två Sevesoverksamheter på den högre kravnivån och två Sevesoverksamheter på den lägre kravnivån enligt Lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. I området hanteras bland annat brandfarliga fasta och flytande ämnen, frätande ämnen, gasol, ammoniaklösning och ammoniumnitrat. Gods som lastas och lossas från hamnen transporteras på väg eller järnväg förbi det aktuella planområdet.

Riskanalys

Kalmar kommun har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen samt en riskanalys. Riskanalysen har tagits fram i etapper. Den innehåller två separata riskanalysdelar och riskvärderingar, en för farligt godstransporter som redovisas kvantitativt och en för den farliga verksamheten på Tjärhovet som delvis redovisas kvalitativt. Riskanalysen för farligt gods täcker flera scenarier för olika typer av farligt godstransporter medan riskanalysen av verksamheterna på Tjärhovet bygger inledningsvis på två dimensionerande scenarier som är cisternbrand och utläckage av ammoniaklösning. Dessa scenarier har sedan kompletterats med ytterligare ett scenario för explosion. I och med uppdelning av riskanalysens redovisning för farligt gods och storskalig kemikaliehantering saknas möjlighet att få en helhetsbild över riskerna i området. Vid en riskvärdering för ett geografiskt område bör samtliga risker som området exponeras för ingå. Det är också tveksamt om en riskvärdering som bygger på samhällsrisk kan göras för en del av det riskexponerade området. Riskvärdering utifrån samhällsrisk bör omfatta influensområdet för risken vilket skulle innebära att bland annat hela Barlastholmen bör ingå i värderingen. MSB har beskrivit hur avgränsning och sammanvägning av risker kan göras i vägledningen, ”Olycksrisker och MKB” december 2012 som finns att tillgå på MSBs hemsida samt i en äldre publikation från Räddningsverket ”Värdering av risk” från 1997. ***1)***

Kommentar:

1. *Samtliga risker som berör området finns med i riskanalysen.*
   Det är nödvändigt med uppdelning i kvalitativ/kvantitativ analys på grund av avsaknad av statistiskt underlag med mera för vissa risker inom området.
   Samhällsrisken bedöms för de delar som berörs av byggnation/är aktuella för ändring enligt detaljplaneförslaget.

MKB

MKB dokumentet innehåller bedömning av bland annat risker och störningar i samband med genomförandet av detaljplanen. Främst gäller det risker och störningar från verksamheter utanför planområdet som påverkar den tänkta etableringen av universitetet. I MKB dokumentet föreslås ytterligare utredningar och kompletteringar av riskanalysen vars slutliga resultat inte beaktats i MKB dokumentet. De kompletteringar som har genomförts i riskanalysen har inte heller beaktats i planbeskrivningen eller plankarta. Därmed kan man inte få en slutlig bild över vad kommunen åtagit sig att göra vad gäller de förslag på försiktighetsmått och åtgärder som ingår i riskanalysen, samt vad kommunen valt

att inte beakta i planen. Plankarta, planbeskrivning och MKB är därför inte kompletta. ***2)***

Kommentar:

2. *Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med de delar som lagts till i riskanalysen i planarbetets slutskede under våren. Inför granskningsskedet kompletteras planhandlingarna med åtgärdsförslag i korsningspunkter och trafiksäkerhet som det bland annat finns förslag på i trafikutredningen och riskanalysen.*

Långsiktighet

Sevesodirektivet (96/82/EG) är i Sverige genomfört genom flera lagstiftningar, bland annat Miljöbalken och Lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagen). Artikel 12 i Sevesodirektivet är dessutom genomfört genom Plan- och bygglagen. Artikel 12 handlar om att beakta risker kring anläggningar som omfattas av Sevesodirektivet vid fysisk planering för att skydda människor och miljön. Sverige har åtagit sig att genom reglering av markanvändningen på lång sikt upprätthålla lämpliga avstånd mellan Sevesoanläggningar och verksamheter i omgivningen. Genom att Sverige bedömt att bland annat Plan och bygglagen på ett tillräckligt sätt beaktar denna artikel bör kommunen också tänkta på att tillämpa lagen såsom avsett då planering sker inom riskområdet för Sevesoverksamheter. Kommunen bör beakta framtida förändringar och behov av utveckling, både i hamnen och det tänkta universitetsområdet och bedöma om detta är förenligt med varandra. Kommunen har i sin FÖP för tätorten beskrivit att hamnens verksamhet och transporter skall tillåtas utvecklas. Det bör finnas möjlighet för detta och kommunen bör därför överväga om man genom planen på lång sikt säkerställt ett lämpligt avstånd mellan Sevesoverksamheterna och övriga verksamheter. ***3)***

Kommentar:

3. *Inför granskningsskedet kommer planhandlingarna att förtydligas vad gäller övergångszon mellan hamnens verksamhet och staden. Även brandkårens möjligheter för insatser ska förtydligas i handlingarna.*

Geoteknik och översvämning

I den geotekniska utredningen beskrivs marknivån i förhållande till stigande havsnivå. Kajanläggningar och gator föreslås delvis höjas för att säkerställa att området inte översvämmas vid en framtida högvattennivå i havet. Det framgår inte i plankarta eller planbeskrivning hur denna risk kopplat till ett framtida klimat har beaktats. I planbeskrivningen anges en lägsta golvnivå vid exploatering på 2,65 m (RH 2000?), detta har dock inte säkerställts genom bestämmelse i plankartan. ***4)***

Kommentar:

4. *En bestämmelse om lägsta tillåtna golvnivå läggs till på plankartan inför granskningsskedet.*

Exkluderade områden.

De byggnader och kvarter som kommer i konflikt med kommunens rekommendationer kring farligt godsleder har exkluderats ur detaljplanen, exempelvis hotellområdet som ingick i riskanalysen och kvarteret närmast järnvägen. Det framgår inte varför man valt att inte låta dessa delar ingå i planen. Genom att låta dessa kvarter ingå i planarbetet kan kommunen se över om dessa byggrätter bör vara kvar och i så fall säkerställa att säkerhetshöjande åtgärder genomförs för att erhålla en tillfredsställande säkerhetsnivå för dessa verksamheter. Som planen ser ut nu genomförs inte några säkerhetshöjande

åtgärder längs väg och järnväg med transport av farligt god. Det är oklart om kommunen tagit med dessa kvarter i sin bedömning av riskacceptans i planarbetet. Eftersom riskanalysen beskriver behov av säkerhetshöjande åtgärder för byggnader i nära anslutning till vägen och järnvägen bör kommunen överväga att genomföra dessa åtgärder trots att byggnaderna ligger utanför planområdet. ***5)***

Kommentar:

5. *Ytorna där planer finns för en eventuell hotelletablering har hanterats i bland annat riskanalysen och trafikutredningen. Syftet med denna detaljplan är att pröva om universitetets totala lokalbehov kan placeras på angiven yta i Ölandshamnen. Ytan väster om planområdet med den eventuella hotelletableringen har andra förutsättningar och prövas i en separat detaljplanprocess om det skulle bli aktuellt i framtiden. Universitetsetableringen i sin helhet planeras utanför Järnvägsgatans skyddsavstånd. Inför granskningsskedet kompletteras planhandlingarna med tydligare åtgärdsförslag för de korsningspunkter och vägar som planområdet innefattar. Södra vägen, stadens cykelvägnät och andra mer övergripande frågor som planen vidrör arbetas det med i parallella processer.*

Trafikverket

Kalmar kommun har för samrådsyttrande översänt rubricerad detaljplan. Planområdet är beläget i angränsning till de centrala delarna av Kalmar tätort samt till Kalmar hamn och omfattar fastigheterna Eldaren 1 och 6 samt del av Kvarnholmen 2:6 mfl. Planförslaget har upprättats för att ge mark åt eftergymnasial verksamhet samt kontor och handel i det tidigare hamnområdet. Parkerings- och angöringsbehov för boende, personal och besökare säkerställs inom planområdet.

Planområdet innefattar i norr platsen vid köpcentret Baronen, i nordväst Ölandskajen, i väst Tjärhovsgatan, i söder Barlastgatan och angränsar i norr till Stuvaregatan och hamnbassängen. De omkringliggande vägarna och gatorna samt hamn- och industrispåret till hamnen ingår i planområdet. Planområdet angränsar således till Barlasthamnen i söder, Baronen, hamnbassängen och Barlastholmen i öster, bangården i norr samt Sylvanderparken i väster.

Trafik

Hamn- och industrispåret ligger ca 30 m (spårmitt) söder om markyta som är aktuell för bebyggelse. Tjärhovsgatan ligger ca 40 meter (vägmitt) från föreslagen bebyggelse.

Trafikmängden på Ölandskajen uppgår idag till ca 4800 fordon/dygn och på Järnvägsgatan norr om korsningen med Ölandskajen uppgår flödet till ca 6000 fordon/dygn. Hastigheten på de båda vägarna är skyltad till 50 km/tim. I planområdet finns endast ett fåtal polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor.

Hamn- och industrispåret är en järnvägsförbindelse som förbinder Kalmar hamn med Kalmar centralstation och bl a Kust-till-Kust-banan. Hamnspåret trafikeras endast av godstrafik, med ca ett tåg per dygn. Både Tjärhovsgatan samt hamn- och industrispåret är klassade som riksintressen.

För att nå Sylvanderparken från hamnområdet måste man korsa gata respektive spår. Gång- och cykeltrafiken behöver en god tillgänglighet till

Sylvanderparken. Det är viktigt att åtgärder och framtida utformning stämmer överens med den skyltade och önskade hastigheten. Samtidigt ska en sådan utformning ta hänsyn till godstransporternas framkomlighet både på väg och järnväg.

Trafikverket anser att korsningen mellan Järnvägsgatan/Tjärhovsgatan och Ölandskajen behöver förbättras utan att försämra tillgängligheten till hamnen för transporterna med farligt gods. Det är viktigt att erbjuda en god tillgänglighet till hamnen för både väg- och järnvägstransporter. ***1)***

Kommentar:
1. *Planhandlingarna kompletteras med tydligare förbättringsförslag av korsningspunkter och trafiksäkerhet inför det kommande granskningsskedet.*

Hamnen
Hamnen i Kalmar är i enighet med § 3:8 Miljöbalken av Trafikverket utpekad som riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Detta medför att även Tjärhovsgatan samt hamn- och industrispåret till hamnen är klassade som riksintressen.

Hanteringen i Kalmar hamn har hållit sig jämn mellan 2011 och 2012, där det endast skiljer 1.000 ton mellan de två åren; 1 miljon 7 tusen respektive 1 miljon 8 tusen.

I den av Trafikverket, för Regeringen, 2013-06-14 presenterade infrastrukturplanen pekades denna del av Sverige ut som allt mer strategisk vad gäller infrastrukturen och speciellt vad gäller hamnar: ”*Med en ökande östorienterad handel kommer sydöstra Sverige att spela en mer strategisk roll än tidigare. Detta gäller såväl oförädlade som förädlade produkter”* (Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025;sid 83).

Som redovisas nedan så kan det konstateras att de varugrupper som hanteras i Kalmar utgör de varugrupper som förväntas öka allra mest i den svenska utrikeshandeln med östra Europa som det beskrevs i Kapacitetsutredningen. Under de kommande 20 – 30 åren väntas importen av skogsprodukter närmast tredubblas och importen av annan baskemi mer än fördubblas, detta samtidigt som den svenska exporten fördubblas (Trafikverket 2012, Kapacitetsutredningen, sid 66-67). Enligt *Värdebeskrivningen Kalmars Hamn* så utgörs hamnens godsflöden främst av följande:

300000 ton petroleumprodukter. Detta hanteras till stor del mot land och genererar då trafik motsvarande ca 10 000 lastbilar per år.
300000 ton skogsprodukter. Stora delar av detta avser rundtimmer och även här kan man göra ungefär samma kalkyl vad gäller den volymen av transporter på land – antingen med lastbil eller järnväg.
300000 ton övrig fast bulk, trafikalstring som ovan.
100000 ton jordbruksprodukter, jmf ovan.

I underlaget beskrivs det att det mesta som hanteras i hamnen finner sin avsättning eller sitt ursprung inom 50 – 100 km från hamnen. Om hamnen utvecklas i enlighet med de tillstånd de har idag så kommer detta att innebära en ökning av lastbilstrafik jämfört med dagens, som passerar utanför det planerade universitetsområdet. Samt att det är mindre volymer gods som transporteras med järnväg.

I rapporten *Värdebeskrivning Kalmar hamn,* nämns bland annat att hamnen *"har stor utvecklingspotential inom befintliga miljötillstånd"*, att *"kustsjöfarten troligtvis kommer att öka i framtiden"* och att *"det finns goda möjligheter att ta marknadsandelar"*. Vidare skrivs det i Värdebeskrivningen att *"Det som är avgörande är att eventuell ny verksamhet tar hänsyn till de influensområden som hamnens verksamhet innebär. För att en eventuell ny bebyggelse i närheten av hamnen ska bli hållbar krävs att den dimensioneras efter den volym som hamnens miljötillstånd bygger på"*. Trafikverket anser att ytterligare analyser av planförslagets effekter på Kalmar hamns framtid krävs, med avseende på ovanstående beskrivning i Värdebeskrivningen. ***2)***

Kommentar:

2. *De utredningar som tagits fram bygger på hamnens fulla nyttjande av befintliga tillstånd. Idag nyttjas ungefär hälften av befintliga tillstånd. Detaljplanen hanterar främst de frågor som finns inom planområdet. Södra vägen som helhet måste exempelvis hanteras, men hänvisas till parallella processer. Inför granskningsskedet förtydligas planhandlingarna vad gäller strategiska frågor, trafiklösningar och störningsfrågor.*

Exploatering i riksintresses närhet får inte påverka möjligheterna till fortsatt drift, underhåll och utveckling av anläggningen inom ramarna för gällande tillstånd och koncessioner. Vid en utökad etablering av eftergymnasial skolverksamhet på Ölandshamnen finns det risk för att hamnens utvecklingsmöjligheter begränsas rent fysiskt om inte skyddszoner eller buffertavstånd anordnas. Den föreslagna bebyggelsen får således inte påverka hamnens utveckling inom gällande tillstånd och koncessioner.

Trafikverket anser att planen ska förtydligas gällande hur universitetet ska kunna samverka med den befintliga hamnen och dess verksamhet. Oavsett nuvarande förslag finns behov av att tydliggöra hamnens roll i staden och behov av respekt avstånd i den befintliga miljön. Trafikverket vill att sökanden beskriver vilka buffertzoner som krävs mellan universitetet och hamnens verksamhet, var de anläggs, hur de utformas, hur stora de är och hur buffertzonerna påverkar hamnens utvecklingsmöjligheter. Ett visualiserat förslag till stöd för beskrivningen kan var lämplig att ta fram. ***3)***

Kommentar:

3. *Inför granskningsskedet förtydligas planhandlingarna vad gäller övergångszon mellan hamnens verksamhet och staden.*

På Barlastholmen finns även en beredskapsramp för Ölandsbron. Om något oförutsett händer med Ölandsbron och ersättningsfärjor behöver sättas in ska beredskapshamnen inklusive den förberedda rampen på Barlastholmen kunna användas. ***4)***

Kommentar:

4. *Planhandlingarna kompletteras med en skrivning om beredskapshamnen på Barlastholmen som kan användas vid händelse som gör att Ölandsbron inte kan användas.*

<u>Förtätning av hamnområdet</u>

Trafikverket är i grunden positivt till kommunens ambition att förtäta de centrala delarna av Kalmar tätort. Detta innebär ofta en ökad andel som reser kollektivt samt rör sig till fots eller med cykel. Planområdet är på

grund av sitt läge utsatt för trafikbuller och risker med farligt god. Då en led för farligt gods går intill planområdet ser Trafikverket positivt på att området inte kommer att innehålla några bostäder eller andra lokaler med övernattningsmöjligheter.

Farligt gods

Planområdet innefattar två leder för farligt gods, hamn- och industrispåret samt Tjärhovsgatan. En riskanalys har utförts som pekar på relativt låga risker om de åtgärder som föreslås genomförs i samband med exploateringen. En eventuell olycka i korsningen Tjärhovsgatan/Ölandskajen, beroende på olyckstyp samt på andra faktorer, påverkar möjligheterna att utrymma området. Detta bör studeras ytterligare. ***5)***

Kommentar:

5. *Frågan om utrymning vid olycka längs Järnvägsgatan i relation till planområdet har utretts i riskanalysen och trafikutredningen som hör till planhandlingarna. Åtgärderna i korsningspunkten förtydligas i planhandlingarna inför det kommande granskningsskedet.*

Buller och vibrationer

Den genomförda bullerutredningen visar att flismaskinen i närheten avger relativt höga bullernivåer.

Tidigare utredning kring vägtrafikbuller visar att bullernivåerna är under de riktvärden som krävs för att uppnå en godtagbar ljudnivå för bostäder. Etablering av universitetet medför en ökad mängd trafik, men med föreslagna hastighetssänkningar antas bullernivåerna inte öka.

Buller hanteras i begränsad omfattning i underlaget och utgör ofta det stora problemet i relationen mellan hamnar och deras omgivning. Detaljplanen bör kompletteras med en bullerutredning som tar hänsyn till den samlade effekten av flera bullerkällor (väg-, järnvägs- och industribuller). När det förekommer flera bullerkällor bör det enligt Boverkets allmänna råd (2008:1) ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö.

Järnvägen kan ge upphov till vibrationsstörningar. Trafikverket kan inte i de inkomna planhandlingarna se att en vibrationsutredning blivit utförd. Att låta genomföra vibrationsmätningar brukar vara ett bra sätt för att säkerställa att riktvärden för vibration går att klara. Riktvärdet i bostäder innebär att vibrationsnivån inomhus inte skall överstiga 0,4 mm/s vägd RMS. Riktvärdet gäller även i utrymmen där människor stadigvarande vistas. Exploatören eller kommunen ansvarar för att riktvärden för vibrationer och buller från väg- och järnvägstrafik uppfylls. ***6)***

Kommentar:

6. *Planhandlingarna kompletteras med en samlad bild kring buller inför det kommande granskningsskedet. Planhandlingarna kompletteras även med en skrivning om vibrationsstörningar.*

Övrigt

I planhandlingarna nämns de flesta byggnader som byggnader för eftergymnasial skola. Vissa delar av den planerade bebyggelsen är

betecknad som mark för skola. Trafikverket menar att all skolverksamhet i området bör vara eftergymnasial. ***7)***

Kommentar:
7. *All skolverksamhet i området ska vara eftergymnasial. Planhandlingarna förtydligas till granskningsskedet.*

Sammanfattning
Trafikverket förutsätter att förtydligandena sammanställs i ett mer utvecklat och illustrerat förslag. Ny föreslagen exploatering/verksamhet ska i detaljplanen utformas på ett sådant sätt att ändamålsenlig buffertzon skapas mellan universitetsområdet och hamnens nuvarande verksamhet samt att dess framtida utvecklingsmöjligheter enligt nu gällande tillstånd säkerställs. Trafikverket anser även att det tydligare bör framgå hur trafiksituationen ska lösas i korsningen Tjärhovsgatan/Ölandskajen utan att försämra tillgängligheten till staden och framkomligheten till och från hamnområdet.

Trafikverket har inte möjlighet med nuvarande underlag att bedöma om utnyttjandet av riksintresset Kalmar hamn kommer att försvåras påtagligt om förslaget genomförs.

Polismyndigheten i Kalmar
Godkänner förslaget.

Sjöfartsverket

Inledning
Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Yttrande
Kalmar hamn är, som redovisats, en allmän hamn av riksintresse. Trafikverket fattade i juli 2010 beslut om riksintressen för trafikslagens anläggningar. Detta innebär att Sjöfartsverkets tidigare utpekade riksintressen ersätts med nya riksintresseanspråk. Beslut med tillhörande PM och tabeller över anläggningar av riksintresse finns på Trafikverkets webbplats.

Av handlingarna framgår att initiativ tagits för att ta fram en värdebeskrivning för att klargöra hamnens värde för staden och regionen. Sjöfartsverket vill betona riksintresset och hamnen som utgör en viktig länk i hela transportkedjan är av både regionalt och nationellt intresse för Sveriges transportsystem. En värdebeskrivning bör även beakta detta faktum.***1)***

Kommentar:
1. *För att belysa att Kalmar hamn är av riksintresse har en aktuell värdebeskrivning för Kalmar hamn tagits fram i samband med detaljplanarbetet.*

Värdebeskrivningen har tagits fram i samverkan mellan kommunen, Kalmar hamn (kommunalt bolag), Länsstyrelsen, Regionförbundet och Trafikverket.
Platsen som avses för universitetets utbyggnad hotar inte någon sjöfartsled. Den värdebeskrivning som har tagits fram i samband med detaljplanarbetet säger att hamnens verksamhet inte har någon framtid norr om Barlastgatan.
Enligt värdebeskrivningen har Kalmar hamn stor potential att utvecklas inom befintliga tillstånd. För att kunna nyttja tillstånden maximalt ses landinfrastrukturen som en viktig förbättringsfråga.

För framtida klimatsmarta transportsystem bör det finnas möjlighet att bygga upp effektiva godsterminaler för sjöfarten men också att befintliga anläggningar och hamnar, som är verksamma, inte begränsas i form av restriktioner för sin verksamhet av andra verksamheter som geografiskt kan planeras på annat sätt. En hamn har sitt naturliga läge där infrastrukturen byggts upp med farleder.
I Sverige skulle en väl utbyggd kustsjöfart kunna ta över en stor del av de långa vägtransporter som finns och därmed bidra till att reducera miljöpåverkan.
Då är det olyckligt om samhällsplaneringen formas så att sjöfartens livsvillkor begränsas. ***2)***

Kommentar:
2. *I detaljplanarbetet har det funnits en tydlig politisk viljeinriktning att hamn och stad ska kunna utvecklas hand i hand liksom stad och hamn har gjort genom historien. Stad och hamn är beroende av vartannat för att kunna utvecklas, men ger också ramar i utvecklingen att förhålla sig till. Den värdebeskrivning som har tagits fram säger bland annat att stadens utveckling och därav ett starkare näringsliv är till nytta för hamnen.*

Anpassning av detaljplanen måste ske på ett sådant sätt att verksamheter inte kommer i konflikt med fartygstrafiken i farleden eller av hamnverksamhete. Både hamnverksamhet, som pågår under dygnets alla timmar, och sjöfart kan innebära störningar i form av buller, emissioner, svall, ultraljud, vibrationer och farligt gods. ***3)***

Kommentar:
3. *Kommunen är medveten om att samverkan mellan stad och hamn är komplex. I detaljplanarbetet har nio olika utredningar tagits fram för att belysa de komplexa frågor som planarbetet innehåller.*

Det här skulle i så fall vara ett hinder för ett klimatsmart mål.

Utöver de störningar som genereras av sjöfarten och hamnverksamheten tillkommer det även störningar från de transporter som sker till/från hamnen. Endast en liten del av det gods som hanteras i hamnen kommer och går med fartyg, övrigt gods skall vidare eller kommer från en kund inne i landet.

Enligt de prognoser som finns för hur handel och transportarbetet kommer att utvecklas är det inte orimligt att anta att Kalmar hamns godsomsättning kommer att öka. Detta särskilt med tanke på den förväntade ökningen av handeln öster ut. En ökning av godsomsättningen på 25% skulle kunna generera upp emot 10 000 lastbilstransporter/år. Utslaget per dag innebär det 4 tillkommande lastbilar/timme. ***4)***

Kommentar:

4. *I värdebeskrivningen konstateras, liksom Sjöfartsverket, att landinfrastrukturen är mycket viktig för sjöfarten och att den verkar vara den största utmaningen att lösa för att hamnen ska kunna nyttja sina befintliga tillstånd fullt ut.*

Sjöfartsverket anser att ovanstående angående riksintresse, konflikter mellan verksamheter och framtida klimatsmarta mål ska beaktas vid ställningstagande till aktuell detaljplan. ***5)***

Kommentar:

5. *Ovanstående frågor hanteras i detaljplanen och i tillhörande utredningar. Strategiska frågor, störningar och risker samt trafikfrågor förtydligas inför det nästkommande granskningsskedet.*

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av Regionkoordinator Johan Axiö har Chefen för lotsningsområde Kalmar Tommy Andersson och nautiske handläggaren vid Infrastrukturenheten Robert Berg deltagit.

Lantmäterimyndigheten

Planbeskrivning

På sidan 25, Tillgänglighet, står att planen reglerar att universitetets inre gårdsrum och den s.k. Universitetsplatsen ska vara allmänt tillgängliga. Det stämmer inte, det regleras inte i planen enligt planförslagets utformning. Formuleringen bör därför justeras. Noteras att på samma sida, Strandskydd, ska hänvisning ske till avsnittet ”Organisatoriska frågor” istället för till genomförandebeskrivning. ***1)***

Kommentar:

1. *Planhandlingarna ändras enligt Lantmäteriets synpunkter om allmänt tillgängliga gårdar och strandskyddet.*

Plankarta och bestämmelser

Bestämmelsen e1 ska kompletteras med ytangivelser.***2)***

Kommentar:

2. *Planhandlingarna ändras inför granskningsskedet.*

Formuleringen av bestämmelserna om bjälklag över/under mark kan behöva ses över.***3)***

Kommentar:

3. *Formuleringen ses över inför granskningsskedet.*

Bestämmelsen om gemensamhetsanläggning bör delas upp i två. Den ena gäller att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning, som det står nu, för gård. Ev. kan samma bestämmelse fungera för mark med förbindelsegång över. Den andra gäller att utrymmet under mark ska vara tillgängligt för gemensamhetsanläggning (för garage). Det måste framgå att det inte gäller marken helt och hållet, eftersom det också på flera ytor finns byggrätt för skolbyggnad ovan mark. Som det är angivet nu ”kolliderar” bestämmelserna om gemensamhetsanläggning och byggrätt.***4)***

Kommentar:

4. *Bestämmelserna om gemensamhetsanläggning ses över och planhandlingarna ändras inför granskningsskedet enligt Lantmäteriets synpunkter.*

FASTIGHETSÄGARE OCH HYRESGÄSTER

Baltic Offshore Kalmar AB

Bolaget ingår i en koncern vars huvudverksamhet består i att hantera av sjökablar för både kraft- och telekomanläggningar. I byggnaden lagerhåller vi kundägt materiel för reparation av sjökablar. Det innebär att vi inom 48 timmar ska ha lastat nödvändigt materiel och utrustning för avgång mot felposition.

Placering i Kalmar hamn och med tillhörande förrådsmöjligheter dels på kaj och dels i kvarteret Eldaren är bästa tänkbara lösning. Vårt fartyg är ISPS- klassat och det innebär att fartyget måste ligga inom ett tillträdesskyddat område med omedelbar närhet till lagringsmöjligheter för att överhuvudtaget kunna uppfylla kundens krav på avsegling inom 48 timmar. Vår byggnad är på grund av sin konstruktion en perfekt lagringsplats för sjökablar med tanke på förhållandevis jämna temperaturväxlingar mellan sommar och vinter.

Om förrådsmöjligheterna i kvarteret Eldaren försvinner så behöver vi en annan förvaringsplats i nära anslutning till fartyget. Vårt krav är att ta hela den inbyggda träterminalen och en halva öppen träterminal. Den inbyggda träterminalen måste då förses med skjutdörrar så att den blir tillsluten åt samtliga håll. ***1)***

Kommentar:

1. *Kravet om att förråden, som enligt planförslaget kommer att försvinna i Eldaren 6, ska ersättas i träterminalerna måste diskuteras med Kalmar hamn.*

Mot hela vår husfasad, Barlastgatan, ska parkeringar reserveras för vår egen del med tanke på tidigare erfarenhet av parkeringsproblem i området.

Vi ställer oss mycket tveksamma till att hela Barlastgatan och Östra Kajplan är en lokalgata med tanke på att trafikmängden kommer att utökas betydligt och tillgång till parkeringsplatser blir begränsat. Flera bilister kommer då att cirkulera runt i området. Vi ser redan idag problem med parkeringsplatser med nuvarande antal studenter och deras behov av parkering. ***2)***

Kommentar:

2. *Inför granskningsskedet ska de parkeringsplatser som försvinner enligt detaljplanförslaget ersättas så att kommunens parkeringsnorm uppfylls. Det ökande behovet av parkeringsplatser i området kommer att ersättas i parkeringsgarage under universitetet. Trafikmängderna längs Barlastgatan beräknas vara hanterbara vilket redovisas i den trafikutredning som tagits fram i samband med planarbetet. Barlastgatan är lokalgata även idag. Inför granskningsskedet kompletteras planhandlingarna med tydligare åtgärdsförslag kring trafiksäkerhet, framkomlighet och korsningspunkter inom planområdet. Parallella processer ska utreda mer övergripande strukturer så som Södra vägen och stadens cykelvägnät.*

När utrustning från vår egna byggnad ska lastas ombord för avgångar kommer vi att köra mycket truck mellan vårt egna förråd och Barlastgatan och till kajplatsen. Kabellastning sker från vår egna förrådsbyggnad Östra Kajplan till fartyget genom att kabel hänger i luften över Östra Kajplan.

Vid vissa tider kommer transporter för lossning av gods och då måste det finnas utrymme i form av särskilda lastbilparkeringsfickor.

Av dessa skäl ser vi helst att lokalgatan upphör vid korsningen Barlastgatan och Stuvaregatan.

Vi ställer också oss tveksamma till att in- och utfart till parkeringsgaraget placeras i hörnet Stuvaregatan – Barlastgatan med tanke på tung trafik till hamnområdet. ***3)***

Kommentar:

3. *Utfart från parkeringsgaraget sker inte direkt på Barlastgatan där den tunga trafiken främst kör. Synpunkten att lokalgata bör upphöra vid Stuvaregatan noteras. Inför granskningsskedet ska förtydliganden göras angående trafiklösningar och övergångszon mellan hamnen och staden.*

Elmborgs tandvård

Punkter i detaljplanen gällande Ölandskajen, som påverkar oss och vår verksamhet, och som vi önskar tas i beaktande i en fortsatt planering av ny högskola.

I en sammankoppling av byggnader i en framtida högskolebyggnation, ser vi vissa problem för vår del, då vi på denna sidan av vår byggnad:
På 2:a våningen har fönster i behandlingsrum, i kopplingspunkt mellan byggnader.
Det enda öppningsbara fönstret i behandlingsdelen (2:a våningen) finns här.
På 1:a våningen vätter alla fönster i vårt personal/fikarum mot detta område.
I personal/fikarum enl ovan finns utrymningsväg vid brand i det fönsterparti, som försvinner vid koppling mot ny byggnad.
Uteplats försvinner, i dagsläget finns här, ett staket, avgränsat område, som tillhör våra lokaler, ca 75 m2.
I området för ny byggnad hyr vi även ett flertal parkeringsplatser 10 st, som med byggnationen försvinner.

Ur vår utgångspunkt, ser vi att ljusinsläppet måste lösas i befintliga lokaler på bägge våningsplanen. Dessutom önskar vi kompensation för förlorad uteplats med kringyta, motsvarande ca 75 m2, i form av motsvarande yta i bottenplan i nybyggnation. Denna yta måste klara av att släppa in ljus i det utrymme som vi använder som personal/fikarum, och som vid en byggnation, i enl med detaljplanen, blir förbyggt.

Ovan punkter, samt synpunkter önskar vi tas i beaktande i vidare planering av byggnad, som skall sammankopplas mot den byggnad vi är inrymda i. ***1)***

Kommentar:

1. *Byggrätten ändras i planhandlingarna så att ljusinsläpp och uteplatser blir kvar. De parkeringsplatser som försvinner i och med planens genomförande måste ersättas på annan plats. En sådan lösning förtydligas inför granskningsskedet.*

Fastighets AB Halvstöten

Undertecknad firma äger fastigheten Jungmannen 8 direkt granne till planområdet. Vi vill uttrycka vår positiva inställning till detta projekt som kommer att tillföra kommunen mycket och skapa en attraktiv plats i staden. Vi har dock en fråga om de bef parkeringar som finns idag på Stuvaregatan.

Bakgrund:
När kommunen ändrade avgifter och tider för p-platser på Kvarnholmen fick det till följd att arbetande på Kvarnholmen parkerade sina bilar på bl.a. Barlastholmen, Ängö etc. där p-taxan var lägre eller inte fanns överhuvudtaget. Vi har revisionsfirman PWC som hyresgäst på Barlastholmen men också LW-Fastigheter med sina hyresgäster fick problem med att finna platser. Dåvarande företagslotsen Lisa Zaetre och serviceförvaltningens Anders Stridarv tillsammans med Kalmar Hamn löste problemet och sedan dess har allt fungerat. Vår fråga bli då, hur löser man problemen under byggtiden och hur blir det när projektet är färdigt? I planbeskrivningen sid 26 står under parkering ”det finns goda möjligheter för samnyttjande av parkering mellan universitet, kringliggande verksamhet och staden”, en mening senare ”för att avlasta omkringliggande attraktiva ytor som idag används för parkering ska universitetet, kommunen och omkringliggande verksamhet komma överens om hur ett sådant samnyttjande kan sättas i system och användas optimalt”. Vi får väl anse att vår hyresgäst PWC tillhör omkringliggande verksamhet och vi måste få mer konkreta förslag på hur detta samnyttjande ska ske och om det föreligger några kostnader. Detta är för oss som fastighetsägare och för vår hyresgäst en mycket viktig fråga som vi vill ha svar på, tack. ***1)***

Kommentar:

1. *Inför granskningsskedet ska de parkeringsplatser som försvinner enligt detaljplanförslaget ersättas så att kommunens parkeringsnorm uppfylls. De aktörer som finns i närområdet bör träffas och hitta en modell för hur samnyttjande av parkeringsplatser kan lösas.*

Linnéuniversitetet

Godkänner förslaget.

Linnéstudenterna

Godkänner förslaget.

Newsec
(Fastighetsägare till NPF Sweden Baronen AB)

Vi vill inleda med att vi generellt är mycket positiva till planförslaget och delar er uppfattning om att universitetets placering bidrar till att skapa stadsliv kring vattenrummet och att placeringen knyter samman Kvarnholmen, Slottet och Staden. Efter senaste årens fokus på Hansa-området och den därav vikande aktiviteten i centrum hoppas vi aktivt kunna bidraga till att Kvarnholmen kommer till sin rätt.

Den föreslagna Hamnplatsen i den norra delen av planområdet. Ligger inom den av oss ägda fastigheten Vedgårdsholmen 15.

Varutransporter och parkering plan 2:
Det föreslagna hamnplatsområdet vid Baronens västra gavel berör angöringen av främst varutransporter till och från Baronens köpcentrum samt angöringen till parkeringsplatserna på plan 2. Detta är idag enda möjliga plats att hantera varutransporter och för att nå tillgång till p-pl på plan 2. Transporterna med varulastbilar beräknas till mellan 8-10 per dag. Plats finns för 2 lastbilar samtidigt. Biltrafiken till p-däcket är öppen alla dagar på året, dygnet runt. Här finns också angöring av sophantering för centrat och maskiner för detta. Köpcentrats inre kommunikation är beroende av varuintaget då transportgångar och lagerytor finns i anslutning till lastkajen. Denna funktion går inte att flytta och är avgörande betydelse för Baronen köpcentrums framtid.

I planförslaget framgår ej tydligt hur hamnplatsens utformning är tänkt och hur kostnad för anpassning skall fördelas. Vidare utredning och samråd krävs för att säkerställa Hamnplatsens alla funktioner. Vi är positiva till diskussioner om att gemensamt finna lösningar för utformningen av hamnplatsen med hänsynstagande till och säkerställande av ovan nämnda tillgänglighet och bibehållande av angöring.***1)***

Kommentar:

1. *Den föreslagna hamnplatsen har studerats översiktligt i samband med övriga landskapliga utvecklingsstudier av ytorna kring Ölandshamnen, detta för att göra området mer attraktivt och därigenom locka fler besökare. En förutsättning i arbetet har varit att Baronens inlastning och uppfart till parkeringstaket finns kvar. Förslaget förutsätter ett ömsesidigt hänsynstagande mellan besökare i området och lastbilsleveranserna på samma vis som sker på Kvarnholmen. Förslaget värnar om god tillgänglighet för besökare till köpcentret i markplan.*

Parkeringsplatser:
Vid iordningsställandet av hamnplatsområdet bedömer vi det till att ca 18-parkeringsplatser förvinner. Dessa parkeringsplatser behövs för att tillgodose kundernas behov av tillgänglighet till Baronen. Vi upplever redan idag att parkeringssituationen är hårt belastad och en förutsättning för att Baronens köpcentrum skall kunna konkurrera med andra handelsplatser i staden är en fortsatt god tillgänglighet. Efterfrågan på en livsmedelsetablering inom fastigheten har under en längre tid framförts av allmänheten och diskussioner med intressenter pågår nu därom. En förutsättning för en fungerande matbutik är goda parkeringsmöjligheter, varför vi värnar extra om dessa.

En ev. minskning av p-platser i anslutning till Baronen som förelås i planförslaget, bör ersättas av kommunen med minst motsvarande antal. Vi är positiva till vidare diskussioner om hur detta kan ske och även m h t rådande p-norms krav. ***2)***

Kommentar:

2. *Precis som det föreslås i samrådssvaret bör kommunen och Newsec (Baronen) arbeta gemensamt för att hitta en lösning för att ersätta de parkeringsplatser som försvinner vid ett iordningsställande av hamnplatsen.*

Bro:
Planförslaget visar också förslag på angöring från ölandskajen för att skapa ett bättre hamnrum vid gästhamnen via en bro.

Här anser vi att ett nära samarbete bör inledas för att finna bästa lösning för kommunikation mot centrum och över vattnet. Delar av planförslaget visar på bro med angöring mot Baronens lastintag och uppfartsramp mot p-däck. Alternativa förslag bör i gemensam utredning tas fram för att skapa en framtida lösning som är hållbar. ***3)***

Kommentar:

3. *Bron bör placeras optimalt för att öka rörelse i området. Det gynnar samtliga aktörer. Kommunen är positiv till en fortsatt dialog kring bron.*

Sammanfattningsvis önskar vi vidare utredning och diskussion kring;

Hamnplatsens utformning och användning innefattande säkerställande av angöring för varutransporter till köpcentrat, samt tillgänglighet till p-platser på parkeringsdäck.
Ersättning av förlorade p-platser med andra p-platser.
Brons placering

Vi träffar er gärna i september för gemensamma diskussioner kring ovanstående punkter. ***4)***

Kommentar:

4. *Kommunen är positiv till en fortsatt dialog kring utveckling av området kring Ölandshamnen där Baronens köpcentrum är en viktig aktör för att lyckas.*

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR, BOLAG OCH POLITISKA PARTIER

Kalmar Brandkår

Kalmar brandkår har granskat detta förslag till detaljplan ur brand- risk - och insatssynpunkt.

I kommunens handlingsprogram för skydd mot olyckor, som är antaget av kommunfullmäktige, står bl a att brand- och olycksriskerna kontinuerligt ska minska i kommunen samt att man ska stärka skyddet mot farligt gods-olyckor. Dessa är en del av de förebyggande mål som man ska arbeta efter i

kommunen inom området skydd mot olyckor. Handlingsprogrammet är ett krav enlig Lag om skydd mot olyckor, och i Kalmar kommun har brandkåren tagit fram detta på uppdrag av kommunen och det är sedan antaget av kommunfullmäktige. Meningen inom området skydd mot olyckor samt ett kommunalt handlingsprogram är att alla kommunala verksamheter skall jobba tvärsektoriellt för att förebygga olyckor. I kommunens samhällsplanering kan det ibland uppstå problem om man vill etablera en ny verksamhet i närheten av farliga verksamheter eller farligt gods-leder. Enligt kommunens antagna översiktsplan skall man då utreda risksituationen från fall till fall, istället för att gå efter generella fastställda skyddsavstånd. Därför har man i detta fall låtit en konsult-firma ta fram en fördjupad riskanalys, där man både utrett de risker som finns, samt tagit fram förslag till åtgärder. Riskanalysen skall följa en särskild modell som antagits av samhällsbyggnadsnämnden. I modellen står att riskanalysen skall granskas av brandkåren innan den fastställs. Riskanalysen är dock enbart en liten del av beslutsunderlaget. Plan-frågor ägs av kommunens samhällsbyggnadskontor och brandkåren är enbart remiss-instans, där brandkåren granskar varje detaljplane-ärende ur brand- risk samt insatssynpunkt.

Denna planerade etablering av Ölandshamnen är förknippat med många risker. Dels från farliga verksamheter på Tjärhovet och dels från Järnvägsgatan där farligt gods transporteras till och från Tjärhovet. Båda dessa risk-objekt innebär risker som kan innebära fara för personer som redan idag befinner sig i Ölandshamnen. Dessa risker minimeras kontinuerligt så långt det går genom gällande lagstiftning, bl a genom brandkårens tillsynsverksamhet på de objekt som finns på Tjärhovet.

Förslaget till detaljplan innebär bl a att man vill utöka personantalet avsevärt i området, men bl a också att man vill förbättra säkerheten kring farligt gods-leden, bl a genom lägre hastighetsgräns (30 km/tim) och en trafikljus-reglerad korsning (Järnvägsgatan/Ölandskajen).

Riskanalysen

Konsult-företaget Brand&Riskanalys AB har gjort en riskanalys som är bifogad till detta förslag till detaljplan, där man på s 49-52 föreslår en del åtgärder, som enligt dem, innebär att man kan genomföra den planerade exploateringen. Även en miljökonsekvensbeskrivning och en trafikutredning har gjorts, med förslag till åtgärder, och alla dessa handlingar har granskats av Kalmar brandkår.
Kalmar brandkår konstaterar att riskanalysen delvis följer den riskhanteringsmodell som är antagen av samhällsbyggnadsnämnden. Gällande farligt gods på Järnvägsgatan redovisar man individrisk och samhällsrisk, enligt modellen, men gällande Tjärhovet redovisar man riskerna på ett annat sätt, och detta gör det svårt att jämföra riskerna med varandra samt få en bild av den sammanslagna risk-nivån för personer som befinner sig i Ölandshamnen. Kalmar brandkår anser också att varken riskhanteringsmodellen eller riskanalysen i sig tillräckligt belyser osäkerheterna i de riskanalys-metoder som använts. Kalmar brandkår känner sig därför skyldiga att belysa en del saker för beslutsfattare: För det första så bygger metoderna främst på sannolikheter, och inte så mycket på konsekvenser. Beräkningarna gällande individrisk och samhällsrisk är också väldigt komplicerade, och svåra för både tjänstemän och beslutsfattare att granska och begripa. De bygger på väldigt generaliserad statistik, och därför kan resultatet variera väldeliga beroende på var man tar sin statistik ifrån.

Konsulten väger också in egna antaganden, vilket gör att det blir väldigt många osäkerheter som fortplantar sig i analysen som i slutändan innebär att resultatet blir än mer osäkert. ***1)***

Kommentar:

1. *Brandkåren har deltagit i arbetsgruppen vid framtagandet av riskanalysen och har därför haft möjlighet att lämna synpunkter på materialet underhand. Kalmar brandkår godkände riskanalysen vid färdigställandet av den i mitten av februari i år.*

   Riskanalysen är utförd enligt den riskhanteringsmodell som är antagen av Samhällsbyggnadsnämnden. Vissa riskscenarier som är aktuella på Tjärhovet är sådana att det saknas relevant statistiskt underlag för att erhålla olycksfrekvenser. Frekvenser för olyckor krävs för att den kvantitativa modellen skall vara möjlig att använda. Att vid brist på statistik, istället utföra antaganden för att kunna placera in dessa riskscenarier i en samhällsriskkurva bedöms inte lämpligt av konsulten som gjort riskanalysen.
   Statistik som används i riskanalysen kommer från vedertaget underlag. Statistiskt underlag saknas dock i vissa fall och därför har ingenjörsmässiga antaganden krävts. Detta är beskrivet i analysen. Osäkerheter i analysen beskrivs i riskanalysens kapitel 10.

Kalmar brandkår vill påpeka att konsultföretaget ej gjort någon känslighetsanalys, dvs en analys som visar hur resultatet kan påverkas ifall t ex farligt gods-transporterna ökar i framtiden, vilket kan anses som ganska troligt. Det är Kalmar brandkårs uppfattning att farligt gods-transporterna på Södra vägen/Järnvägsgatan har ökat markant den senaste tiden, och det beror delvis på att en del verksamheter har expanderat men också att en utav de största verksamheterna successivt har bytt inriktning, till kem-industri istället för ren lagringsverksamhet, och detta har bidragit till att även risk-nivån på Tjärhovet har ökat successivt. ***2)***

Kommentar:

2. *Eftersom maximala mängder som får hanteras på Tjärhovet har använts som underlag för att utföra analysen i riskanalysen, har ingen känslighetsanalys utförts. Vid en eventuell framtida utökning av verksamheten är det troligt att det i så fall gäller de ämnen som utgör risker redan i nuläget. Det är dessa ämnen som åtgärder vidtas utifrån redan nu.*

Kalmar brandkår håller dock med om en sak i riskanalysen, och det är att de flesta olyckor, som innebär fara för personer som befinner sig på Ölandshamnen, både från risker på Tjärhovet samt Järnvägsgatan, har väldigt låg sannolikhet. Men trots att man genomför alla åtgärder som föreslagits så finns det fortfarande en del olyckor som kan hända, och detta måste beslutsfattare vara medvetna om. Exempel på olyckor som kan hända trots förslagna åtgärder: ***3)***

Kommentar

3. *Åtgärder utförs inte för att eliminera riskerna. De utförs för att reducera risknivån till en nivå som kan anses acceptabel utifrån uppsatta riskkriterier. Precis som brandkåren skriver finns det riskscenarier som kan påverka planområdet även efter vidtagande av föreslagna åtgärder.*

Tjärhovet
Brand i eller i närheten av gödningsmedel. Detta ger giftiga nitrösa gaser. I riskanalysen föreslås att ventilationen på universitetet skall stängas av automatiskt, vilket anses som ett bra förslag av Kalmar brandkår, men om det blir en större brand, likt den som var i Halmstad hamn förra året, så kan det bli aktuellt med utrymning av människor i vindriktningen, och då kan det bli stora problem för polisen att utrymma hela universitetet. Detta problem finns redan idag, då hela Kvarnholmen och Barlastholmen ligger relativt nära Tjärhovet, men om man etablerar ytterligare en verksamhet, dessutom med så många personer, i närområdet, så blir problemet ännu större. ***4)***

Kommentar:

4. *Polisen har godkänt planförslaget. Frågan om utrymning bör beaktas i samband med uppdatering av insatsplan/ handlingsprogram för olyckor inom blåljusmyndigheter. Om det blir en större brand likt den i Halmstad som brandkåren refererar till kan ett område på över 2 km påverkas.*

Cisternbrand. Med ogynnsamma vindförhållanden ger det samma problematik som ovan, men ger dock inte nitrösa gaser, men dock giftiga brandgaser från den brinnande vätskan.
Läckage vid eller brand i närheten av den stora gasolcisternen. Detta scenario skulle kunna innebära risk för explosion av gasolcisternen. Detta skulle innebära fara för alla personer som befinner sig på Barlastholmen samt i de delarna av Kvarnholmen som är närmast Tjärhovet.
Brand i närheten av ammoniumnitrat. Ammoniumnitrat är ej brandfarligt i sig, utan endast oxiderande, dvs det understödjer en brand. Ifall det blandas med ett bränsle, t ex diesel från ett fordon, så bildas dock ett explosivt ämne, som är väldigt farligt. I riskanalysen har man räknat på en explosion av ca 300 ton ammoniumnitrat, blandat med diesel, och detta skulle enligt beräkningarna kunna innebära att glas krossas på universitetet, och därför föreslår man laminerat glas på alla fönster. Man måste dock vara medveten om att verksamhetsutövaren har tillstånd att hantera 3000 ton ammoniumnitrat på Tjärhovet, och skulle allt det explodera tillsammans med t ex diesel så skulle det innebära fara för personer som befinner sig på hela Barlastholmen samt hela Kvarnholmen. Sannolikheten för att detta skulle ske anses dock som väldigt liten, då verksamhetsutövaren har extremt höga säkerhetskrav på sig gällande denna hantering. ***5)***

Kommentar

5. *Den dimensionerande mängd ammoniumnitrat som antas vara inblandat i en explosion är en stapel (300 ton). Det är mycket liten sannolikhet för att all ammoniumnitrat som lagras detonerar. Det krävs i så fall en förorening av ammoniumnitratet så att en explosiv blandning uppstår. Mängden som detonerar är beroende av tillgängligt bränsle (exempelvis diesel).*

Inträffade allvarliga olyckor på Tjärhovet i närtid
Under 2012 och 2013 har Kalmar brandkår blivit kallade till Tjärhovet vid två olyckstillfällen där farliga ämnen var inblandade som hade kunnat få stora konsekvenser.

Läckage från gasolcistern
I december 2012inträffade ett läckage från en gasolcistern. Gasol är en mycket brandfarlig gas som ger upphov till väldigt stora riskområden. Det gick inte att stoppa läckaget som hade pågått en längre tid när vi på

brandkåren fick vetskap om händelsen. Denna dag var det mycket gynnsamma väderförhållanden med stark vind. Vid ogynnsamma väderförhållanden då gasen kunnat ansamlas runt cisternen finns risk för antändning och BLEVE[1]. Risk för BLEVE innebär ett riskavstånd på 1000 meter.

Stort utsläpp av alifatnafta
I juni 2013 inträffade ett stort utsläpp av alifatnafta vid övertankning från båt till cistern på Tjärhovet. Utsläppet bedömdes vara ca 20 m^3 stort och berodde på ett läckage från två ventiler. Detta innebar en stor räddningsinsats med upprättad stab på brandkåren. Insatsen kunde avslutas ganska tidigt och övergå i ett miljöärende. Även vid detta tillfälle var omständigheterna gynnsamma. Detta beroende på att just alifatnafta inte betydde någon större fara för människor som inte vistades i direkt närhet och då ämnet inte heller är särskilt brandfarligt. Överpumpning från fartyg till cistern sker dock även med andra ämnen som kunde ha fått betydligt allvarligare konsekvenser för människor som vistades på Tjärhovet och på Kvarnholmen.

Farligt gods på Järnvägsgatan
Läckage av brandfarlig vätska från tankbil eller brand i närheten av tankbil. Ett läckage innebär alltid risk för att läckaget skall antändas, av t ex statisk elektricitet eller annan tändkälla. En brand i närheten av tankbilen skulle värma upp dess innehåll samt innebära risk för att tankbilen med dess innehåll skall explodera, vilket innebär att personer inom en radie av ca 1000 meter är i fara.
Läckage av brandfarlig gas (gasol). Detta innebär fara att ett explosivt moln av gasol skulle kunna driva iväg med vinden och antändas antingen längre bort eller så skulle den brännbara gasen kunna antändas i närheten av tankbilen. Skulle innebära fara för personer inom en radie av ca 1000 meter.
Läckage av ammoniaklösning. Ger giftiga gaser. Riskområdet är beroende av läckagets storlek men i värsta fall skulle det kunna innebära fara för personer inom ca 500 meter i vindriktningen. ***6)***

Kommentar:

6. *Sammanställningen av olika olycksscenarier och vad de kan innebära för riskavstånd som Kalmar Brandkår redovisar kan vara bra för att ge allmänhet och beslutsfattare en bild av vad som kan inträffa. Det kan dock vara svårt att värdera informationen. Konsekvens i form av "fara" är ett icke klart definierat begrepp eftersom det kan innebära risk för skada, dödsfall m.m. Det är därmed svårt att avgöra om det exempelvis kan vara acceptabelt att denna fara når så långt som redovisat. Även sannolikheten för händelsen måste beaktas. Detta är en av anledningarna till att riskanalysen är utförd kvantitativt med vedertagna acceptanskriterier som jämförelsegrund. Detta i enlighet med den riskhanteringsmodell som är antagen av Samhällsbyggnadsnämnden. Att redovisa konsekvensavstånd och en enklare beskrivning av vissa scenarier kan utgöra komplettering av analysen. Detta är en enklare form av analys som gör det enkelt att erhålla en uppfattning av vad som kan inträffa. Utan utförliga beräkningar i form av samhälls- och individrisk som grund är det dock svårt att använda*

[1] BLEVE = Förkortning för Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion, dvs en explosion av en trycksatt cistern med brännbar gas. I cisternen är gasen i vätskeform men vid vanligt atmosfärtryck blir den till gas, därav den kraftiga expansionen/explosionen.

informationen eftersom acceptanskriterier ej fastställts, d.v.s. det är svårt att utifrån informationen avgöra om risken är acceptabel eller ej.

En jämförelse kan göras med riskhanteringsavstånd längs hela Södra vägens sträckning. Enligt Kalmar Brandkårs skrivning föreligger fara för personer inom 1000 meter från Järnvägsgatan, d.v.s. även Södra vägen. Samtidigt finns riskanalyser som visar på acceptabel risk på avstånd 35 meter från samma väg. Det är därför viktigt att vara medveten om vilka kriterier som använts och vad som är syftet med scenariot. Information om fara för personer inom 1000 meter från vägen har begränsad användning inom samhällsplanering. Detta skulle i praktiken innebära fara för hela centrala Kalmar. Därav är det nödvändigt att vid beslut använda vedertagna acceptanskriterier där sannolikhet och konsekvens är avvägt på ett vetenskapligt sätt. I samband med insatsplanering är det dock andra kriterier som används. I de fallen kan riskområdet vara mycket längre. Inom riskområdet kan då exempelvis vissa åtgärder vidtas, exempelvis utrymning.

Åtgärdsförslag

Kalmar brandkår har även granskat åtgärdsförslagen på s.49-52 i riskanalysen och anser att alla dessa åtgärdsförslag skall genomföras ifall detaljplanen antas.

Utöver åtgärdsförslagen i riskanalysen så anser Kalmar brandkår att man skall genomföra följande åtgärder:
Bro eller tunnel över Järnvägsgatan för gående och cyklister. Detta är en åtgärd som krävs av Kalmar brandkår för att i möjligaste mån separera riskerna som finns på Järnvägsgatan från alla personer som kan tänkas korsa denna väg.

I trafikutredningen gjord av Tyréns 2013-04-30 (uppdragsnummer 248463) så föreslås trafikljus i korsningen Järnvägsgatan/Ölandskajen. Kalmar brandkår anser att dessa trafikljus skall installeras även om man bygger en bro eller tunnel för gående och cyklister. Trafikljusen på Järnvägsgatan skall alltid lysa rött, tills fordonen passerar en foto-cell nära trafikljusen. På detta sätt får man ytterligare en säkerhets-garanti (förutom 30 km/tim-hastighetsgränsen) att transporterna på denna väg bromsar in i området. Plankorsningen järnvägen/Ölandskajen skall vara elektrifierad med bommar osv. Kalmar brandkår anser att man i åtgärdsförslagen på s. 50-51 i riskanalysen skall beakta ett utökat nyttjande av järnvägen för Farligt gods till Tjärhovet. Eftersom t ex Kalmar brandkår endast ger tillstånd för den momentana mängden brandfarlig vätska som hanteras på Tjärhovet finns det ingen möjlighet att kontrollera hur mycket av produkterna som transporteras på järnväg, väg eller via båt. Detta innebär enligt brandkåren att man redan innan man antar denna detaljplan skall beakta ett utökat nyttjande av järnvägen.

Fler VMA-tyfoner skall installeras i området så att denna signal blir tydligare i det exploaterade området.

Längs hela Södra vägen/Järnvägsgatan, från E22 till Tjärhovet, skall man sätta upp skyltar om att denna väg är en ”rekommenderad farligt gods-led”. Detta för att tydliggöra både för chaufförer samt personer som befinner sig i närheten av vägen.

Kalmar brandkår anser att det skall anläggas en gång/cykel-väg längs Tjärhovsgatan som leder till caféet som ligger precis utanför grindarna på

Tjärhovet. Detta för att undvika att studenter/personal ska kunna gå/cykla på Tjärhovsgatan.

Kalmar brandkår anser också att det skall anordnas en räddningsväg genom handelsområdet norr om gästhamnen. Detta för att säkerställa att brandkårens fordon kommer fram till anslutningarna för stigarledningar samt för att kunna ställa upp sina fordon för att kunna göra en insats i de småbutiker som finns på utsidan av Baronen mot Gästhamnen.
Kalmar brandkår önskar också att man i riskanalysen stryker meningen om brunnar i stycke 9 på s.52. Detta är ett åtgärdsförslag som diskuterats men som Kalmar brandkår ej anser är acceptabel. ***7)***

Kommentar:

7. *Innan eventuell bro/tunnel utförs bör en kostnads/nyttoanalys utföras. Även om personer går under eller över vägen är avstånd till fordon i sidled ungefär detsamma. Därför finns risk att personer drabbas även om de befinner sig över eller under vägen vid olyckan.*

   Då järnvägen är ett industrispår med låg hastighet, är det möjligt att ett ökat nyttjande kräver åtgärder i form av elektrifiering, bommar etc. Detta bör beaktas vid framtida förändringar i järnvägstransport, hastighet och turtätet.

   Installation av fler VMA-tyfoner är lämpligt om det behövs för att uppnå tillräcklig hörbarhet för personer i området.

   Eventuell skyltning utförs enligt rekommendationer från Trafikverket och påverkar inte planförslaget.

   Planen utförs så det finns plats för gång/cykelväg till café Lotsutkiken.
   Denna detaljplan hanterar inte Baronens köpcentrum och räddningsinsatser i småbutiker längs dess södra sida påverkas inte av detta planarbete.

   Text angående brunnar på s. 52 i riskanalysen tas bort enligt Kalmar brandkårs önskemål.

Kalmar brandkår anser dessutom att förslaget att anlägga en bro över Gästhamnen skulle innebära större möjligheter för personer att utrymma direkt i rätt riktning från universitetet vid en farligt gods-olycka på Järnvägsgatan. Detta anses dock ej som ett krav enligt brandkåren, utan endast en rekommendation, då vi bedömer att en säker utrymning skulle kunna ske ändå, dock skulle den innebära att alla personer först måste utrymma en bit mot Järnvägsgatan för att kunna ta sig ut på Ölandskajen och sedan i nordostlig riktning längs Ölandskajen. ***8)***

Kommentar:

8. *Synpunkten att det är en fördel ur räddningssynpunkt med en bro över Ölandshamnen noteras.*

<u>Åtkomligheten för räddningstjänsten</u>
För att underlätta släckangrepp och minimera insatstiden bör räddningsfordon komma så nära byggnadens entré 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.

Om befintligt gatunät eller motsvarande inte ger erforderliga åtkomstmöjligheter ska en särskild räddningsväg anordnas.
En räddningsväg bör ha en fri höjd av 4.0 m, en bärighet motsvarande ett axeltryck av 100 kN och ett hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande. På raksträckor bör körbanebredden vara minst 3.0 m, längsslutningen högst 8 %, tvärfallet 2 % och vertikalradien (konkav eller konvex) minst 50 m. I kurvor bör den inre radien vara minst 7,0 m samt ha sådan breddökning och hinderfritt område för, genom och efter kurvan att stegfordon kan framföras.
Räddningsväg ska markeras med standardiserad skylt.
En räddningsvägs angöring bör ligga i anslutning till byggnadens adress.
Räddningsväg ska snöröjas och underhållas.

Brandposter
Brandpostnätet skall uppfylla gällande normer.

Insatsmöjlighet vid olyckor på Tjärhovet eller Järnvägsgatan
Brandkårens insatsmöjlighet vid olyckor på Tjärhovet samt Järnvägsgatan kan till viss del försvåras pga av denna planerade etablering. Detta beror främst på den relativt stora personökningen som kan tänkas bli i området. Vid olycka på Tjärhovet är den planerade återsamlingsplatsen, för personer som utrymmer från Tjärhovet (ca 200 pers), på parkeringen nordväst om Ölandshamnen. Samtidigt är brandkårens brytpunkt, för förstärkande enheter, på flisplanen söder om Ölandshamnen, och på denna plats kan det tillkomma ca 10-15 brandfordon vid en stor olycka på Tjärhovet. Samtidigt kan man förmodligen förvänta sig mycket personer från universitetet som befinner sig i området. Kalmar brandkår vill med detta resonemang enbart upplysa beslutsfattarna om att det kan bli väldigt trångt i området vid sådan händelse. Likaså gäller detta en ev farligt gods-olycka på Järnvägsgatan, då det kan bli problematiskt med så pass mycket folk i närområdet. Det kan t ex bli problem med avstängning av områden samt att styra personer i rätt riktning från olyckan.
Vid en stor olycka på Tjärhovet kan det vid mycket ogynnsamma förhållanden bli aktuellt med VMA-signal, dvs signalen som säger åt alla personer i närområdet att hålla sig inne, stänga av ventilationen och lyssna på radion. Om det dessutom skulle bli aktuellt med utrymning av personer i delar av Kvarnholmen och Barlastholmen (inkl Ölandshamnen) så skulle detta redan med dagens förutsättningar innebära en stor insats av polisen. Utrymning sköts alltid av polisen på order av brandkårens räddningsledare, eftersom brandkårens personal är upptagen med själva olyckan, och begränsning av denna. Polisens insats blir ännu större, dvs polisen får ännu mer personer att hantera, i och med denna etablering. Detta skall också beslutsfattare vara medvetna om. ***9)***

Kommentar:

9. *De nya förutsättningarna efter planerade byggnationer förutsätts beaktas i insatsplaner som justeras med hänsyn till utförda förändringar. Brandvägar och återsamlingsplatser redovisas tydligare i planhandlingarna inför det kommande granskningsskedet.*

Slutsats
Kalmar brandkår håller med om att sannolikheten för olyckor med allvarliga konsekvenser för personer är låg i området, både från risker på Tjärhovet samt Järnvägsgatan, och det är många olika parametrar som samtidigt måste hända för att ett worst-case scenario skall inträffa. Men

samtidigt är det väldigt viktigt att beslutsfattare är medvetna om alla de risker som finns, för brandkåren anser att de allvarligaste olyckorna belyses väldigt dåligt i den riskanalys som tagits fram av konsultföretaget i samband med detta förslag till detaljplan, och det blir väldigt lätt att tro om man enbart läser riskanalysen, att alla risker försvinner helt om man genomför de föreslagna åtgärderna. Riskerna försvinner inte i planområdet men sannolikheten för inträffande av olyckor längs Järnvägsgatan samt sannolikheten för personskador från olyckor på Tjärhovet sänks däremot lite genom de föreslagna åtgärderna. Man ska också vara medveten om att det i detta fall inte handlar om mindre konsekvenser som i ”vardags-olyckor”, utan riskerna i detta fall handlar om stora konsekvenser, med stora mängder farliga ämnen och som kan innebära fara för ett stort antal människor. Kalmar brandkår anser att detta belyses väldigt dåligt i den upprättade riskanalysen som är bifogad detaljplane-förslaget.

Kalmar Energi Elnät AB

I det aktuella området har Kalmar Energi Elnät AB en transformatorstation samt ett antal el-ledningar och kabelskåp m.m. för distribution av el inom området.

I samrådet har ni redovisat att vår transformatorstation kan behöva flyttas till Matrosen 1. Utgångspunkten i planarbetet måste vara att transformatorstationen **inte** ska behöva flyttas. Det är bara om det **inte finns några möjligheter** att låta den stå kvar på samma plats, som en flytt av den kan bli aktuell.
Likaså vill vi att man i planarbetet tar hänsyn till våra ledningar och övrig utrustning vi har i området, så att bara ett minimum av den utrustningen måste flyttas.

Ni skriver i samrådet att ”Flytt och omdragning av ledningar kommer att behöva utredas”. Det måste även gälla för transformatorstationen. Eftersom flytt av transformatorstation och ledningar tar ca **6 månader** från projektering och beställning av materiel till driftklar anläggning, är det viktigt att utredningsarbetet, där vi ska vara med, börjar i mycket god tid innan eventuella flyttar av kabel och transformatorstation ska vara genomförda.

På sidan 34 i samrådet skriver ni följande gällande Kalmar Energi:
Ledningsrätt för el (0880K-01/76.2) ska delvis flyttas, så att den endast omfattar allmänplatsmark. Ledningarna ska delvis flyttas, se nedan under tekniska och ekonomiska frågor. ***1)***

Kommentar:
1. *Frågor om eventuell flytt av ledningar och transformatorstation bearbetas inför granskningsskedet.*

Behöver vi verkligen ha Ledningsrätt för kablar som ligger i allmän platsmark? ***2)***

Kommentar:
2. *Ledningsrätt på allmänplatsmark är inte nödvändigt.*

Eventuell flytt av transformatorstation och ledningar m.m. bekostas av beställaren. ***3)***

Kommentar:

3. *Frågor om ekonomiska kostnader för de lösningar som framkommer i det vidare arbetet bearbetas i den vidare processen.*

Kalmar Hamn

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade i mitten av maj 2013 att skicka ut förslag till ny detaljplan för Ölandshamnen med intilliggande område på samråd. Kalmar Hamn AB har givits tillfälle till yttrande.

Detaljplanområdet ligger inom hamnbolagets geografiska ansvarsområde och frågan är därför av lätt insedda skäl av synnerligen stor betydelse för hamnverksamheten, idag och i framtiden. Hamnens planeringshorisont sträcker sig inte sällar femtio eller t.o.m hundra år fram i tiden. Viktigast av allt i detta sammanhang är att erinra om följande realitet; Har man en gång valt bort hamnverksamheten, kan man i praktiken aldrig återuppta verksamheten igen i ett senare skede.

Kalmar Hamn och dess kunder har haft en gynnsam utveckling särskilt under de två senaste decennierna. Godsomsättningen har successivt ökat till över en miljon ton årligen och verksamheten har genererat goda vinster varje år. Uppskattningsvis 80 % av det gods som hanteras i hamnen kommer från eller ska till kommuner belägna utanför Kalmar. Hamnen är därmed av stort betydelse inte bara för Kalmar kommun utan även för andra omkringliggande kommuner belägna i sydostregionen.

För att få en uppfattning av den verksamhet som bedrivs inom hamnområdet, vid sidan av siffror om godsomsättning, fartygsanlöp etc, kan konstateras att varumärket i konsumentleder för de varor som hanteras över hamnens kajer under ett år kan uppskattas till någonstans mellan sju och tio miljarder kronor.

<u>Generellt</u>
Projektledningen har under hela planprocessen haft höga ambitioner för att möta det stora informationsbehovet som visat sig finnas i just denna planfråga. Det har inneburit många möten och informationsträffar med berörda företag, fastighetsägare, myndigheter och inledningsvis även öppna möten som vänt sig till allmänheten. Uppmärksamheten i lokal media har också varit osedvanligt stor och inte minst allmänheten har visat ett hett engagemang. Det visar med all önskvärd tydlighet att detaljplanen ifråga rör ett mycket känsligt område i centrala Kalmar.

Genomgående under hela denna planprocess har man fått intrycket av att konflikter mellan olika intressen som otvetydigt finns, har tonats ned och slätats över under mottot att allting ska ordna sig till det bästa i slutänden. Samma förhållanden gäller själva förslaget till ny detaljplan som inte innehåller den kritiska analys som i vart fall hamnbolaget anser bör finnas med i ett plandokument av den dignitet som är aktuell i det här fallet. Känslan är att många viktiga problemställningar har sopats under mattan.

Ord som samarbete och samexistens mellan hamnen och övriga staden återkommer frekvent i planhandlingarna. Välklingande ord förvisso, som dock inte har verklighetsanknytning alla gånger. Hamnens verksamhet är omgärdad med en rad myndighetskrav gällande miljö. Säkerhet, risker m.m. som dessutom tenderar att skärpas successivt. Dessa lagkrav är ofta tvingande och olika motstående riksintressen kan därför inte alltid lösas i samförstånd. Ibland måste man helt enkelt välja vilken verksamhet som ska prioriteras. I planförslaget är det i många avseenden ett förbisett faktum. Vill man ha en fortsatt livskraftig hamn måste hamnens och hamnens kunders intressen skyddas mot företeelser som riskerar att inkräkta på de olika verksamheterna. I förlängningen kan annars intrången i hamnintressenternas influensområden medföra allvarliga driftsinskränkningar. ***1)***

Kommentar:

1. *Kalmar Hamn har från planarbetets början erbjudits att delta i arbetsgruppen för framtagandet av planen.*
   I samband med detaljplanarbetet har nio olika utredningar tagits fram för att belysa de komplexa frågeställningar som finns i området. I det sammanhanget kan särskilt värdebeskrivningen lyftas fram som säger att hamnen kan utvecklas enligt fyrstegsprincipen oavsett universitetets etablering.
   Det har funnits en tydlig politisk viljeinriktning under planarbetets gång att stad och hamn ska kunna utvecklas hand i hand.

Lokalisering

Beskedet att Ölandshamnen skulle utredas som lokalisering för hela Linnéuniversitetet mottogs med utomordentligt stor förvåning och skepsis av hamnbolaget från första stund sommaren 2012. Oron och farhågorna har dessvärre inte minskat under planprocessens gång. Detta trots den avsiktsförklaring som kommunfullmäktiga beslutade om vid sitt sammanträde den 26 april 2011 – och alltjämt gäller – där man i punkt 8 fastslår att *Universitetets expansion vid Ölandshamnen ska möjliggöra fortsatta tillväxtmöjligheter för Kalmar Hamn AB.* Hamnbolaget anser för sin del att det finns betydande risker för framtida begränsningar för hamnverksamheten om planerna för Linnéuniversitetets expansion i direkt anslutning till hamnens verksamhetsområde genomförs.

I farans riktning ligger naturligtvis samtidigt att framtida utvecklingsmöjligheter i form av ökad godsomsättning och hantering av nya varuslag på Barlastholmen och Finngrundet blir ytterst begränsande.

Av planbeskrivningen framgår att kommunen anser att Ölandshamnen är det bästa lokaliseringsalternativet och att Fredriksskansområdet är andrahandsalternativet. Det framgår dock inte hur man kommit fram till denna slutsats. I plandokumentet saknas även en utredning om de alternativa lokaliseringarna som har diskuterats i den allmänna debatten. Som exempel kan nämnas Brofästet och Malmen. I MKB-n borde enligt hamnbolagets förmenande åtminstone Fredriksskans finnas med som en alternativ lokalisering med beskrivning av miljökonsekvenserna så att de kan jämföras med det nu presenterade planförslaget. Sammantaget är det en brist i planförslaget att inte dessa frågor penetrerats ordentligt. ***2)***

Kommentar:

2. *Detaljplanens uppdrag och syfte är att pröva om Linnéuniversitetets verksamhet kan förläggas på den angivna platsen i Ölandshamnen. Detaljplanen hanterar inte*

var i staden universitetet ska placeras. En omfattande utredning av universitetets optimala placering i staden gjordes år 2009. Kommunfullmäktige beslutade då att gå vidare med Fredriksskansområdet och Ölandshamnen.

Riksintresset

Som framgår av planbeskrivningen är Kalmar hamn och farleden i Kalmarsund utpekade som riksintressen enligt beslut av Trafikverket hösten 2010. På motsvarande sätt är även Södra vägen och järnvägsspåren till hamnen beslutade riskintressen. Området för riksintresset gällande hamnen är ännu inte definierat. Fram till dess är därmed riksintresseområdet identiskt med hamnens verksamhetsområde. Det innebär m.a.o. att hela detaljplanområdet med undantag för Ölandskajen och Hamnplatsen väster om Baronen, ligger inom riksintresseområdet.

Enligt miljöbalken 3 kap 8 § ska områden av riksintresse för hamnanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar nyttjande av anläggningen. Det behöver inte nödvändigtvis vara en betydande påverkan för att verksamheter inte ska tillåtas inom influensområdet. Inte heller sådant som kan försvåra nyttjandet av hamnen vid en framtida utveckling ska tillåtas inom influensområdet.

I planbeskrivningen och MKB:n nämns att planerad bebyggelse kan anses försvåra användandet av hamnen i egenskap av riksintresse, men att risken är stor att nuvarande verksamheter störs på samma sätt som planerad. Därmed dras slutsatsen att en konflikt finns redan i dagsläget. Från hamnbolagets sida avvisas detta påstående kategoriskt. Mer om detta under rubriken buller nedan. ***3)***

Kommentar:

3. *Kommunen är medveten om att Kalmar hamn är av riksintresse. Liksom Kalmar hamn själva skriver är hamnens totala verksamhetsområde tillfälligt utsett som riksintresse till dess att hamnens värde utretts. Därför har detta detaljplanarbete aktualiserat att en ny värdebeskrivning av hamnen har tagits fram eftersom den ligger till grund för riksintressevärdering. Värdebeskrivningen har tagits fram i samverkan mellan Kalmar hamn (kommunalt bolag), Länsstyrelsen, Trafikverket, Regionförbundet och kommunens arbetsgrupp. Värdebeskrivningen säger bland annat att hamnen inte har någon framtid norr om Barlastgatan.*
   Kommunen noterar hamnens synpunkt att det inte finns någon konflikt i området idag, mellan hamnens verksamhet och övrig verksamhet (som bland annat innefattar Linnéuniversitetet).

Risker och säkerhet

I Planbeskrivningen för Ölandshamnen under rubriken ”Risker och störningar” anges att dessa inte bedöms öka till följd av planförslaget. Längre fram i planförslaget kan man dock läsa att detta gäller endast under förutsättning att säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Man ger med dessa båda konstateranden en något motsägelsefull bild av risksituationen.

En risk är produkten av sannolikheten för en viss händelse och konsekvenserna för händelsen ifråga. Om konsekvenserna av t.ex. en trafikolycka är desamma i två olika planförslag, men sannolikheten för att en olycka ska inträffa ökar med ett visst planförslag så ökar även risken. Intuitivt inser nog de flesta att risksituationen och de erforderliga skyddsavstånden påverkas i betydande utsträckning om planintentionerna realiseras så att antalet studenter och andra som kommer att vistas i och i

anslutning till universitetsbyggnaderna kommer att öka dramatiskt. De blir inte bara så många fler, de kommer samtidigt betydligt närmare hamnens arbetsområde.

Enligt hamnbolagets förmenande är det exempel som redovisas i MKB-n på säkerhetshöjande åtgärder i form av hastighetssänkning till 30km/tim på Tjärhovsgatan för att minska risken, långtifrån tillräckligt för att åstadkomma en oförändrad risksituation jämfört med dagsläget.

I MKB:n konstateradeas f.ö. också att det behövs ytterligare utredningar av riskerna med passager över farligt godsleden Södra vägen och olycksriskerna med ammoniumnitrat. Dessa utredningar bör presenteras innan planens eventuella fastställande eftersom det kan handla om allvarliga risker som kan ha stor betydelse för planområdet. ***4)***

Kommentar:

4. *En riskanalys utförs enligt vetenskapliga modeller för att bedöma en risksituation. En riskanalys är den metod som används för att bedöma risk i planarbete. Riskerna har beräknats utifrån hamnens befintliga miljötillstånd vid fullt nyttjande. Riskanalysen och trafikutredningen ger en rad åtgärdsförslag. I granskningsskedet förtydligas dessa åtgärder i planhandlingarna. I riskanalysen framgår det att korsningspunkterna över Järnvägsgatan inom planområdet är mindre säkra idag än om planförslaget genomförs med tillhörande säkerhetsåtgärder längs vägen. Detta trots den ökande mängden människor i området över hela året. Redan idag befinner sig många människor i området, framförallt sommartid. Inför granskningsskedet förtydligas planhandlingarna med tydligare åtgärder för trafiksäkerhet, vägar och korsningspunkter inom planområdet. Parallella processer ser över mer övergripande frågor som Södra vägen och stadens cykelvägnät.*

Flera av hamnens kunder på Tjärhovet utgör s.k. Sevesoanläggningar på den lägre eller högre kravnivån. (Företag som hanterar och lagrar vissa mängder av särskilt farliga kemikalier som är giftiga, miljöfarliga eller explosiva, omfattas av en lag och förordning - Sevesolagen - om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.) Detta faktum har inte berörts i vare sig planbeskrivningen eller i riskanalysutredningen och endast i svepande ordalag i MKB-n. Det är en uppenbar brist i planförslaget att man inte gått mer på djupet och analyserat innebörden av Sevesoanläggningarnas existens på Tjärhovet.

Kalmar kommun har anlitat Norconsult för att upprätta miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen. Den 3 april 2013 hölls ett möte mellan verksamhetsutövarna Kalmar hamn och Norconsult på konsultens initiativ. Protokollet från mötet bifogas detta samrådsyttrande. På sidorna 5-7 i mötesprotokollet redovisar konsulten sina egna synpunkter på riskanalysen i egenskap av expert inom just detta område. Med önskvärd tydlighet framgår att kommunens egen konsult anser att riskanalysen är bristfällig på fler punkter och att ex.vis frågeställningar kopplade till hanteringen av gasol borde ha redovisats med utförligt. ***5)***

Kommentar:

5. *Riskanalysen har kompletterats enligt önskemål från konsulten för miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med den fullständiga riskanalysen inför granskningsskedet. I riskanalysen redovisas riskscenarier med de ämnen som är anledning till att verksamheterna är*

Sevesoanläggningar. Därmed är detta beaktat i analysen. Riskanalysen kan kompletteras med information om Sevesolagstiftningen och de krav den innebär.

Sjöfarts- och hamnskydd

I likhet med övriga svenska hamnar omfattas Kalmar hamn av det internationella regelverket för hamn- och sjöfartsskydd, den s.k. ISPS-koden med tillhörande EU-direktiv. Den ursprungliga svenska lagstiftningen trädde i kraft per den 1 juli 2004. Nya kompletterande lagar och regler har tillkommit sedan dess. Hamnens ISPS och hamnskyddsområde på Barlastholmen gränsar till Barlastgatan och ligger därmed bara ett tjugotal meter från de närmaste byggnaderna inom planområdet. En analys och värdering av konsekvenserna av att planområdet med tilltänka byggnader ligger i direkt anslutning till hamnens ISPS-område saknas i såväl planbeskrivningen som riskanalysen. ***6)***

Kommentar:

6. *Övergångszonen mellan stad och hamn förtydligas i planhandlingarna inför granskningsskedet.*

Trafik

Hamnbolaget och inte minst dess kunder är helt beroende av att trafiken på tillfartslederna till hamnen, såväl som inom hamnområdet löper friktionsfritt. Det innebär att framkomligheten för tunga transporter inte får begränsas eller försvåras. Oavsett vad som sägs i planbeskrivningen med tillhörande utredningar om antalet cyklister, gångtrafikanter och bilister i dagsläget, erfarenheter från Växjö m.m, kan ingen veta hur det blir i realiteten om planerna genomförs. Det blir en helt ny situation. Det man kan säga med visshet är att antalet cyklister, bilar och fotgängare kommer att öka mångfalt i och runt hamnområdet. Särskilt allvarligt befaras trafiksituationen bli längst Barlastgatan som tydligen är tänkt att nyttjas för gång- och cykeltrafik i betydligt större omfattning än i dagsläget. Till detta kommer dessutom ett stort antal bilister som ska söka sig ner till parkeringsgaragen under jord. Allt detta sammantaget riskerar att högst påtagligt försämra framkomligheten längs gatan för de tunga transporterna som ska in i hamnområdet för att lasta eller lossa gods. Det går heller inte att bortse från det faktum att olycksriskerna därmed kommer att öka högst väsentlig. ***7)***

Kommentar:

7. *Trafiksäkerhetslösningar och övergångszonen mellan stad och hamn ska förtydligas i planhandlingarna inför granskningsskedet. Idag varierar Barlastgatans bredd mellan 8-11 m och ingen separat gång och cykelbana finns. Enligt förslaget i trafikutredningen ska gatan stramas upp och i dess norra del anläggs en gång- och cykelväg. Utformningen av planförslaget uppmuntrar främst till ankomst norrifrån. Inför granskningsskedet kompletteras planhandlingarna med tydligare åtgärdsförslag för trafiksäkerhet och utformning av korsningspunkter.*

En sänkning av hastigheten till 30 km/tim i långa sträckningar längs infartslederna till hamnen bekymrar flera av hamnens kunder. För de fordon som trafikerar hamnen fram och tillbaka många gånger under ett dygn, kan det medföra ett minskat totalt transportarbete p.g.a. tidsfördröjningen. ***8)***

Kommentar:

8. *Detaljplanen hanterar främst den vägsträcka och de korsningspunkter som finns inom planområdet. Korsningspunkterna inom planområdet är enligt riskanalysen inte trafiksäkra idag. Planhandlingarna ska förtydligas inför granskningsskedet med de åtgärdsförslag som presenteras i riskanalysen och trafikutredningen. I samband med planarbetet ska bland annat Södra vägens sträckning ses över som helhet liksom cykeltrafiknätet i staden. Detta arbete bedrivs parallellt med detaljplanarbetet.*

Luft

Det är osäkert om miljömålet för partiklar klaras med planförslaget eftersom trafikökningar normalt medför ökade partikelhalter. I MKB-n hänvisar man till användandet av dubbdäck – som anses vara den faktor som bidrar mest till höga partikelhalter i luften – minskar och att det skulle innebära att partikelhalterna snarast förväntas minska inom planområdet. Men mellan 2010 och 2012 minskade användningen av dubbdäck bara från 68,3% till 65,1%. Om detaljplaneförslaget genomförs kommer som nämnts tidigare antalet privatbilister i området att öka markant och det är trots allt sådana fordon som använder dubbdäck. Därmed kommer planförslaget att motverka möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för luft. 9***)***

Kommentar:

9. Luftkvaliten i området har bedömts av sakkunniga i miljökonsekvensbeskrivningen och bedöms inte påverkas negativt av planförslagets genomförande.

Lukt

Det förekommer emellanåt klagomål på lukt från hamnområdet. Nästan undantagslöst rör klagomålen lukt som uppkommer i samband med Kalmar Lantmäns foderproduktion. Särskilt vid en sydostlig vindriktning kan vissa olägenheter uppstå. Luktstörningarna är dock inte besvärande för de som i dagsläget har sin verksamhet inom hamnområdet eftersom de i regel inte är särskilt störningskänsliga. Med en eventuell ny universitetsbebyggelse inom hamnområdet skulle saken med stor sannolikhet komma i helt ett annat läge. Risken är uppenbar att tusentals studenter ovana vid miljöförhållandena i en hamn kommer att uppfatta lukten från foderfabriken som besvärande. Särskilt i skenet av att området kommer att innehålla en 44 meter hög byggnad. ***10)***

Kommentar:

10. Ett villkor för uppförande av Lantmännens nya foderfabrik har varit att försöka förbättra luktsituationen, bland annat med en högre skorsten. Luktsituationen bör ha möjlighet att bli bättre med den nya fabriken än innan.

Buller

Det konstaterades i MKB:n under rubrik ”Summering av bullerkällor” att de inte finns några krav i villkoren för respektive verksamhet att summera bullret från alla verksamheter i området. Det sammanlagda bullret kan alltså bli högre än bullret från varje enskild verksamhet. Orsaken till att det endast är bullret från en enskild verksamhet som respektive verksamhet riktvärden gäller för, är att villkor i tillståndet enligt miljöbalken endast kan ställas på sådant som verksamhetsutövaren kan styra över. Detta medför alltså att planområdet kan utsättas för högre buller än vad respektive verksamhets tillstånd anger trots att verksamhetsutövarna håller sig inom sina villkor.

I MKB:n uppges att verksamhetsutövarna på Tjärhovet, förutom Kalmar Lantmän, inte har några tillstånd med villkor för gällande buller. Detta stämmer inte utan sådana villkor finns t ex både för Nynas och Statoils verksamhet på Tjärhovet.

I planbeskrivningen anges vad gäller undervisningslokaler att detta är praxis att ekvivalenta ljudnivåer inte överskrider 55 dBA och detta bedöms klaras med planerad kvarters- och gårdsbebyggelse. Kalmar Hamns bullervillkor innebär dock att man inte får bedriva verksamhet som medför buller överstigande 50 dBA dagtid på vardagar, 45 dBA kvällstid och 40 dBA nattetid från den 1 januari 2016. Det bör särskilt observeras att detta gäller även utanför fasader som vetter söderut mot hamnen och inte bara på innergården.

I samrådsunderlaget motiveras universitetslokaliseringen i den bullrande hamnmiljön med att hamnbolaget Kalmar Lantmän överskrider sina bullerriktvärden redan i dagsläget och att de åtgärder och begräsningar som tillföljd av detta behöver vidtas kommer att medföra att bullerriktvärdena klaras även för planerad verksamhet. Det är ett direkt felaktigt påstående att hamnen inte skulle klara sina bullerriktvärden i nuläget. Slutsatsen är baserad på en bullerkartläggning som gjordes våren 2010 där bullervärdena riskerade att överskridas framförallt vid flisning av timmer på södra Kvarnholmen. Sedan hösten 2011 tillåter inte hamnbolaget längre flistuggning i det aktuella området. Men under alla omständigheter visar detta specifika fall vilka begränsningar som kan uppkomma i hamnens verksamhet om ytterligare utbildningslokaler uppförs i hamnens närområde. De planerade universitetsbyggnaderna har också betydligt högre höljd än befintliga utbildningslokaler, vilket gör att de kommer att bli mer utsatta för buller från verksamheterna i hamnen än vad befintliga lägre utbildningslokaler gör i dagsläget.

I planbeskrivningen under rubriken ”Från högskola till universitet” anges att man från universitetets sida vill kunna erbjuda en ändamålsenlig studiemiljö. Det kan ifrågasättas om det kommer att bli någon studiero för studenterna i ett riksintresse för hamn även om respektive verksamhetutövare i hamnen klarar sina respektive bullervillkor.

Under rubriken ”Kompletterande bulleruträkningar” i MKB:n anges att beräkningar av ljudnivåer från hamnverksamheten måste göras för ny planerad bebyggelse. Mot bakgrund av ovanstående är det viktigt att en sådan beräkning görs innan planen eventuellt antas. En sådan utredning kan visa vilken typ av godshantering som riskerar att inte längre kunna bedrivas i hamnen om planen genomfrös.

Sammanfattningsvis innebär den planerade universitetsbebyggelsen i Ölandshamnen en väsentligt större risk att Kalmar hamn AB och för all del även Kalmar Lantmän, inte klarar sina bullervillkor med den verksamhet som bedrivs i dagsläget. Då ska man samtidigt ha i åtanke att hamnens bullervillkor skärps ytterligare per den 1 januari 2016, som nämnts tidigare. ***11)***

Kommentar:

11. *Inför granskningsskedet kompletteras planhandlingarna med förtydliganden av gränszonen mellan hamn och stad. Planhandlingarna kompletteras också med förtydliganden kring buller och en mer samlad bild av bullersituationen i området.*

Övrigt
I planbeskrivningen på sid 5 under rubriken Markägoförhållanden har fastighetsbeteckningarna blandats ihop. Eldaren 1 ägs av Kunskapsmiljön 2 AB medan Kalmar Hamn AB äger Eldaren 6.

Ställningstagande
Självfallet ser Kalmar hamn AB positivt på Linnéuniversitetets expansion och utveckling i Kalmar. Däremot har hamnbolaget från första stund varit öppet kritiskt mot att kommunen/universitetet föreslår att universitetets samlade verksamhet i Kalmar i framtiden ska förläggas till hamnområdet. I och med detta val av lokaliseringsalternativ tar man enligt hamnbolagets uppfattning en betydande risk för att nuvarande hamnverksamhet kan komma att begränsas samtidigt som hamnens utvecklingsmöjligheter kan hämmas och bli ett osäkerhetsmoment för hamnen och dess kunder för lång tid framöver.

Av denna anledning föreslår hamnbolaget att planarbetet avbryts och att man istället väljer ett annat lokaliseringsalternativ för universitetet.

Kalmarsundsregionens Renhållare (KSRR)

Vid fortsatt planering för byggnation ber vi att utformning, placering och tillgänglighet av miljörum utföres i enlighet med KSRR:s råd och rekommendationer som bifogas och att man är noggrann med att se till att avfallsutrymmena är tillräckligt stora för det avfall som uppkommer både för tillkommande verksamhet och befintlig verksamhet.

I planen beskrivs att all verksamhet inom planområdet måste klara sin egen avfallshantering inom den egna kvartersmarken. För att KSRR skall kunna ge ett positivt svar måste det ur planen klart framgå att KSRR:s råd och rekommendationer för utformning av avfallshantering kommer att följas och inte enbart att den skall rymmas inom den egna kvartersmarken.

Av planbeskrivningen framgår att den tillfälliga paviljong för gästhamnens kärl kommer att rivas. Denna (sopgård) paviljong måste då ersättas, det är viktigt att tillgängligheten uppfyller KSRR:s krav samt att utrymmet är dimensionerat för att klara den mängd avfall som uppstår. Idag klarar den Gästhamnens avfall men inte restaurangens. Enbart gästhamnen har 11 st 660 liters kärl för hushållsavfall som töms 1 ggr per vecka i detta utrymme därutöver tillkommer kärl för producentavfall t.ex. glas mm. I planarbetet bör man även ta hänsyn till att restaurangen idag har en tillfällig lösning som ej är bra med en vippcontainer på parkeringen rakt över gatan dvs inte inom kvartersmark och där det på sikt är tänkt att planera för hotell enligt illustrationskartan. Denna vippcontainer töms två ggr per vecka sommartid när restaurangen är i gång, år 2012 delade däremot gästhamnen och restaurangen utrymmet i den tillfälliga paviljongen där utrymmet i år inte räcker till.

Det finns ett miljöhus vid Barlastgatan 1 som hämtas från lokalgatan mellan Eldaren 1 och Matrosen 1 enligt illustrationskartan bebyggs platsen där miljöhuset finns och behöver ersättas med nytt miljöhus som bör placeras mot lokalgatan så nära vägen som möjligt i markplan.

Det finns ett miljöhus vid Barlastgatan 11 dit KSRR idag backar upp, vilket inte är bra: enligt illustrationskartan bebyggs platsen där miljöhuset finns och behöver då ersättas med nytt miljöhus som bör placeras mot Barlastgatan så nära vägen som möjligt i markplan.

Biblioteksbyggnaden avfall rekommenderar vi att man samlokaliserar med byggnaden jämte då framkomligheten för KSRR:S fordon redan idag ofta hindras för de sopskåp som Gästhamnen har i höjd med biblioteket längs med kajen.
Begränsad framkomlighet redan idag längs med Kajpromenaden som med föreslagen utformning kommer att begränsas ytterligare och vara olämplig för planerad körning med tungt fordon.
KSRR besöker vanligtvis miljöhus dagligen för hämtning av olika avfallsfraktioner. En lösning för bibliotek, universitet och gästhamnens sopskåp vid Stuvaregatan alternativt Barlastgatan föreslås.

KSRR rekommenderar att man tar hjälp av oss vid dimensionering, placering och utformning av miljörum ta kontakt med undertecknad. ***1)***

Kommentar:
1. *Synpunkterna noteras och lösningar utarbetas gemensamt i den fortsatta planprocessen.*

Kalmar Vatten AB

Gokänner förslaget.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Bakgrund
Samhällsbyggnadskontoret har av kommunledningskontorets mark- och planeringsenhet fått i uppdrag av att ta fram en detaljplan för Ölandshamnen, fastigheterna Eldaren 1,6 och del av fastigheten Kvarnholmen 2:6 m.fl. En detaljplan har därefter tagits fram i samråd med kommunledningskontoret. Planens syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att etablera Linnéuniversitetet i Kalmars samlade verksamhet och lokalbehov i Ölandshamnen som ett stadsintegrerat universitet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har nu möjlighet att lämna synpunkter på förslag till detaljplan för Ölandshamnen, fastigheterna Eldaren 1 och 6 samt del av fastigheten Kvarnholmen 2:6 m.fl. Eftersom planen utarbetas i samråd med mark- och planeringsenheten föreslås inga ytterligare synpunkter.

Beslut
Kommunstyrelsens arbetsutskott har inga synpunkter på förslaget till detaljplan för Ölandshamnen, fastigheten Eldaren 1, 6 och del av fastigheten Kvarnholmen 2:6.

Protokollsanteckning
Inger Hilmansson (FP) redovisar följande protokollsanteckning:

”Det är en ganska omfattande och väl utarbetat plan för det område som avses. Men det finns ett antal faktorer som gör det mycket tveksamt att förlägga en så omfattande verksamhet till det område som behandlas:
Logistiskt borde området reserveras för verksamt som av nöd behöver förläggas till närhet av kaj.
Logistisk borde en verksamhet som dagligen besöks av ca 2.000 personer (?) inte förläggas på plats med så begränsade kommunikationsvägar.
Logistiskt: Vad händer vid en utrymning? Vart tar människor vägen när det inte finns öppna ytor och vägar från området i mer än begränsade väderstråck?...
Logistiskt: Är det rimligt att området dagligen besöks av upp till ca 1.000 cyklister och 350 bilister varje dag (förutom gående)?
Området, som befolkas av så många människor. Har en liten (ingen) tillgång till öppna gröna ytor.
Dagvattenhanteringen inom området är problematiskt med den exploateringsgrad som avses. (Blir i och för sig ingen större skillnad mot idag, men borde kunna ordnas för ett nybygge av tänk karaktär).
Är det rimligt att ett så stort ’kontorskomplex’ förläggs i anslutning till en genomfartsgata för farligt gods?
Framtida konfliktrisker med hamnen i övrigt: Hamnen (omsätter i dagsläget årligen cirka en miljon ton gods: framförallt skogs-, lantbruks- och oljeprodukter) är en mycket betydelsefull funktion i Kalmar kommun med omnejd och riskerar framtida konflikter med den nya verksamheten vad gäller buller, damm, lukt och konsekvenser av eventuell brand etc. ***1)***

Kommentar:
1. *Frågorna belyses i de utredningar som har tagits fram som underlag för detaljplanen.*

I sak borde även planen vara mer generell:
Om inte området kommer att bebyggas på aviserat sätt borde detaljplanen vara mer generell i sin utformning för att kunna passa annan verksamhet, t ex hamnanknuten sådan, service till båtgäster, handel/servering, men även kontor i övrigt i mindre omfattning. Detta för att inte behöva omarbeta detaljplanen helt om området inte kommer att utnyttjas för skolverksamhet.
Kvarterets andvändning och utformning mot Barlastgatan borde begränsas till sådan som inte riskerar att komma i konflikt med den verksamhet som bedrivs på andra sidan gatan. ***2)***

Kommentar:
2. *Detaljplanen måste regleras tydligt på grund av den komplexa omgivningen.*

Vi kan också konstatera att antalet enskilda sakägare är få, trots att engagemanget från kommunens invånare är mycket stort. Folkpartiet liberalerna kommer att ställa krav på kompletterande beslutsunderlag till detaljplan när det gäller markens värde, kommunens kostnader för ev. sanering och kostnader för vakanser i de fastigheter som Linnéuniversitetet avser att lämna. Ett brett engagemang tror vi stimulerar till bättre beslutsunderlag i processen.”

Kultur- och fritidsnämnden

Planförslaget förutsätter att frågan om Byteaterns slutliga placering är löst (kulturcentrum). Parkeringen på Stuvaregatan kan inte tas bort om Byteatern finns kvar i nuvarande lokaler. Universitetsbygganden mot

Stuvaregatan kan inte heller behandlas som en baksida med garageinfart om Byteatern finns kvar. I så fall är det en torgbildning som ska gestaltas mellan universitetet och Byteatern. Samma sak gäller om Byteatern flyttar och det är en annan verksamhet av offentlig karaktär som flyttar in i byggnaden. ***1)***

Kommentar:

1. *Det är viktigt att södersidan av universitetet inte upplevs som en baksida, även om ytterligare entréer undviks mot Barlastgatan. Stuvaregatan ger idag en fin vy och koppling från kajen i Ölandshamnen och andra sidan vattnet vid Baronen mot Byteatern. Planförslaget visar en omgestaltning av det som idag är en väg med parkeringsplatser till att bli en gata med möjliga planteringar. Gatans omvandling skulle bli en förbättring och kan bli en mer värdig och tydlig entré till Byteatern än idag. Avsikten är att Byteatern på sikt ska flyttas.*

Biblioteket/universitetsbygganden måste fungera inbjudande för studenter och allmänhet även sommartid. Den nuvarande sjöbefälsskolans slutna fasader och stängda verksamhet är ett negativt exempel. Kommer universitetsbiblioteket att vara öppet sommartid? Någon typ av kafé kopplad till biblioteket kan vara viktigt. ***2)***

Kommentar:

2. *Inför granskningsskedet ska de parkeringsplatser som försvinner enligt detaljplanförslaget ersättas så att kommunens parkeringsnorm uppfylls. Kommunen och universitetet anser att det är viktigt med utåtriktad verksamhet i universitets bottenvåningar. Detaljplanen reglerar att minimum 80 procent av fasad mot kaj måste vara utåtriktad. Lokalerna mot gatan innehåller ytor för extern verksamhet som butiker och caféer. Enligt universitetet kommer det att finnas ett café i anslutning till biblioteket. Universitetets intention är att öppna upp de slutna ytorna i de befintliga byggnadernas bottenvåningar. Restaurang Zegel är öppet för alla. Gästhamnens servicebyggnad blockerar till viss del kontakt.*

Universitetsbyggnaden kommer att vara central för Kalmars identitet och profil. Det är därför viktigt att byggnaden är arkitektoniskt spännande och att konstnärlig gestaltning används integrerat. Byggnaden ska vara djärv, inbjudande och uttrycka vilja till kreativitet och förståelse över de estetiska värdenas betydelse. ***3)***

Kommentar:

3. *Upplysningar kring byggnadernas utformning kommer att tillföras detaljplanen.*

Kultur- och fritidsnämnden har för övrigt inga synpunkter på förslaget.

Vänsterpartiet

Vi tycker att planen är väl genomarbetad och ger ett en bra grund för att etablera stora delar av Linnéuniversitetet i Ölandshamnen. Vi har som parti och politiska företrädare fått en bra information och kunnat ställa alla möjliga tänkbara frågor. Ett stort antal informationsmöten har också genomförts.

Trots detta har vi ändå några synpunkter som måste med i det fortsatta arbetet.

Området måste ha en egen angöring/hållplats för kollektivtrafik.
Det saknas i nuvarande förslag. Kollektivtrafiken har en mycket viktig roll i dagens Kalmar och ännu mer i det framtida hållbara Kalmar. Många studenter, personal, kommuninvånare och besökare kommer att vistas och regelbundet besöka området. Därför är en anslutning till kollektivtrafiken och en markerad, tydlig och väderskyddad hållplats ett måste. ***1)***

Kommentar:

1. *Enligt Ölandskajens utformning finns det utrymme för en eventuell busshållplats och bussträckningar längs gatan. Inför granskningsskedet förtydligas planhandlingarna vad gäller trafiklösningar för vägar och korsningspunkter inom planområdet. Kalmar läns trafik styr linjedragning av kollektivtrafik.*

Det krävs bättre beskrivning av cykelvägar i och till området. Ett stort antal cykelparkeringar planeras i området. Det är bra. Men planen måste också innehålla en beskrivning av hur cykelvägarna i Ölandshamnen kopplas samman med övriga cykelnätet. Vilka ändringar måste göras för att vi tryggt och effektivt ska kunna cykla från övriga områden, t.ex. Kvarnholmen och Malmen. Vi vill ha en genomtänkt cykelstrategi för området och kopplingarna till övriga Kalmar. ***2)***

Kommentar:

2. *I trafikutredningen beskrivs det hur cykeltrafiken till universitetet bör utformas för att fungera. Förbättringar av cykelförbindelserna beskrivs bland annat som behövliga längs Olof Palmes gata, Larmgatan, östra och södra Kvarnholmen samt längs Järnvägsgatan. Parallellt med planarbetet kommer cykelvägnätet i de centrala delarna av staden ses över. Hela frågan kan inte hanteras inom denna detaljplan.*

LEDNINGSDRAGANDE VERK, ANDRA FÖRETAG OCH MYNDIGHETER

AB Nybrogrus

Undertecknat bolag har tagit del av det förslag till detaljplan för Ölandshamnen med angränsande område som i dagsläget är utställt för samråd.

Bolaget är kund till Kalmar Hamn AB. Bolaget har därvidlag tidigare yttrat sig i de frågor som nu är ute på samråd och då framfört farhågor att planerad byggnation och framtida planerad verksamhet i området påtagligt kommer att påverka Kalmar Hamns möjligheter att fortsatt kunna utöva hantering (lagring och utlastning) av bolagets produkter i en framtid. Farhågorna grundar sig i huvudsak på den bulleralstring som är följden av hamnens verksamhet(lastning, upplagshantering, transporter inom samt från/till hamnområdet mm). Vi har då från den politiska ledningens sida inom Kalmar Kommun mottagit svaret att en grundförutsättning för en eventuell ytterligare etablering av utbildningslokaler i området är att hamnens verksamhet ej påverkas.
Med ovanstående som grund vill vi utveckla resonemanget enligt följande;

Vi kan konstatera att Kalmar Hamn har ett lagkraftvunnet verksamhetstillstånd som i nuläget anger följande maximala ekvivalenta riktvärdesnivåer (frifältsvärden) för verksamhetsgenererat buller vid närliggande bostäder, utbildningslokaler och vårdbyggnader;

Vardagar, måndag-fredag 07.00-18.00	55 dB(A)
Kl 22.00-07.00*	45 dB(A)
Övrig tid	50 dB(A)

*=gäller ej utbildningslokaler

Vid arbetslokaler för ej bullrande verksamheter gäller följande riktvärdesnivåer som frifältsvärden;

Vardagar, måndag-fredag 07.00-18.00	65 dB(A)
Kl 22.00-07.00	55 dB(A)
Övrig tid	60 dB(A)

Från den 1 januari 2016 skärps ovanstående värden med 5 dB(A) rakt över.

WSP utförde under år 2010, på Kalmar Kommuns uppdrag, en bullerutredning för den hamnrelaterade verksamheten med avseende på bullerutbredning vid platsen för idag befintliga lokaler. Denna utredning visar de facto på att viss hamnrelaterad verksamhet(främst flisning av trävirke i södra delen av Barlastholmen) redan idag ger, eller kan ge, för hög bullerexponering vid befintliga utbildningslokaler i kv Eldaren.
Bolaget kan konstatera att den av WSP utförda bullerutredningen är utförd med ett begränsat antal scenarion och med ett begränsat antal källjud, bland annat saknas makadamlastning, vilket gör att den ej kan betraktas som ett komplett bedömningsunderlag för nu aktuellt detaljplaneförslag.
Trots detta kan konstateras att utredningen påvisar att hamnens befintliga verksamhet genererar ljudemissioner överstigande 55 dB(A) vid fasad på fastigheten Eldaren 6. Detta är idag i tillåtligt enligt Kalmar Hamns lagakraftvunna verksamhetstillstånd men skulle vid en etablering av utbildningslokaler på denna fastighet ej längre vara tillåtligt. Med andra ord, det skulle innebära att Kalmar Hamn påtagligt tvingas inskränka sin verksamhet på Barlastholmen för att undvika överskridande av villkorade riktvärdesnivåer för verksamhetsgenererat buller. Exempelvis skulle inte timmerhantering kunna ske på Barlastholmen och med största sannolikhet ej heller makadamlastning.
Utlagt detaljplaneförslag innebär samtidigt att Kalmar Hamns lagakraftvunna verksamhetstillstånd förlorar en del av sin rättsverkan, vilket enligt vårt förmenande i sig inte är förenligt med svensk lag. ***1)***

Kommentar:

1. *I det kommande granskningsskedet ska planhandlingarna förtydligas vad gäller regleringen av buller och en mer samlad bild av bullersituationen ska ges. De tillåtna bullervärden som ska uppfyllas idag ska klaras oavsett om en nyetablering av universitetet sker i Ölandshamnen eller inte.*

Kalmar Hamn har i dagsläget en relativt en god kapacitet i form av tillgängliga kajer. Kalmar hamn lider dock brist på kajnära lagringsytor för gods som skall utskeppas eller gods som lossas från fartyg. De facto är denna brist så pass påtaglig att det skapar frekventa logistiska problem. Undertecknat bolag har vid flertal tillfällen fått avstå exportleveranser då tillgängliga ytor för ytterligare fartygslast saknats i Kalmar Hamn. En betydande orsak är att en stor del av de kajnära ytorna på Tjärhovet är bebyggda med magasin eller liknande byggnader.
Skulle då en ytterligare koncentration av hamnverksamheten ske till Tjärhovet, på grund av att Barlastholmen av bullerskäl inte längre kan

användas för flertal produktslag, kommer en ohållbar situation att uppstå. En situation som kommer få direkta återverkningar på de av regionens exportföretag som använder Kalmar Hamn för utskeppning av sina produkter.

Kalmar Hamn har påtagligt begränsade utbyggnadsmöjligheter. Det har funnits förslag om att etablera ytterligare kaj norr om kaj 45. Detta skulle som vi ser det förbättra situationen i viss men inte tillräcklig grad. Åt öster och åt söder syns saknas utbyggnadsmöjligheter. Detta accentuerar vikten av att Barlastholmen kan användas för fullödig industriell hamnverksamhet även i en framtid, utan att hamnbegränsande verksamheter etableras i närområdet. ***2)***

Kommentar:
2. *Enligt den värdebeskrivning som har tagits fram i samband med planarbetet har hamnens verksamhet ingen framtid norr om Barlastgatan. De ytor som tas i anspråk för universitetets utökade verksamhet är inte aktuella för hamnändamål.*

Bolaget hänvisar i övrigt till den rapport som utarbetats av Energikonsult Bauer AB på uppdrag av ett antal verksamhetsutövare i Kalmar hamn, (bifogas).

Gunnel Rydberg

Med tanke på
-att risker med farligt gods och farliga ämnen föreligger i hamnområdet
-att tre riksintressen kommer att påverkas
-att osäkerhet för ekonomiskt åtagande för kommunen kommer att råda och
-att förfulning av hamnområdet kommer att ske genom alltför dominerande byggnader på för liten yta (blir ett ghetto där dagens charm försvinner)

Meddelar jag här att jag är helt emot en etablering av Linnéuniversitetet i Ölandshamnen.

Istället är det min uppfattning att Brofästet ur alla dessa synpunkter är den bästa platsen för nämnda etablering.

Hossmo den 29 juli 2013-07-29 ***1)***

Kommentar:
1. *Synpunkterna noteras.*

Intressegruppen för Linnéuniversitetet i Kalmar

Vi har tagit del av kommunens förslag till detaljplan för Ölandshamnen. Efter att ha läst och analyserat materialet har vi stärkts i vår uppfattning att hamnen är ett mycket dåligt val för lokalisering av universitetet. Planförslaget har dessutom så låg kvalitet att om det når kommunfullmäktige bör man besluta att det ska skickas tillbaka till Samhällsbyggnadskontoret.

Intressegruppen har under det senaste året noga följt kommunens och universitetets arbete med var nya lokaler ska placeras. Vi har genom egna analyser, ett stort antal insändartexter i lokalpressen och genom att anordna informationsmöten försökt påverka processen men mötts med tystnad.

Den 27 maj 2013 avslog kommunfullmäktige vårt krav på en folkomröstning. Flertalet ledamöter konstaterade samtidigt att det är viktigt att över 5000 medborgares synpunkter beaktas - men ingenting sades om hur det skulle gå till! Vår förhoppning med att delta i det här samrådet är att vi ska få gehör för våra synpunkter och att man politiskt respekterar vad många kommuninvånare tänker och känner.

Vi redovisar våra synpunkter framför allt med utgångspunkt från dokumentet Planbeskrivning. En kortfattad sammanfattning bifogas i bilaga 1.

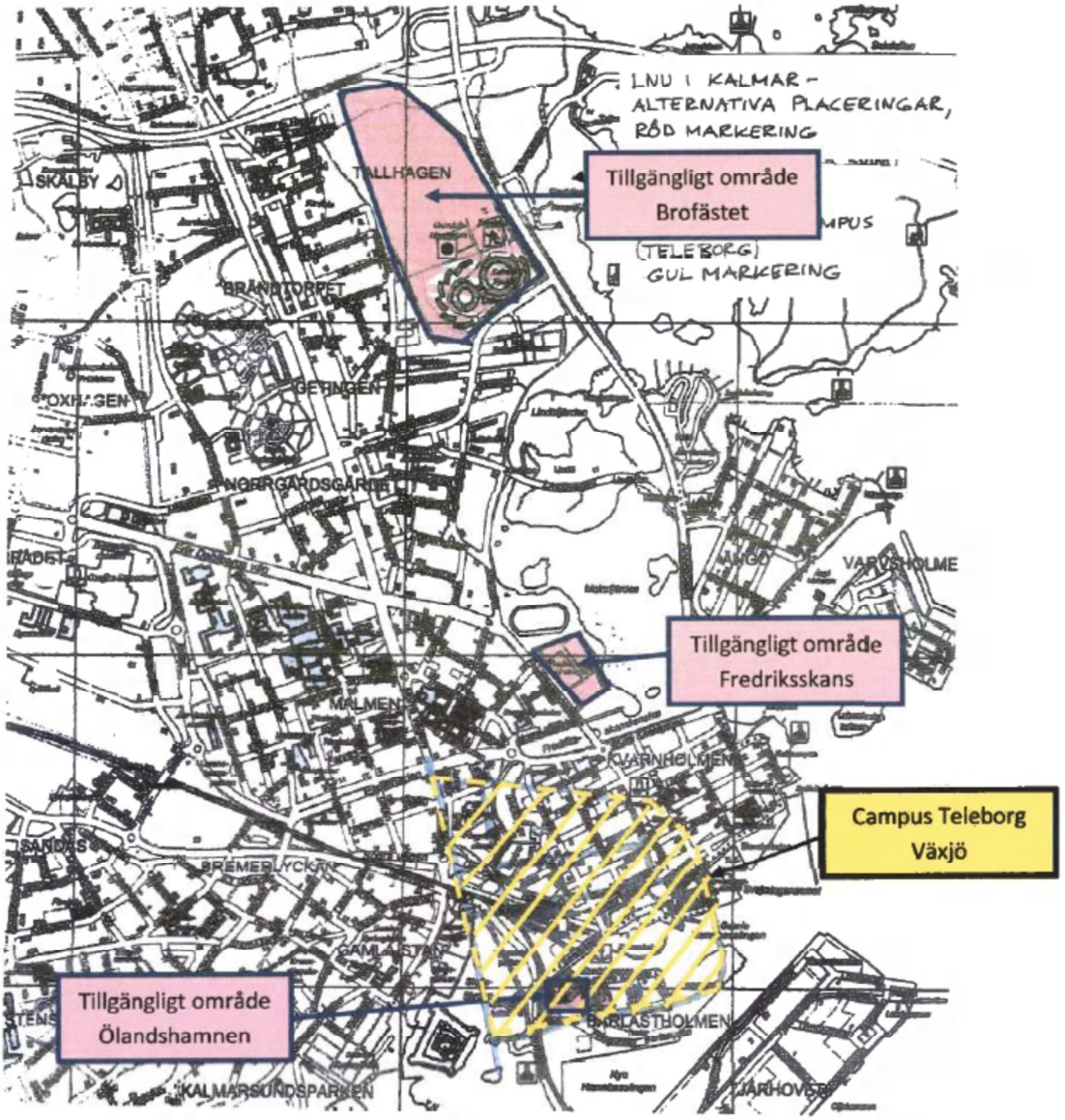
Plandata

Areal
I avsnittet om plandata redovisas bl.a. att planområdet har en areal på ca sex hektar varav ca ett hektar är vattenområde. Intressegruppen har jämfört storleken på detta område med övriga diskuterade alternativ i Kalmar samt storleken på campusområdet i Växjö. Jämförelsen visar tydligt att området i Ölandshamnen är mycket litet och inte medger några expansionsmöjligeter.

Man talar också i planen mycket om att människor ska gå och cykla till universitetet. Men eftersom inget studentboende kommer att finnas i närheten samt att ett stort antal anställda varje dag ska ta sig till och från sina arbetsplatser är parkeringsfrågan ytterst viktig. Vi återkommer till den i avsnittet om parkering.

Vår uppfattning är att planområdets storlek inte är tillräckligt seriöst analyserat och att det är allvarligt att möjligheterna till en framtida expansion helt försvinner. ***1)***

Kommentar:
1. *I detaljplanarbetet har ett specifikt förslag till byggnadsvolymer på platsen utarbetats vilket detaljplanen grundas på. Linnéuniversitetets behov av yta ryms inom det antal kvadratmeter byggnadsyta som planförslaget medger. Linnéuniversitetet har en beräknad elevprognos på 20 år vilken har tagits i beaktande i planarbetet.*



Jämförelse av storleken på tillgängliga markområden i Kalmar och Växjö

Avvägning enligt miljöbalken

Miljökonsekvensbeskrivning

Risker och störningar:
Under rubriken ”Risker och störningar” konstaterar man att antalet personer i området kommer att öka vilket innebär att många fler än tidigare kan drabbas om en olycka skulle inträffa vilket medför en ökad samhällsrisk om säkerhetshöjande åtgärder inte utförs. Man föreslår därför att ytterligare utredning görs.

Vi anser att frågeställningarna borde ha varit betydligt bättre analyserade innan planen godkändes för samråd. Vad händer om fortsatta utredningar leder till att ”risker och störningar” är så betydande att planen inte bör genomföras och i vilket sammanhang kommer resultatet av ett fortsatt utredningsarbete att redovisas och bli tillgängligt för insyn?

Buller och luftmiljö:
Även när det gäller miljökonsekvenserna av buller borde det finnas ett mer detaljerat utlåtande än bara en bedömning. Samma sak gäller för luftmiljön som också bara är en bedömning. När kommer dessa bedömningar att ersättas av fakta?

Markförhållanden:
Avsnittet om markförhållanden är mycket tunt och även här säger man att det behövs ytterligare utredningar och undersökningar och att saneringar kan bli nödvändiga.
Vi menar att detta är ett avsnitt som verkligen borde varit betydligt bättre klarlagt innan detaljplanen godkändes för samråd. Stora delar av området utgörs av utfyllnadsmassor som man idag inte vet något om. Eftersom parkeringsytor kommer att behöva läggas under mark måste man redan nu veta hur djupt man kan grundlägga och om det överhuvudtaget är ekonomiskt möjligt. Vi vet sedan tidigare att markgarage diskuterades vid Baronen men av kostnadsskäl inte genomförts. I avsnittet ”Vattenförhållanden” säger man dessutom att en lägsta golvnivå på 2,65 meter ska gälla inom planområdet men ingenting om vad det innebär för parkeringar under mark? ***2)***

Kommentar:
2. *En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram eftersom detaljplanen i Ölandshamnen bedöms kunna ha betydande miljöpåverkan. I arbetet från plan till färdig byggnad utreds frågor olika djupt i olika skeden.*

Riksintressen

Planområdet kommer att beröra och påverka tre riksintressen – Riksintresse för kulturmiljövård, Riksintresse för hamnverksamhet samt Riksintresse för kommunikationer.

När det gäller det första riksintresset säger man bara att ”en utbyggnad inom planområdet kan innebära viss konflikt för riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § MB genom att områdets kulturhistoriska värden i viss mån kan påverkas negativt”.

Det hade varit värdefullt att veta vad uttrycket ”viss konflikt” innebär och på vilket sätt områdets kulturhistoriska värden kan påverkas. Det känns som man går runt ett problem istället för att försöka analysera det!

Riksintresset för hamnverksamhet som handlar om störningar som verksamheten kan orsaka tycker man inte ens att man behöver lösa eftersom den redan idag finns och att tillsynsmyndigheten kan kräva att hamnen vidtar åtgärder. Resonemanget är utomordentligt underligt.

Riksintresset måste innebära att man får acceptera de störningar som hamnverksamheten kan förorsaka och inte dit lokalisera andra verksamheter som kan utsättas för störningen. Om man skulle kräva åtgärder från hamnens sida kan det äventyra en för kommunen viktig verksamhet vilket inte minst framgår av avsnittet ”Värdebeskrivning Kalmar hamn”.

Det tredje riksintresset som berör planområdet avser kommunikationer. Det handlar om Järnvägsgatan och lastbils- och järnvägstransporterna till Tjärhovet. Om universitetet förläggs till Ölandshamnen kommer dagens 700 människor som studerar och arbetar där att öka till drygt 7000. Det kommer att innebära betydligt fler personrörelser över gatan och järnvägen, där det går mycket tung trafik och täta transporter med farligt gods. Man kan också längre fram i planen läsa att man planerar att sätta upp trafikljus i korsningen mellan järnvägsgatan och Ölandskajen. Detta kan knappast vara bra vare sig för tillgängligheten till hamnen eller för luftens kvalitet. Men även här konstaterar man bara att ”dagens risksituation vid aktuell vägsträcka är sådan att tillsynsmyndigheten kan kräva att skyddsåtgärder ska genomföras oavsett om planerad nyetablering genomförs eller inte.”

En mer rimlig slutsats borde ha varit att fundera över om valet av plats för de nya universitetslokalerna är den rätta.
3)

Kommentar:

3. *För att belysa de värden och komplexa frågor som finns inom och i anslutning till planområdet har nio olika utredningar tagits fram. Inför granskningsskedet ska planhandlingarna förtydligas framförallt vad gäller trafik och bullerfrågor.*

Planeringsunderlag

Från högskola till universitet

I det här avsnittet beskriver man utifrån värdeorden stadsnära, sjönära och kommunikationsnära hur olika placeringar har studerats under flera år och att Ölandshamnen slutligen visade sig vara den bästa platsen med Fredriksskans som ett något svagare andrahandsalternativ. Detta har kommunen och universitetet hävdat länge, men man har aldrig redovisat vad som gjorde att Ölandshamnen ansågs bäst. Värdeorden är faktiskt de ända kriterierna.
Intressegruppen har haft tillgång till materialet bakom platsvalet och har gjort en egen analys som visar att Ölandshamnen är det sämsta alternativet med de största riskerna och högsta kostnaderna.

Sedan 2009 har fem alternativ diskuterats och förslag till byggnation har tagits fram. Följande platser har varit aktuella:

Plats	Platsbeskrivning
Malmen	Fortsatt etablering i nuvarande område
Malmfjärden	Etablering på friställda områden på Fredrikskans
Ölandshamnen	Etablering på Barlastkajen
Elevatorkajen	Etablering framför tidigare Ång- och Riskvarnen
Brofästet	Etablering på den plats där Teleskolan skapades i början av 1970-talet

För val av plats lät kommunen och universitetet i juli 2009 åtta arkitektfirmor beskriva förutsättningar och konsekvenser av olika placeringar. De fyra aktuella platserna fördelades enligt följande:

Plats	Arkitektkontor
Ölandshamnen	Jais Nielsen Mats White Arkitekter, Helsingborg
	Malmström & Edström Arkitektkontor, Göteborg
Elevatorkajen	Nordstrand, Frisenstam och Rung Arkitektkontor, Göteborg
	Testbed studio, Stockholm
Brofästet	Tham & Videgård Hansson Arkitekter, Stockholm
	Atrio Arkitekter, Kalmar
Malmfjärden	Dahlström arkitekter, Kalmar
	Tegnestu Vandkunsten, Köpenhamn

De ekonomiska riskerna för varje förslag värderades därefter av en bedömningsgrupp med representanter från både kommun och universitetet. För varje plats värderade gruppen följande frågeställningar:

Typ av kostnad
Nödvändiga infrastrukturkostnader i anslutning till området som kan belasta projektet
Hyreskostnader beroende på ägande av fastigheter
Markbearbetningskostnader beroende på extrakostnader för rivning, grundförstärkning, byggnation under mark, sanering, arkeologi mm
Uppförandekostnader för byggnader beroende på antal byggnader, utformning, byggnads-kroppar, materialval mm
Fastighetsdriftkostnader
Fastighetsvärden beroende på flexibilitet mm
Driftkostnader för verksamheten

Kommunen och universitetet har sedan beslutat att Malmen, Elevatorkajen och Brofästet inte är aktuella. Ölandshamnen och Fredriksskans valdes som huvudalternativ. För drygt ett år sedan valdes Fredriksskans bort och den detaljplan som nu är ute på samråd började tas fram.

I den sammanställning som Intressegruppen gjort och som redovisas i bilaga 2 - Ekonomisk riskbedömning - beskrivs kortfattat redovisade bedömningar som därefter har placerats i grupperna ”Stor risk”, ”Liten risk” eller ”Ingen risk”. De ovan redovisade ”Typ av kostnad” har i bilagan benämningarna Infrastruktur, Fastighetsägande, Markarbeten, Byggkostnader, Fastighetsdriftskostnader, Fastighetsvärden samt Driftskostnader för verksamheten.

Mycket anmärkningsvärt är att de alternativ som bedömdes ha de största ekonomiska riskerna valdes för det fortsatta utredningsarbetet medan det alternativ som hade absolut minsta risk valdes bort - Brofästet.
För intressegruppen har denna redovisning och analys varit ett viktigt underlag för bedömningen att Brofästet är det absolut bästa alternativet för en fortsatt etablering av Linnéuniversitetet medan en etablering i Ölandshamnen kommer att innebära stora risker och höga kostnader.

Hösten 2012 skickades vi in vårt material till projektledningen men något intresse för en dialog har aldrig funnits varken från kommunen eller Linnéuniversitetet.

I avsnittet Planeringsunderlag skriver kommunen också att universitetet idag har lokaler på 18 olika adresser. Det är inte sant. Lokaler finns på tre olika platser – Malmen, Brofästet och Ölandshamnen. Att sedan de olika husen ligger vid olika gator inom området är väl snarast naturligt.

Dessutom har man under senare år lämnat funktionella lokaler på Malmen – den tidigare seminariebyggnaden Rostad vis Esplanade, den byggnad där Sjöbefälskolan höll till på Stagneliusgatan innan den flyttades till Ölandshamnen, ett nybyggt teknikhus vid Norra vägen som lämnades efter några år samt lokaler i församlingshuset på Esplanaden. Man har alltså själv bidragit till dagens situation. Man kan vidare konstatera att universitetet inte alls framstår som den långsiktiga hyresgäst som man vill ge sken av att vara. ***4)***

Kommentar:

4. *Detaljplanens syfte och uppdrag är att pröva Linnéuniversitetets totala lokalbehov inom den byggnadsyta som angetts i Ölandshamnen. Frågan om Linnéuniversitetets placering har utretts tidigare. Bland annat i den utredningen som intressegruppen refererar till år 2009.*

Riskanalys

I förslaget till detaljplan ingår en riskanalys som tagits fram av Brand & Riskanalys på beställning av Kalmar kommun. Syftet med analysen är att redovisa risknivå och ge förslag på eventuella åtgärder vid byggnation i området kring Ölandshamnen och Barlastholmen. De risker som beaktats är transport av farligt gods på Södra vägen och järnvägen samt hantering av farliga ämnen på Tjärhovet. Dessa redovisas som samhällsrisk och individrisk.

I rapporten säger man att samhällsrisken till följd av farliga transporter på Södra vägen kan accepteras under förutsättning att rimliga riskreducerande åtgärder vidtas och man ger olika förslag på åtgärder.

Individrisken hänger samman med avståndet från vägen. Området bör enligt rapporten därför utformas så att människor inte uppmuntras att vistas i ”vägens direkta närhet”. Man säger också att korsningspunkterna vid Tjärhovsgatan från Ölandskajen och Barlastgatan bör utformas på ett säkert sätt.

Intressegruppen accepterar de skrivningar som görs i det här avsnittet men menar att fler utgångspunkter borde funnits med i analysen - exempelvis:

att mer än 7000 arbets- och studieplatser tillkommer på en mycket begränsad yta vilket kommer att utgöra en stor belastning på infrastrukturen
att Kalmar Lantmän kommer att fördubbla sin produktion av foder vilket kommer att ge en fördubblad trafikbelastning på Järnvägsgatan
att hamnen på sikt kommer att öka sina volymer och där containertrafik förr eller senare kommer att bli aktuell vilket kommer att ge ökad trafikbelastning i området och därmed ökad olycksrisk.

I riskanalysen utgår man också från orealistiska vindförhållanden vilket man dessutom själv påtalar i rapporten. Enligt vår uppfattning borde man utgått från förhållanden som gäller vid medvind vilket skulle ge betydligt mer generaliserbara beskrivningar än de extrema väderförhållanden som man nu använt.

För några år sedan delade kommunen ut flygblad till alla boende på Kvarnholmen. Flygbladen beskrev hur de boende skulle bete sig vid olyckor med farligt gods och farliga ämnen i hamnen. Givetvis gäller dessa risker i ännu högre grad om universitetet lokaliseras till Ölandshamnen. Vi menar därför att bakgrunden till flygbladet borde finnas med i riskanalysen.

Intressegruppen anser att eftersom riskreducerande åtgärder behöver göras kan man verkligen ifrågasätta om platsvalet är rimligt.
5)

Kommentar:

5. *I den riskanalys som har tagits fram har verksamheterna i hamnens fullständiga nyttjande av befintliga tillstånd varit grundläggande för beräkningarna. Likaså har det ökande antalet människor i Linnéuniversitetets lokaler varit dimensionerande. I värdebeskrivningen står det bland annat att det finns stor utvecklingspotential inom befintliga tillstånd med möjlighet till volymökning. Vid ytterligare expansion utöver de halvt nyttjade befintliga tillstånden måste företagen i hamnen ansöka om nya miljötillstånd vilket hanteras av Länsstyrelsen.*

Värdebeskrivning Kalmar hamn

Detta avsnitt i Planeringsunderlaget liksom den betydligt längre bilagan med samma benämning är mycket bra och innehåller starka argument varför Linnéuniversitetet inte ska placeras i Ölandshamnen. Texterna pekar mycket tydligt på att hamnen måste få utvecklas på sina egna villkor.

Vi är dessutom mycket tveksamma till formuleringen ”på grund av redan befintlig bebyggelse och närheten till staden har hamnens godsverksamhet ingen framtid norr om Barlastgatan”. För oss låter motiveringen konstruerad och av uttalanden som hamnens ledning gjort tror inte vi att man verkligen tycker så!

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har i olika sammanhang starkt betonat att hamnarna är nyckelfaktorer för det regionala företagsklimatet. Branchorganisationen Sveriges Hamnar hävdar också att ”om transporterna är blodomloppet i samhället då är hamnen definitivt aortan”. Hamnar med expansionsmöjligheter är en grundbult för svensk ekonomi.
6)

Kommentar:

6. *En värdebeskrivning ligger till grund för att bedöma om något är av riksintresse. Kalmar hamns totala verksamhetsområde har tillfälligt utsetts som riksintresse i väntan på att en aktuell värdering görs. Normalt sett är det Trafikverket som tar fram värdebeskrivningar. Eftersom Kalmar hamn ligger långt ner på Trafikverkets prioriteringslista över värdebeskrivningar som ska tas fram, har kommunen beställt en värdebeskrivning som en del av detaljplanarbetet för Ölandshamnen. Värdebeskrivningen av Kalmar hamn har tagits fram i samverkan mellan Länsstyrelsen, Trafikverket, Regionförbundet, Kalmar hamn (kommunalt bolag) och kommunen. Samtliga parter har deltagit under arbetet med framtagandet av handlingen och samtliga aktörer har avslutningsvis godkänt handlingen och dess innehåll.*

Planförutsättningar

Kulturhistoriskt värde

Vi har med stort intresse tagit del av den kulturhistoriska utredning om Kalmar hamn som kommunen 2013 lät Kalmar Läns Museum göra. Den är gjord av antikvarierna Magdalena Jonsson, Anna Reuterswärd och Nicholas Nilsson.

Vi anser att hela utredningen är en imponerande historisk exposé som gjorts med stor kompetens och innehåller utomordentliga kartor och en mängd talande fotografier.
Tyvärr känner vi inte att man i förslaget till detaljplan på något sätt tagit intryck av utredningen utan på många sätt i stället gjort tvärt om. Här är några exempel som vi tycker borde ha fått påverka planförslaget:

Baronens köpcentrum - en gång havregrynskvarn och margarinfabrik – som tillsammans med Ångkvarnen och Oljefabriken manifesterar det ”Jeanssonska livsmedelsimperiets” stora betydelse för Kalmar stad och hamn. Med hänsyn till den känsliga kulturmiljön bör utfyllnader av vatten och nybyggnation av annat än mindre byggnader undvikas. Områdets karaktär som folklig mötesplats är av särskilt kulturhistoriskt värde.
Fram till 1600-talets slut var Slottsfjärden den centrala punkten i kustbandet och var målet för handelsfartyg och annan sjöfart. Hit kunde man ta sig från tre håll, dels genom infarten till dagens Slottsfjärd, dels i viss mån via Systraströmmen och dels via en farled som gick söder om Kvarnholmen genom det som idag är Sylvanderparken och Barlastholmen. Det många vrak som hittats i Slottsfjärden och söder om inloppet vittnar om aktiviteterna.
Vid eventuella exploateringar inom utredningsområdet och de områden som varit föremål för utfyllning kan man förvänta sig finna delar av tidigare aktiviteter. Med tanke på att den gamla farleden löpt igenom området kan man också förvänta sig att finns skeppsvrak. Detta är redan bekräftat i och med det vrak som tidigare hittat i kvarteret Eldaren.

Vraket som påträffades i kvarteret Eldaren.

I Ölandshamnen och på Barlastholmen menar man att man vid en byggnation kommer att kunna träffa på bryggor, skeppsvrak och bebyggelselämningar.
Av särskilt kulturhistoriskt värde anger man:
Slottsfjärdens karaktär av skyddad vik
Det södra inloppet till den medeltida staden
Den nära kontakten mellan vattnet, Kvarnholmen, Gamla staden och Slottet
Slottets dominans i området och i stadsrummet som helhet

Intressegruppen känner stor respekt för rapporten som så tydligt beskriver vilket känsligt kulturområde som kommer att beröras vi en eventuell lokalisering av Linnéuniversitet till Ölandshamnen. Vi har samtidigt mycket svårt att förstå att kommunen inte på ett mer seriöst sätt beaktar detta kulturhistoriska arv.
7)

Kommentar:

7. *Den kulturhistoriska utredningen har beställts på uppdrag av kommunen för att belysa hur stad och hamn har utvecklats hand i hand genom tiden. Det har arbetats med ett ovanligt stort utredningsområde för att få med hela hamnens historia och belysa de kulturhistoriska och arkeologiska värdena på platsen. Kalmar läns museum har i sitt samrådssvar noterat att planförslaget bygger på utredningens innehåll.*

Planförslaget

Verksamhet och bebyggelse
I april 2008 beslutade regeringen att inrätta ett Havsmiljöinstitut med uppdraget att vara en enhetlig källa för råd till förvaltningen av den svenska havsmiljön och ge en heltäckande bild av miljötillståndet i havet. Göteborgs universitet, Umeå universitet, Stockholms universitet och Linnéuniversitetet skulle i sammarbete utforma verksamheten med Göteborgs universitet som koordinator.

Vid Linnéuniversitetet ligger verksamheten organisatoriskt under Institutionen för naturverksamhet och driver bland annat Kalmarsundslaboratoriet i Ölandshamnen.

Enligt planförslaget ska Kalmarsundslaboratoriet rivas och ersättas av nya universitetslokaler. Av texten är det mycket svårt att förstå om verksamheten ska flytta eller upphöra.

Det borde beskrivas på ett tydligare sätt och ska den upphöra borde man också redovisa vilka kontakter som man haft med regeringen som 2008 gav bl.a. Linneuniversitetet uppdraget. ***8)***

Kommentar:

8. Verksamheten i Kalmarsundslaboratoriet får nya lokaler under första byggnadsetappen och finns under byggtiden kvar i sina befintliga lokaler.

Platsen vid Baronens västra gavel

Det är med stor förvåning som Intressegruppen läst beskrivningen av platsen framför Baronen.

Tillsammans med Ångkvarnen och Riskvarnen är det här en mycket viktig byggnad i staden. I slutet på 1800-talet byggde Ragnar L Jeansson en fabriksbyggnad på platsen där man under många år tillverkade margarin. Margarinfabriken var under många år ett begrepp i Kalmar och där många kalmarbor fick sin försörjning. När verksamheten upphörde under mitten av 1960-talet omvandlades byggnaden till varuhus. Den har därefter fungerat som sådan i olika former fram till idag.

Vi tycker det är smått fantastiskt att denna gamla fabriksbyggnad har kunnat bevaras och anpassas till nya verksamheter. Självklart har det medfört förändringar i byggnadens exteriör och istället för att beskriva den som ett problem borde kommunen arbeta för att den ska bevaras och stå som en bild över förändringar som hänt under en lång period.

Det finns andra jämförbara exempel på byggnader i staden där verksamheten efterhand har förändrats och tillåtits påverka byggnadernas exteriör. Flera framstår idag som viktiga landmärken i stadsbilden.

År 1899 invigdes vid Skeppsbron det som vi fortfarande kallar Ångkvarnen och som senare kompletterades med Riskvarnen öster om ångkvarnsbyggnaden. I mitten av 1960-talet upphörde verksamheten och efterhand har byggnaden fått ett helt nytt innehåll med Kalmarsalen och Kalmar Läns Museum. En stor tillbyggd glasveranda har tillåtits som en del i Kalmarsalen. Det var säkert en viktig förändring för att hitta nya användningsområden för en historiskt viktig byggnad i Kalmar.

Ångkvarnen vid invigningen i oktober månad 1899

Ångkvarnen idag

Ett annat exempel på gamla byggnader i Kalmar som förändrats exteriört när verksamheten har varierat är det s.k. EOS-huset vid Larmtorget. Det byggdes av Fastighets AB EOS efter en storbrand 1901 och stod klart 1904. Bolaget hade bildats efter branden av Johan Jeanssons änka Emma och hennes söner Ernst, John och Hugo. EOS stor för ”Emma Och

Söner" Här flyttade Emma Jeansson in i en stor lägenhet på andra våningen 1904.

I huset fanns senare under många år Varuhuset Ludvigs och idag mest restauranger och barer i bottenvåningen.

EOS-huset när det stod klart 1904

EOS-huset idag från larmtorget

EOS-huset idag från Larmgatan långgatan

EOS-huset idag från Södra

Detta är fantastiska exempel på hur gamla viktiga byggnader kan bevaras genom att de anpassas till de nya förutsättningar som gäller och kan bidra till en blomstrande handel och ett livskraftigt näringsliv i Kalmar.

Baronen är ytterligare ett exempel där en sådan anpassning är viktig. Av förslaget till detaljplan kan man nu förstå att det finns andra planer för byggnaden och att den verksamhet som bedrivs där inte längre ska vara kvar. Syftet är att skapa en länk mellan Kvarnholmen och Ölandshamnen genom att at bort de parkeringsplatser som finns. Det måste innebära att all handel kommer att försvinna.
Verksamheten i Baronen drar många människor till sig och ger hamnområdet liv och rörelser. Försvinner handeln blir antagligen området ytterligare en död yta som tillsammans med ett sommartomt universitet kommer att kännas mycket ödsligt. Så vill Intressegruppen inte ha det och för oss är de här detaljerna i detaljplanen ytterligare ett exempel på att Ölandshamnen är fel plats för lokaliseringen.
Även om man inte säger det förstår man av texten i detaljplanen att det finns tankar som inte redovisas och det känns inte heller bra. Strategin verkar vara att nu tar vi den här biten och sedan kan vi återkomma med resten lite längre fram. Så här tycker vi inte att ett seriöst planarbete får bedrivas. ***9)***

Kommentar:

9. *Fastigheten som Baronens köpcenter finns i ägs av ett företag som heter Newsec. Byggnaden är inte del av denna detaljplan. Kommunen och Baronens fastighetsförvaltare har träffats vid flera tillfällen under arbetets gång för att*

diskutera hur ett samarbete kan se ut för att göra området kring gästhamnen och Baronen mer attraktivt.

Gator och trafik

Trafikbedömningarna i detaljplanen bygger på en trafikutredning som kommunen beställt av konsultfirman Tyhréns. I utredningen har man inte tagit hänsyn till hur mycket trafiken i området kommer att öka när mer än 7000 människor får sina arbetsplatser och studielokaler på en mycket liten yta i Ölandshamnen. Ökningen är ungefär densamma som totala antalet förvärvarbetande på Kvarnholmen idag.

Den mest trafikfarliga korsningen kommer att bli mellan Järnvägsgatan och Ölandskajen samt korsningarna Ölandskajen/Larmgatan och hur man tar sig tvärs över Ölandskajen från parkeringsplatser på västra sidan. Enligt vår uppfattning kommer det att krävas gångtunnlar under såväl Järnvägsgatan som Ölandskajen.

Eftersom en ny universitetsbyggnad kommer att ligga nära Järnvägsgatan som är anvisad som led för farligt gods, ingår även korsningarna med Ölandskajen och Barlastgatan i planområdet. För att ta hand om alla människor som kommer att röra sig i området föreslås att hastigheten längs Järnvägsgatan sätts ned från 50 km/h till 30 km/h. Av texten framgår inte hur lång den här sträckan ska vara. En sådan uppgift borde naturligtvis lämnats.
I korsningen Järnvägsgatan/Ölandskajen föreslås dessutom trafikljusreglering med företräde för den tunga trafiken längs Järnvägsgatan. Man kan förstå att sådana åtgärder kommer att behövas men innebär att hamnverksamheten påverkas negativt, vilket man från politiskt håll hela tiden hävdat inte får ske.

Intressegruppen anser att den redovisade trafikutredningen inte är tillräckligt seriöst gjort utan behöver överarbetas innan man använder den i ett beslutsunderlag. Trafikutredningen utgör samtidigt ytterligare ett exempel på hur dåligt valet av Ölandshamnen är.
10)

Kommentar:

10. Den trafikutredning som har tagits fram bygger på aktuella mätningar av befintlig trafik och den beräknade trafik som universitetets verksamhet enligt planförslaget genererar. Inför granskningsskedet ska planhandlingarna förtydligas med trafiksäkra lösningar i korsningspunkter och vägar inom planområdet.

Parkering

Enligt detaljplanen ska Linnéuniversitetets parkeringsbehov tillgodoses inom den egna kvartersmarken vilket ska ske under de tillkommande byggnadsvolymerna. Eftersom detta är en mycket viktig inriktning för hela planen borde det finnas ett betydligt bättre geotekniskt underlag. Kommer det att vara möjligt att bygga parkeringsytor under mark? Det kan man inte utläsa av det nu aktuella planeringsunderlaget. Intressegruppen är mycket tveksam och om det går kommer det att bli ytterst dyrt!

Man säger också att man har beräknat behovet av bil- och cykelparkering i samarbete mellan kommunen och Linnéuniversitetet. I kommunens parkeringspolicy och parkeringsnorm finns inga separata nyckeltal för

universitetsändamål, utan har istället beräknats som en sammanställning av olika nyckeltal kombinerade med universitetets uppskattade behov.

Den 30 juni 2009 gav Linnéuniversitetet ut ett allmänt program med de förutsättningar som skulle gälla för lokaliseringen i Kalmar och där behovet av parkeringsplatser angavs till ca 10 bilplatser per 100 m² lokalyta vilket skulle ha gett ett ungefärligt behov av 750 parkeringsplatser. Det motsvarar ytan på tre till fyra fotbollsplaner!
I arbetet med detaljplaneförslaget har man uppenbarligen insett att så många platser kommer man aldrig att kunna skapa med de förutsättningar som gäller. I stället har man godtyckligt sagt att det räcker med 350 bilplatser. Det innebär cirka 3 platser per 1000 m² lokalyta, vilket är mindre än hälften av vad den norm som tillämpats i Växjö.

I planförslaget för man sedan ett underligt resonemang om att det i Kalmar finns optimala förutsättningar för att åka kollektivt till skillnad från i Växjö där universitetet ligger externt. I Växjö är parkeringen dessutom gratis till skillnad från i Kalmar där parkeringen ska avgiftsbeläggas
Intressegruppen har vid flera tillfällen besökt campusområdet i Teleborg och kan konstatera att beskrivningen är felaktig. I Växjö ligger studentbostäder och universitetslokaler i samma område inom cykel- eller gångavstånd och där finns lokala busslinjer mellan området och centrum.

Campus Teleborg med lokal busstrafik till centrum

I Kalmar kommer endast undervisningslokaler att finnas i Ölandshamnen medan studenterna bor spridda över hela kommunen. Om Kalmar dessutom vill konkurrera med Växjö i att dra studenter till sig borde parkeringen även här vara gratis.

Intressegruppen menar att detta är ytterligare ett exempel på hur dåligt platsvalet i Ölandshamnen är. De uppenbara utredningsbristerna måste tolkas som att man försöker dölja obekväma fakta.

Om platsen vid Baronen omvandlas enligt planens förslag säger man att de parkeringsplatser som försvinner måste ersättas och tillgodoses av fastighetägaren och inte belasta kommunens system. Till dess att en eventuell omvandling av platsen sker tillåter planen att markytan används som idag, det vill säga för angöring och parkering.
Intressegruppen finner det är märkligt att kommunen, som alltid talar om betydelsen av handel- och näringslivsverksamhet, vill lasta över kostnader på fastighetsägare bara för att skapa en länk mellan Kvarnholmen och Ölandshamnen. Det borde vara viktigare att stödja en befintlig, redan idag viktig verksamhet i stadens centrala delar. Kommunledningen brukar betona vikten av att de centrala delarna av staden stärks ekonomiskt, men här verkar det dra iväg åt andra hållet! ***11)***

Kommentar:

11. *Parkering i området ska uppfylla kommunens parkeringsnorm. Universitetet ska lösa sitt parkeringsbehov inom den egna kvartersmarken. Antalet parkeringsplatser har beräknats i samarbete mellan universitetet och kommunen och bedöms vara av tillräckligt antal. Jämförelser av behovet har bland annat gjorts med flera andra universitet i Sverige.*

Störningar

Här redovisas den miljöundersökning som kommunen låtit konsultfirman WSP ta fram med syftet att få en översiktlig bild av om det aktuella planområdet är förorenat. Den finns också i en separat bilaga.
I undersökningen har man kommit fram till att största delen av planområdet är utfyllt och att fyllnadsmassorna har varierade djup och på sina håll kan fyra meter djupa. Dock finns ingen dokumentation om fyllnadsmassornas ursprung. Man skriver också att Ölandshamnen innehåller förorenade fyllnadsmassor och överskrider gränsen för mindre känslig mark. I det fortsatta arbetet föreslår man i rapporten därför att en rad kompletterande undersökningar utförs och att eventuella åtgärder vidtas innan byggnation sker på platsen.

Under det tidigare avsnittet ”Risker och störningar” konstaterade man också att antalet personer i området kommer att öka vilket innebär att betydligt fler kan drabbas av konsekvenserna av en olycka och som medför en ökad samhällsrisk om säkerhetshöjande åtgärder inte utförs. Man föreslår därför att ytterligare utredning görs.

Även när det gäller miljökonsekvenserna av buller som redovisats tidigare i planen talar man om ”bedömningar” som gjorts.

Intressegruppen menar att ett mer detaljerat utlåtande skulle ha funnits i underlaget. Samma sak gäller för luftmiljön som också bara är en bedömning. När kommer dessa bedömningar att analyseras så att de når trovärdighet och kan tas på allvar?

Avsnittet om markförhållanden är som vi tidigare konstaterat mycket tunt och även här säger man att det behövs ytterligare utredningar och undersökningar samt att saneringar kan bli nödvändiga.

Intressegruppen tycker att det här är några exempel på ett utomordentligt dåligt underlag för planarbetet och att det fortfarande finns många frågor som behöver ytterligare underlag för att det ska vara möjligt att analysera om planförslaget är realistiskt.
12)

Kommentar:

12. *Inför granskningsskedet kommer planhandlingarna att kompletteras med en samlad bild kring buller i området och åtgärderna kommer att förtydligas i planhandlingarna, exempelvis övergångszonen mellan hamn och stad.*

Organisatoriska frågor

Genomförandetid och tidplan

Detaljplanen beräknas bli antagen av kommunfullmäktige under första kvartalet 2014. Genomförandetiden är satt till fem år räknat från den dag

planen vunnit laga kraft och kommer att etappindelas med hänsyn till byggtekniska krav samt universitetets behov och befintliga hyresavtal.

Intressegruppens bedömning är att genomförandet kommer att ta tid - säkert flera år. Under byggtiden kommer Ölandshamnen att vara en stor byggarbetsplats där samtidigt båtturisterna är många. Vi menar att kommunen i planarbetet skulle analyserat vad det långsiktigt kan innebära för Kalmar. Kommer båtturisterna att välja bort Kalmar medan universitetet byggs och kommer de tillbaka när det är klart?
13)

Kommentar:
13. Etappindelningen av byggtiden kommer att beskrivas i detaljplanens genomförandedel. Det arbetas med en plan för hur området ska kunna bebyggas utan att staden eller universitetets utomhusmiljö ska bli alltför påverkat under byggtiden. Kommunen är överens med intressegruppen i att det är viktigt att exempelvis gästhamnen uppfattas som attraktiv under byggtiden.

Ekonomiska frågor
Först i det här avsnittet kommenteras arkitektbeskrivningens idé om att planen tillåter en flytbrygga från universitetet över till området framför Baronen kombinerad med en bro. På samma sätt som när det gäller parkering och angöring till Baronen är det mycket underligt att en sådan här fråga inte redovisas och analyseras betydligt mer öppet och seriöst. Det är underligt nog hur en flytbrygga tvärs över inloppet till småbåtshamnen ska fungera vilket inte heller redovisas. Om en bro ska tillåta passage av segelbåtar kommer den att bli hög och påverka hela miljön kring hamnbassängen. Idén innebär stora begränsningar för verksamheten i gästhamnen, något som inte alls komenteras. Det här tycker vi är ytterligare ett exempel på hur ett seriöst planarbete inte får bedrivas.

I den här delen av planen redovisar man också tankar om en broförbindelse från Ölandshamnen över Slottsfjärden och som landar någonstans vid slottet eller i Stadsparken. Även detta är diffusa tankar som det borde vara viktiga att beskriva bättre för att skapa en helhet kring vad förslaget syftar till.
14)

Kommentar:
14. Planen tillåter att det kan byggas en öppningsbar bro, men reglerar inte hur den ska se ut. En grundförutsättning för bron är att gästhamnens verksamhet fortsatt kan utvecklas.

<u>Ekonomiska konsekvenser för kommunen</u>
Här redovisar man kommunstyrelsens inkomster och utgifter för det genomförda planarbetet.
Det hade varit betydligt intressantare om man fått se en ekonomisk kalkyl för hela projektet och vilka nivåer hyrorna för universitetet kommer att ligga på jämfört med idag. Intressegruppen är väl medveten om att kommunen tycker att det är en fråga för Linnéuniversitetet. Men även för kommunen borde det vara viktigt att man försäkrar sig om att man deltar i ett långsiktigt stabilt projekt.

Var än lokaliseringen kommer att ske ska den bidra till Kalmars utveckling och därför måste de ekonomiska förutsättningarna vara tydligt analyserade.

Tyvärr har ingen ännu kunnat ge en sådan bild. Universitetet påstår att de högre hyreskostnaderna ska neutraliseras genom mindre lokalbehov på kanske 20 % och betydligt lägre uppvärmningskostnader. Samtidigt säger man att det ännu är för tidigt att göra några kalkyler. För oss i Intressegruppen låter det orimligt att en investering på kanske flera miljarder kronor skulle kunna finansieras så enkelt och om det verkligen är så borde man ju kunna visa hur kalkylen ser ut. Vi menar att det inte skulle vara speciellt svårt att ta fram en totalkalkyl men av någon anledning väjer både kommunen och universitetet för uppgiften. Man kanske är rädd för resultatet. Dock anser vi att det borde vara bättre att få klarhet innan det är för sent.

Vi tycker att situationen påminner om när Fanerdunprojektet var aktuellt och alla som var tveksamma fick höra vilka bakåtsträvare de var. Det var till och med så att kommunen inte ansåg sig kunna fråga om företagets ekonomi inför den stora etableringen och som ju senare blev det som stjälpte hela projektet. Det är stor risk att historien kommer att upprepas.

Till vår stora glädje kunde vi i mitten av juni i en av lokaltidningarna läsa om planerna på att bygga bostäder i Folkets Park. LW Fastigheter och Skanska är intresserade men kommunen vill ha ett finger med i planeringen.

”Vårt fokus i den första gallringen av inkomna förslag har varit att säkerställa att det finns en ekonomi i förslagen”, säger Thore Berggren, kommunikatör på kommunens mark- och planeringsenhet, och fortsätter *”vi vill känna oss trygga med att de förslag som kommit in verkligen kan genomföras”*.

Det är precis så här som Intressegruppen menar att kommunen borde uppträda mot Linnéuniversitetet.

Avslutning

Den 16 maj 2013 antog samhällsbyggnadsnämnen förslaget till detaljplan för Ölandshamnen och beslutade att det skulle skickas ut på samråd. Efter samrådstidens utgång kommer inlämnade synpunkter att sammanställas och kommunen avgör vilka man tycker ska beaktas. Därefter ska detaljplanen antas av kommunfullmäktige och kan sedan överklagas. Men den rätten kommer bara de 15 fastighetsägarna i och omkring området att få.

Vi i Intressegruppen tycker det är utomordentligt allvarligt att en av de viktigaste planfrågorna i Kalmar på många år på det här sättet undanhålls flertalet kommuninvånares möjlighet att påverka. Det är därför vi driver kravet på en folkomröstning som i kommunallaget kallas ”förstärkt folkinitiativ” och syftar till att ge medborgarna ett demokratiskt redskap för ett aktivare deltagande i kommunpolitiken.

Intresseföreningen planerar därför att till hösten göra en ny namninsamling. Tiden fram till att detaljplanen ska antas i fullmäktige är tillräcklig - och vi har lärt oss spelreglerna. Vi tror att det inte kommer att vara speciellt svårt att få folk att skiva under en gång till. Många är irriterade över det sätt som kommunen hanterade kravet på en folkomröstning undre våren och det kan bli en viktig fråga i det kommande valet. Vi menar att denna detaljplan är ett perfekt exempel på frågor som kan tas upp som ett

folkinitiativ. Ännu hellre hade vi givetvis sett att kommunfullmäktige själv bestämde att frågan är så viktig att den ska prövas i en folkomröstning. ***15)***

Kommentar:

15. Detaljplanprocessen är en demokratisk process där alla som vill är välkomna att lämna synpunkter. Det är också därför kommunens arbetsgrupp har gjort en stor informationsinsats under arbetets gång och hållit över 30 informations- och samrådsmöten. Kommunens arbetsgrupp har hållit ett antal allmänna stadsvandringar och informationsinsatser bland annat på Larmtorget, utanför Baronen och i Ölandshamnen. Alla planhandlingar har under sommaren funnits tillgängliga på Baronen, turistbyrån, stadsbiblioteket och samhällsbyggnadskontoret. Allt material som hör till planarbetet har funnits på kommunens webbplats från mitten av maj i år där olika handlingar också successivt har lagts upp efterhand som det färdigställts sedan hösten 2012.
Arbetsgruppen har vid flera tillfällen haft kontakt med intressegruppen och bjudit dem att komma till samhällsbyggnadskontoret för samtal eller för att ställa frågor. Arbetsgruppen har också vid flera tillfällen försett intresseföreningen med en stor del av det material som intressegruppen använder i sitt samrådsyttrande.

För Kalmar - För Linnéuniversitetet - För Brofästet

Sven Almqvist	Bengt Erlandsson	Tomas Arvidsson
Anders Åkerman	Åsa Sjöholm	Jan Albért
Lennart Nilhov	Karl-Gunnar Lindberg	Göran Johansson
Roland Runne	Nils-Erik Schmidt	

Bilagor:
1. Synpunkter på förslaget till detaljplanen för Ölandshamnen - Sammanfattning
2. Ekonomiska bedömningar.

Synpunkter på förslaget till detaljplan för Ölandshamnen

Sammanfattning

Efter att ha läst materialet har vi stärkts i vår uppfattning att hamnen är ett mycket dåligt val för lokalisering av universitetet. Vi tycker att förslaget till detaljplan är illa underbyggt och dåligt utrett och har så låg kvalitet att det måste avvisas av kommunfullmäktige.

<u>Allvarliga brister i planbeskrivningen</u>
Förslaget till detaljplan saknar trovärdighet och professionalism - t.ex:

Planområdet är inte tillräckligt seriöst analyserat. Inga möjligheter finns till en framtida expansion för universitetet
Miljökonsekvenserna är på sin höjd ”bedömda” men inte trovärdigt utredda
Avsnitten om risker och störningar, buller och luftmiljö, markförhållanden, riksintressen, och parkering är tunna, och subjektiva – till och med lättsinnigt obekymrade

De framtida konsekvenserna för människor och miljö, för hamnen och företagen i hamnområdet, lämnas åt sitt öde
Det finns ingen ekonomiska kalkyler. För kommunen borde det vara viktigt att man försäkrar sig om att man deltar i ett långsiktigt stabilt projekt

Bra underlag som inte använts
Vi har med stort intresse tagit del av den kulturhistoriska utredning om Kalmar hamn som kommunen låtit Kalmar Läns Museum göra. Den är en imponerande historisk exposé som gjorts med stor kompetens. I förslaget till detaljplanen känner vi inte att man tagit intryck av utredningen utan på många sätt istället gjort tvärt om.
I avsnittet ”Värdebeskrivning Kalmar hamn” för man fram starka argument varför Linnéuniversitetet inte ska placeras i Ölandshamnen. Texterna pekar mycket tydligt på att hamnen måste få utvecklas på sina egna villkor. Det är märkligt att beskrivningen inte alls verkar ha påverkat planförfattarna.

Mer än 5000 engagerade medborgare körs över
Efter samrådstidens utgång är det kommunen som avgör vilka synpunkter som ska beaktas. När planen antagits av kommunfullmäktige kan den överklagas till Mark- och miljödomstolen. Men den rätten kommer bara de 15 fastighetsägarna i och omkring området att få. I vårt yttrande pekar vi på att det är utomordentligt allvarligt att en av de viktigaste planfrågorna på många år i Kalmar undanhålls flertalet kommuninvånares möjlighet att påverka.

Vi gör en ny namninsamling
Vi planerar att till hösten göra en ny namninsamling. Tiden är tillräcklig - och vi har lärt oss spelreglerna. I vårt yttrande säger vi att det kommer att bli lätt att få folk att skriva på en gång till. Många är upprörda över det sätt som kommunen hanterade kravet på en folkomröstning under våren och det kan bli en viktig fråga i det kommande valet.

Kalmar Lantmän

Allmänt
Kalmar Lantmän ser givetvis positivt på att universitetet utvecklas och utökar sin verksamhet i Kalmar. Det goda får dock inte bli det bättres fiende. Det går alltså inte att bortse från att den nu valda lokaliseringen av universitetet till hamnområdet, kommer att begränsa såväl nuvarande verksamhet och dess framtida utvecklingsmöjligheter i en omfattning som inte kan godtas.

Kalmar Lantmän saknar generellt en allsidiga och kritiska belysning av föreliggande konflikter med andra intressen som bör prägla varje plandokument, inte minst i planprojekt med den dignitet som är aktuell. Konflikterna beskriva genomgående som oproblematiska eller i vart fall överbryggbara, trots att det är tydligt att så icke är fallet.

Kalmar Lantmän avstryker mot denna bakgrund och på i det följande angivna skäl till att planarbetet går vidare.***1)***

Kommentar:

1. *Detaljplanens syfte är att pröva om Linnéuniversitetets totala lokalbehov kan uppföras på den angivna platsen i Ölandshamnen. Den politiska viljeinriktningen i arbetet har varit att hamn och stad ska kunna utvecklas hand i hand. För att belysa de komplexa frågor som planarbetet lyfter har nio utredningar tagits fram och ligger till grund för planförslaget.*

Hamnen –ett riksintesse

Kalmar Hamn är enligt trafikverkets beslut 2011-11-23 utpekat som ett riksintresse för sjöfarten.
Enligt 3 kap.8§ miljöbalken ska mark-och vattenområden som är av riksintresse för bl.a anläggningar för kommunikation, så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Enligt Kalmar Lantmäns uppfattning innebär den avsedda detaljplaneläggningen och den verksamhet som följer därav betydande risk för allvarliga begränsningar av såväl befintlig verksamhet i hamnområdet som för dess utveckling. Kalmar Lantmän ifrågasätter också föresatsen i den s.k. Värdebeskrivningen om att hamnverksamheterna skall omlokaliseras eller på annat sätt koncentreras till Tjärhovet. Något expansionsutrymme för nya verksamheter på Tjärhovet finns inte tillgängligt. ***2)***

Kommentar:

2. *Hela hamnens verksamhetsområde är tillfälligt utsett som riksintresse till dess att en värdering görs. Detaljplanarbetet i Ölandshamnen har aktualiserat att en ny värdebeskrivning tas fram eftersom det är ett viktigt underlag för värdering av riksintresse. Normalt sett tar Trafikverket fram värdebeskrivningar, men eftersom Kalmar Hamn ligger långt ned på Trafikverkets prioriteringslista över värdebeskrivningar som ska tas fram, har kommunen beställt en värdering i samband med detaljplanarbetet. Värdebeskrivningen har tagits fram i samverkan mellan kommunen, Kalmar Hamn (kommunalt bolag), Regionförbundet, Länsstyrelsen och Trafikverket.*
   I värdebeskrivningen har det bland annat framkommit som en av hamnens styrkor att det finns stor utvecklingspotential inom befintliga tillstånd och att möjligheter finns att effektivisera befintliga ytor och logistiska lösningar enligt fyrstegsprincipen. Värdebeskrivningen säger också att hamnverksamheten inte har någon framtid norr om Barlastgatan.

Kalmar Lantmän delar inte heller kommunens redovisade grundinställning om att utvecklingen av hamnverksamheten i stort, på något icke närmare angivet sätt, skall ”samspela” med stadens övriga behov av utveckling. Det är istället en given utgångspunkt för Kalmar Lantmän att befintliga verksamheter i hamnområdet skall skyddas från yttre begränsningar och ges erforderligt utrymme för fortsatt industriell och infrastrukturell utveckling. Hamnområdet är inte en lämplig lokalisering av en utökad universitetsverksamhet. Samlokalisering av hamn – och universitetsverksamheterna är således inte lämplig från vare sig enskild eller allmän synpunkt. ***3)***

Kommentar:

3. *I det detaljplanarbete som nu pågår finns en politisk viljeinriktning att hamn och stad ska utvecklas hand i hand. I den värdebeskrivning som tagits fram i samband*

med planarbetet står det bland annat att hamnens verksamhet har nytta av en stark och växande stad eftersom det i sin tur betyder ett starkare näringsliv. Kalmar Lantmän har sin verksamhetsyta få meter från Kalmars stadskärna och är beroende av Södra vägen som skär rakt genom staden som infartsled till sin verksamhet. Staden och Kalmar Lantmän är därför redan idag beroende av att samspela vad gäller trafiklösningar och annat hänsynstagande. Exempelvis har Kalmar Lantmän nyligen fått möjlighet att utöka sin verksamhet med en foderfabrik med villkoret att försöka förbättra luktsituationen kring fabriken. Detta oavsett det planarbete som nu pågår. De få klagomål som framkommit till kommunen på lukt och andra olägenheter från verksamheten i hamnen kommer främst från boende på Kvarnholmen. Kalmar Lantmän ska fortsätta verka på Tjärhovet och staden kommer fortsatt finnas med boende, butiker och annan verksamhet på Kvarnholmen. Stad och hamn måste på så sätt samverka.

I motsättningen mellan befintlig och utvecklad hamnverksamhet å ena sidan och en utbyggnad av universitetets verksamhet i hamnen, skall hamnintresset anses bättre tillgodose kravet på ett från allmän synpunkt god hushållning. Det är därför Kalmar Lantmäns mening att planförslaget inte är förenligt med berörda bestämmelser i miljöbalken.

I det sagda ligger också att Kalmar Lantmän anser att riksintresseaspekterna och avvägningen av dessa mot andra allmänna intressen, inte har behandlats i tillräcklig grad i planbeskrivningen eller i värdebeskrivningen. ***4)***

Kommentar:

4. *Inom planområdet finns tre riksintressen. Förutom hamnens verksamhetsområde och infrastrukturen, även ett kulturhistoriskt riksintresse. Alla tre riksintressen väger lika tungt och är lika viktiga. Det finns kulturhistoriskt värdefulla miljöer i det aktuella området som nu kan utvecklas och tillgängliggöras och har därav ett värde för människor och staden. De tre riksintressena måste värnas sida vid sida liksom de fysiskt finns sida vid sida. För att tillvarata de värden som finns i planområdet har en rad utredningar tagits fram. Bland annat en kulturhistorisk utredning, värdebeskrivningen av hamnen, en trafikutredning och en miljökonsekvensbeskrivning. Dessa utredningar är underlag för de avväganden som görs i detaljplanen.*

<u>Lokaliseringsfrågor</u>

Kalmar Lantmän noterar att planbeskrivningen utgår från att universitetets utökade verksamhet skall lokaliseras i hamnområdet. Planbeskrivningen saknar dock övertygande argument för varför den avsedda lokaliseringen är den enda möjligheten eller den bästa.

Någon utredning om existensen av eller överväganden om lämpligheten av andra alternativa lokaliseringar finns inte i planbeskrivningen, trots att flera alternativ finns tillgängliga t.o.m har förordats i den offentliga debatten. Planbeskrivningen och den MKB som upprättats i anslutning därtill borde åtminstone ha omfattat en utredning av de direkt tillgängliga lokaliseringsalternativen; malmen, Brofästet och Fredriksskans.

Denna brist måste anses vara betydande, också med beaktande av kraven i 6 kap. 12§ MB, där det bl.a skall finnas en beskrivning av miljöförhållandena om planen inte skulle genomföras – det s.k. nollalternativet. ***5)***

Kommentar:

5. *Detaljplanens syfte och uppdrag är att pröva om en etablering av Linnéuniversitetets totala lokalbehov kan placeras på den angivna ytan i Ölandshamnen. Lokaliseringsfrågan har utretts i en rad tidigare processer, bland annat år 2009 och hanteras inte i detaljplanen.*

MKB:n uppvisar också betydande brister i redovisningen av motstående allmänna och enskilda intressen, t.ex. betydelsen av att hamnen är ett utpekat riksintresse och den inverkan som en kommande detaljplan, direkt och indirekt får för hamnen och de verksamheter som bedrivs därinom.

Sammanfattningsvis är det Kalmar Lantmäns mening att planbeskrivningen och vidhängande MKB inte uppfyller de formella och materiella krav som måste ställas på sådana handlingar i planprojekt av den dignitet ärendet har. ***6)***

Kommentar:

6. *Att hamnen är av riksintresse beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Området innehåller fler riksintressen och värden än hamnen. Miljökonsekvensbeskrivningen ska kompletteras inför granskningsskedet med de tillägg som har gjorts i riskanalysen.*

<u>Risk- och säkerhetsfrågor</u>

Kalmar Lantmän utgör en s.k. Sevesoanläggning – lägre kravnivå – enligt lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Såvitt Kalmar Lantmän kunna finna har detta förhållande över huvud taget inte berörts i utredningen, således inte ens i den riskanalys som upprättats i ärendet och bifogats planbeskrivningen som en bilaga.

a.Bristen i utredningen är givetvis av väsentlig betydelse. Det går således inte i dagsläget att göra en bedömning av vilka effekter ett olycksscenario skulle kunna få på en framtida universitetsverksamhet och de ca 7000 personer som beräknas studera där.

Enligt Kalmar Lantmäns mening är den teoretiska risken för ett sådant scenario sådant att universitetsverksamheten inte lämpligen bör lokaliseras till hamnområdet. ***7)***

Kommentar:

7. *I riskanalysen redovisas riskscenarier med de ämnen som är anledning till att Kalmar Lantmän är klassad som Sevesoanläggning. Riskscenarier som beskriver påverkan på planområdet finns med i analysen.*

b. Kalmar Lantmän och ett flertal andra aktörer i hamnområdet hanterar också brandfarliga och explosiva varor i den mening som avses i lagen därom (SFS 2010:1011). I lagens 10§ föreskriva att byggnader och andra anläggningar där brandfarliga eller explosiva varor hanteras samt anordningar för hantering av sådana varor ska vara inrättade på ett betryggande sätt med hänsyn till brand- och explosionsrisken samt konsekvenserna av en brand eller en explosion. De ska också vara placerade så att motsvarande krav uppfylls i förhållande till omgivningen. Detta gäller också områden med sådana byggnader, anläggningar och anordningar.

Såvitt Kalmar Lantmän kunnat finna har dessa aspekter endast översiktligt utretts och värderats i planbeskrivningen och riskanalysen.

Lagen bygger i sin praktiska tillämpning således på att verksamhetsutövaren skall etablera och vidmakthålla erforderliga skyddsavstånd till omgivande bebyggelse etc. Kalmar Lantmäns verksamhet är anpassad till rådande förhållanden med den mer begränsade risksituationen som befintliga verksamheter i hamnområdet skapar.

Risksituationen och de erforderliga skyddsavstånden påpekas i betydande mån om planintentionerna realiseras genom universitetets byggnader, med alla de studenter och andra so dagligen vistas däri, kommer närmare verksamheten. Som en följ härav kan Kalmar Lantmän nödgas vidta mer omfattande och därmed också kostsamma förändringar av verksamheten. Det kan inte heller uteslutas att åtminstone delar av framtida verksamhet och dess utveckling äventyras.

Dessa farhågor vinner också visst stöd i riskanalysen där det i avsnitt S.9.3 uttalas att det enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, dvs. räddningstjänstlagstiftningen, ”ställs krav på att säkerhetshöjande åtgärder skall vidtas om de är kostnadsmässigt rimliga.” Kommunen synes därvid förutsätta att det är berörda verksamhetsutövare som skall bekosta sådana åtgärder och att den belastningen får tålas inom ramen för avvägningen mellan skyddsbehovet och nyttan av skyddsåtgärderna. I handlingen (s.14) uttalas således att i detta fall skall vägas in ”fördelarna exempelvis av arbetstillfällen och att hamnen blir mer attraktiv och användbar.” I anslutning därtill uttalas också att ”vidare finns fördelar för Kalmar som stad att kunna exploatera och växa på attraktiva centralt placerade områden.

Enligt författaren till riskanalysen skall det således anses skäligt att planen ger upphov till betydande kostnader och begränsningar av verksamheten för verksamhetsutövarna i hamnen eftersom kommunen och andra intressenter säger sig få betydande fördelar därav. Enligt Kalmar Lantmäns mening kan det inte godtas att samhällelig planering leder till sådana konsekvenser. ***8)***

Kommentar:
8. Hantering av brandfarliga och explosiva varor utreds i riskanalysen.

c. Enligt protokoll från ett möte som hölls 2013-04-03 mellan verksamhetsutövarna i Kalmar hamn och den konsult som på kommunens uppdrag upprättat riskanalysen, uttalar konsulten följande beträffande transporter och annan hantering av LPG (gasol):

”Gasol tas upp översiktligt och risken för BLEVE (boiling liquid expanding vapour explotion) beskrivs inte nämnvärt. BLEVE kan uppstå vid brandpåverkan på en tryckbehållare varvid hela innehållet kan frisläppas i förångad form och antändas efter temperaturutmattning av tryckbehållaren. En sådan händelse är relativt ovanlig men effekterna kan lätta studeras på Youtube. En sådan händelse borde beskrivas som en möjlig händelse i utredningen.”

Kalmar Lantmän kan inte uppfatta det sagda på annat sätt än att kommunens egen konsult anser uppkomsten av den beskrivna händelsen

och dess konsekvenser kan bli synnerligen allvarliga och att riskanalysen är bristfällig och att frågeställningen inte redovisats i rapporten. Skälen för att kommunen inte utrett och redovisat dessa risker framgår inte. Kalmar Lantmän vill dock understryka betydelsen av att även denna riskfråga utreds i grunden och redovisas öppet och tydligt. ***9)***

Kommentar:

9. *Händelsen BLEVE som beskrivs i kommentaren finns beskriven i riskanalysens avsnitt 5.3.1. I samband med beviljande av tillstånd för gasolcistern ställdes krav på åtgärder och skyddsavstånd etc. Skyddsavstånd mellan gasolcistern och universitet uppfylls med placering enligt planförslaget. Flertalet riskscenarier vid gasoltransport är analyserade och olika konsekvenser/händelseförlopp utredda.*

Trafik och transporter

Kalmar Lantmän är i likhet med övriga aktörer i hamnen, naturligen beroende av väl fungerande infrastruktur för de landbaserade transporterna till och från verksamheterna. Kalmar Lantmän anser emellertid generellt att framkomligheten för transporter, särskilt tunga transporter, till och från hamnområdet är otillräckligt och borde förbättras. Det gäller såväl tillfartslederna genom staden och väg och gata i själva hamnområdet.

Som redovisas i planbeskrivningen kommer antalet fotgängare och cyklister otvivelaktigt att öka i området om den avsedda detaljplaneläggningen genomförs. Kalmar Lantmän noterar också att de trafikanknutna överväganden som görs i planbeskrivningen, i huvudsak utgår från att cykelburen trafik ska prioriteras. I den mån fordonstrafiken till hamnens olika delar berörs, föreslås ytterligare försämringar av framkomligheten för denna trafik, bl.a. genom att tillåten hastighet skall sänkas från 50 till 30 km/timma och att ytterligare rödljus ska sättas upp.

Enligt Kalmar Lantmäns mening kan dessa förslag inte godtas och kommer, om de genomförs, allvarligt försämra förutsättningarna för en gynnsam utveckling av såväl Kalmar Lantmäns som övriga aktörers verksamheter i hamnen. Enligt Kalmar Lantmäns mening borde kommunens planarbete istället inriktas på att förbättra infrastrukturen för den tunga trafiken till/från och inom hamnen. ***10)***

Kommentar:

10. *Inför granskningsskedet kommer planhandlingarna att förtydligas med åtgärdsförslag i korsningspunkter och vägar som bland annat finns beskrivna i trafikutredningen och riskanalysen. Södra vägen är en viktig infartsled för hamnens verksamhet. Det belyses bland annat i den värdebeskrivning som har tagits fram och som säger att landinfrastrukturen är den största utmaningen för att verksamheten i hamnen ska kunna växa till maximalt nyttjande av befintliga tillstånd. Detaljplanen hanterar främst frågor inom planområdet. Som en parallell process kommer bland annat Södra vägen som helhet att ses över för att förbättras.*

Bullerfrågor

Kalmar Lantmän har inhämtat länsstyrelsens tillstånd enligt miljöbalken för att bedriva befintlig och utökad verksamhet för djurfodertillverkning i hamnområdet. I tillståndet har infogats ett särskilt begränsande villkor om att buller från verksamheten inte får ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bl.a utbildningslokaler än 50 dB (A), vardagar måndag till fredag kl. 07-18.00, 40 dB (A) 22.00-07.00 och 45 dB (A)9 övrig tid.

Verksamheten och den nya fabriken som är under uppbyggnad har till betydande kostnad anpassats till att innehålla dessa normer. Kalmar Lantmän vill därför rätta det felaktiga påståendet som anförsta i samrådsunderlaget om att gällande bullervärden inte skulle innehållas s.7). Det är givetvis av väsentlig betydelse att kommunen omgående korrigerar det felaktiga påståendet så att det inte får vidare spridning.

Om planen skulle realiseras innebär det att utbildningslokalerna utökas väsentligt, bl.a. genom att universitetsområdet kommer allt närmare verksamhetsområdena i hamnen men också att den avsedda huvudbyggnaden i planförslaget medges få en högsta byggnadshöjd om hela 44 meter. Genom byggnadernas läge, höjd och förutsebara utformning ökar exponeringen för det buller som verksamheterna ger upphov till. Planförslaget försämrar därigenom möjligheterna att innehålla gällande villkor och innebär otvivelaktigt ett allvarligt försvårande av möjligheten att ytterligare bygga ut och utveckla vår verksamhet. Det är orimligt att utbyggnaden av universitetet skall belasta Kalmar Lantmän och övriga aktörer i hamnen.

Kalmar Lantmän motsätter sig således även på denna grund att planarbetet fortskrider.***11)***

Kommentar:

11. *De bullerkrav som omtalas i planhandlingarna är generella kommentarer kring buller från hamnen. Det är till exempel svårt att klara tillåtna bullervärden vid flisning.*
    Inga nya krav kommer att ställas angående buller i samband med detaljplanen. Om befintliga tillstånd klaras, klarar man också kraven oavsett universitetets nyetablering i Ölandshamnen. Inför granskningsskedet kommer planhandlingarna att förtydligas vad gäller buller och en mer samlad bild av buller i planområdet kommer att ges.

<u>Luktolägenheter</u>

Kalmar Lantmän har vid några tillfällen under åren mottagit klagomål på viss lukt från foderfabriken. Företagets miljötillstånd innehåller därför villkor om vilka åtgärder som skall vidtas för att begränsa förekommande störningar och dessutom att Kalmar Lantmän bl.a skall utreda vilken teknik som finns tillgänglig för att ytterligare reducera utsläppen av luktande ämnen. Utredningen skall också innehålla byggtekniska möjligheter för att minimera risken för olägenheter i form av lukt i området.

I saken kan vidare konstateras att i de fall då vindriktningen är ostlig eller syd-ostlig, dvs. från Kalmar centrum föreligger således redan i dagsläget viss risk för luktstörningar. Under speciella väderleksförhållanden förekommer också inversion. I huvudsak förekommer störningarna inom det nuvarande hamnområdet, där endast få störningskänsliga verksamheter förekommer. Tillkomsten av den avsedda universitetsbebyggelsen ökar dock väsentligen risken för att spridning av luktande ämnen uppfattas som störande, särskilt med beaktande av den avsedda byggnadshöjden om 44 meter inom planområdet. Således ökar också risken för att Kalmar Lantmän tvingas vidta ytterligare kostsamma åtgärder för att reducera risken för spridning av luktande ämnen. Kalmar Lantmän anser det vara orimligt att samhällets planeringsinsatser leder till att företaget åsamkas sådant ansvar.***12)***

Kommentar:

12. *Liksom beskrivet i Kalmar Lantmäns samrådssvar är luktspridning beroende av vindriktning, dimma och andra fenomen. Kalmar Lantmän har nyligen satsat på att bygga en ny foderfabrik. Eftersom verksamheten ligger nära staden var ett villkor för att uppföra den nya byggnaden att Kalmar Lantmän skulle ta fram en utredning kring hur lukt från tillverkningen kan minska. Den nya fabriken får en högre skorsten än den tidigare vilket kan ge en möjlig förbättring. Den nya fabriken och de villkor som ska uppfyllas oavsett universitetets nyetablering i området borde sannolikt förbättra situationen från idag.*

Avslutning

Kalmar Lantmäns verksamhet på Tjärhovet har under en längre tid haft en mycket positiv utveckling trots att foderbranschen i landet som helhet kännetecknas av tillbakagång. Framgångarna beror bland annat på hög servicegrad, tillgänglighet och framgångsrikt kvalitetsarbete vilket har ökat värdet på varumärket på Kalmar Lantmän. Det är av största vikt för den framtida verksamheten att varumärket inte förknippas med störningar och konflikter beroende på ändrade förhållanden i anläggningarnas närområde.

Kalmar läns museum

Kalmar läns museum har tagit del av Kalmar kommuns samrådsförslag (2013-05-16) till detaljplan för Eldaren 1 och 6 samt del av Kvarnholmen 2:6 m fl. Syftet är att skapa planmässiga förutsättningar för att etablera Linnéuniversitetet i Kalmars samlade verksamhet och lokalbehov i Ölandshamnen som ett stadsintegrerat universitet". Planområdets norra del ligger inom Riksintresset för kulturmiljövården H48 Kvarnholmen Kalmar innerstad.

Planförslaget är väl genomarbetat. De synpunkter som länsmuseet framfört i den kulturhistoriska utredning som gjorts för området har på flera sätt beaktats i detaljplanen.

Inom ramen för den kulturhistoriska utredningen, som omfattade ett större område än det nu aktuella, gjordes en kortfattad beskrivning av de byggnader som fanns inom utredningsområdet. En fullständig utredning och värdering av varje byggnad inom området var, på grund av arbetets omfattning, inte möjlig att göra. Det aktuella planförslaget innebär att flera byggnader inom planområdet kommer att rivas eller byggas om. En kulturhistorisk dokumentation och värdering bör därför göras av de byggnader som enligt planförslaget kan komma att rivas eller kraftigt förändras. ***1)***

Kommentar:

1. *En dialog mellan kommunen och Kalmar läns museum bör föras i det fortsatta planarbetet kring vilka byggnader som avses och om eventuellt behov av kulturhistorisk dokumentation och värderingar.*

Lantbrukarnas riksförbund

LRF, Lantbrukarnas riksförbund Sydost, har beretts möjligheter att lämna synpunkter på detaljplan för Ölandshamnen och dess fastigheter i Kalmar kommun.

De gröna näringarna, Kalmar lantmäns investeringar och hållbara transporter – kritiska synpunkter på förslaget att etablera ett samlat campus för Linnéuniversitetet i Ölandshamnen och därmed ta markyta i Kalmar hamn i anspråk. ***1)***

Kommentar:

1. *Detaljplanarbetet hanterar inte ett nytt campusområde med bostäder utan stadsintegrerade universitetsbyggnader. Däremot finns befintliga bostäder på Kvarnholmen i hamnens direkta närhet.*

Sammanfattande synpunkter

De begränsade ytor som finns att tillgå i hamnen är direkt olämpliga att ta i anspråk för ett universitetscampus, främst för att de behövs för att utveckla hamnen men också för att hamnens verksamheter och till- och från transporter bör ha säkerhetsavstånd enligt försiktighetsprincipen

Hamnen utgör idag ett nav för de gröna näringarnas transporter, inkl. oljehamnen, som i samverkan med järnvägen skulle kunna utvecklas och utnyttjas ännu bättre för hållbara transporter i regionen

De areella näringarna – jord- och skogsbruk – är starka i regionen och viktiga för såväl landets som regionens försörjningstrygghet och bör därför prioriteras i planeringen

Nålsögat i detaljplaneförslaget är Järnvägsgatan, vars omgivning måste planeras noggrant så att vägtransporterna av gods från hamnen prioriteras, både vad gäller utrymme och störning

Det finns alternativa lösningar för ett universitetscampus i Kalmar stad, men som näringslivsrepresentanter förordar vi inte en campuslösning för universitetet utan fortsatt integrering med regionens näringsliv

Hållbar utveckling kräver utvecklad sjöfart och järnvägstrafik för godstransporter

De gröna näringarna utgör basen i ett hållbart samhälle, samtidigt som jordbruket i grunden är basen för alla samhällen. I det hållbara samhället måste ännu mer produceras förnybart, dvs. på åkern eller i skogen. Dessutom måste kretsloppen slutas så att människorna i städer återför all växtnäring till den odlade jorden. För att nå ett hållbart samhälle måste vi tänka långsiktigt i all planering. Det kommer att ta tid att nå målen, och omställningen måste göras i många steg. För att hålla kostnaderna nere för såväl samhället som enskilda företagare är det viktigt att under resans gång ta till vara gjorda investeringar i största möjliga utsträckning.

De gröna näringarna är i grunden råvaruproducenter. Råvaror (bulkvaror) är ofta skrymmande och kräver billiga transporter för ekonomisk hållbarhet. Sjöfart och järnväg har av samhället pekats ut som de transportmedel som vårt hållbara jord- och skogsbruk i första hand ska utnyttja. Trots det måste jord- och skogsbruket i ”sista ledet” närmast företagaren nästan alltid använda vägtransporter pga. verksamhetens lokalisering. Det gör det extra viktigt med smarta logistiklösningar så att inte transporterna i onödan fördyras. Kalmar hamn med dess närhet till

järnväg utgör en logistiknod som bör utvecklas till att bli än viktigare i ett framtida hållbart transportsystem.

Kalmar hamn har utvecklats under 100-tals år och långsamt flyttats ut från stadskärnan. Ytterligare flytt bort från stadskärnan är inte längre ekonomiskt, och kanske inte heller tekniskt, möjlig. Alternativet vore i så fall att helt byta lokalisering för hamnen, men det är heller knappast ett ekonomiskt realistiskt alternativ med tanke på de stora investeringar som samhället i så fall skulle tvingas lösa in. Istället behöver hamnens verksamheter utvecklas utifrån befintligt läge och närhet till stadskärnan och övriga kommunikationer. Det kräver att ytor reserveras för såväl nya verksamheter i hamnen som för transporter och ytterligare kapacitet att samverka med järnvägen i nya och effektiva logistiklösningar.

Att riskera ytor (areal) som finns tillgängliga för hamnen idag och i framtiden vore ytterst olyckligt för de gröna näringarna och för hållbara transportlösningar i samhället. Det är svårt att förutsäga vilka ytor en hamn och dess verksamhet behöver om 10-50 år, och planprocesser bör därför säkra de ytor som inte redan är ianspråktagna för annan verksamhet. Försiktighetsprincipen åberopas i andra fall och bör tillämpas även här. Lämpliga verksamheter för ytorna i hamnen är sådana verksamheter som av transportlogistiska skäl bör ligga där. En hållbar samhällsutveckling kräver minskat transportarbete, och transporter har hittills varit det samhället haft svårast att hitta hållbara lösningar för. För att nå hållbarhet måste all planering utgå från att minimera transportarbetet. ***2)***

Kommentar:

2. *Enligt den värdebeskrivning som ligger till grund för detaljplanarbetet finns ingen framtid för hamnverksamhet norr om Barlastgatan. Den säger också att stor potential finns för hamnen inom befintliga miljötillstånd, men att logistiken längs Södra vägen kan vara en flaskhals för fullt nyttjande av befintliga tillstånd. Värdebeskrivningen säger att hamnen bör utvecklas enligt fyrstegsprincipen: tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt.*

Kommunens detaljplan saknar helt diskussion om hur järnvägens koppling till hamnen ska förstärkas och utvecklas, och även hur järnvägen ska utvecklas. Att utveckla järnvägen kräver också ytor, som förmodligen kommer att ta mark i anspråk i anslutning till Järnvägsgatan. Om kopplingen till hamnen ska stärkas, vilket ett hållbart transportsystem förutsätter, skulle sannolikt exakt de ytor som nu föreslås för universitetet vara de mest intressanta. Förslaget berör inte heller konsekvenser av ökad spårbunden godstrafik, något som vi förutsätter att även Kalmar kommun ser som en positiv utveckling. ***3)***

Kommentar:

3. *Värdebeskrivningen säger bland annat att landinfrastrukturen behöver förbättras för att hamnverksamheten ska kunna växa till fullt nyttjande av befintliga tillstånd, exempelvis genom att mötesspår för järnväg anläggs. Den markyta som är aktuell för universitetets nya byggnader ligger inte i anknytning till befintliga järnvägsspår och är inte aktuell för att anlägga nya järnvägsspår. Däremot finns planerade ytor i planens närområde längs Järnvägsgatan. Då dagens spår endast trafikeras en gång dagligen verkar det inte aktuellt med en utbyggnad av järnvägen i området.*

Kalmar Lantmän och dess betydelse för de gröna näringarna och regionen:

I hamnen finns Kalmar Lantmäns olika anläggningar. De lokaliserades ursprungligen dit pga. att hamnen utgör en bra transportnod. Genom åren har verksamheten successivt utvecklats och den nya foderfabriken är inte ens driftsatt än. I en region med ett expanderande jordbruk som Kalmar län är Kalmar Lantmäns och hamnens anläggningar en viktig knutpunkt. Smarta lösningar för Kalmar Lantmäns kunder och minimerad (dyr) lagerhållning förutsätter dygnetruntaktivitet i transportarbetet. Djurskyddslagstiftningen ger också tydlig prioritet till att kunna tillhandahålla djurfoder i alla lägen. Hamnen, järnvägen och Järnvägsgatan är nav som riskerar att begränsa möjligheterna till utveckling för hela jordbrukssektorn om inte de gröna näringarnas, och Lantmännens, intressen och behov av ytor prioriteras i planeringsprocessen.

Såväl Kalmar Lantmäns anläggningar som oljehamnen hanterar produkter för vilka det normalt anses viktigt med säkerhetsavstånd till bostäder och även till arbetsplatser som inte har anknytning till berörda verksamheter. Om inte annat borde försiktighetsprincipen innebära att inte öka antalet människor som har sin bostad eller arbetsplats i dessa verksamheters omedelbara närhet. Detta särskilt som till- och frånfarterna är begränsade. ***4)***

Kommentar:

4. *För att belysa de komplexa frågor som detaljplanarbetet innefattar har nio olika utredningar tagits fram som ligger till grund för planarbetet.*

LRF vill gärna påpeka att vi även ser oljehamnen som betydelsefull för våra näringar och regionens näringsliv. Att ha en egen oljehamn, även om den inte har samma dimensioner som större oljehamnar, innebär en försörjningstrygghet för viktigt insatsmedel som är särskilt viktigt för verksamheter som likt de areella näringarna inte kan göra nödstopp i krissituationer. Djur och åkrar måste skötas kontinuerligt om verksamheten ska fungera.

Integrera studenter och näringsliv:
I tidigare strategidokument säger sig Kalmar kommun vilja koppla universitetet till näringslivet. Det är precis det som sker idag, med t.ex. Sjöfartshögskolan i hamnen med närhet direkt till verksamheter som skolans studenter ska verka inom. Bara för att andra gjort misstaget att samla ihop och isolera studenterna på campusområden finns ingen anledning att Kalmar gör det. Finns någon konsekvensanalys av samlade campus? Förslaget skulle förmodligen vara helt omodernt innan det ens hunnit byggas. Att universitetsledningen finner det praktiskt med samlad lokalisering är logiskt, men vad tycker studenterna och näringslivet?

Enligt underlaget har Linnéuniversitetet idag ett relativt sett högt söktryck. Det tyder på ett uppskattat studieupplägg, där närheten till potentiella arbetsgivare säkert väger in. Vi inom de gröna näringarna är mycket måna om den kopplingen, eftersom samhällsutvecklingen sannolikt innebär att det kommer att skapas jobb inom helt nya kompetensområden inom våra näringar framöver. Entreprenörskapet, vidareförädlingen och logistiken utvecklas hela tiden, och ger primärproducenterna nya utmaningar och behov. Det gäller kanske särskilt animalieproduktionen, som också är Kalmar läns starkaste produktionsgren relativt övriga Sverige. En stärkt samverkan med universitetet, och det delvis i andra ämnesområden än de

traditionellt agrara, kan ytterligare stärka Sveriges främsta jordbruksregion. ***5)***

Kommentar:

5. *Kommunen har under arbetets gång med planering för ett nytt universitet tillförskaffat sig god kunskap om moderna universitetsmiljöer genom studiebesök, föreläsningar och undervisning. Linnéuniversitetet har god kunskap om den egna verksamhetens lokalbehov, ett modernt undervisningssätt och den egna kundkretsens önskemål kring moderna undervisningslokaler. Det är positivt att LRF ser en koppling mellan universitetets verksamhet och näringslivet.*

Övrigt

Det är naturligtvis vällovligt ur ett hållbarhetsperspektiv att begränsa parkeringsmöjligheterna för personbilar. Frågan är dock hur realistiskt det är i ett kortare perspektiv. Därför är det viktigt att vara tydlig med avsikten att det inte kommer att vara möjligt att parkera privatbilar i samma utsträckning som nu, för att ha ordentligt på fötterna när kritik om för liten parkeringsyta kommer. Det gäller även för Baronens köpcentrum. Att ta för näringsverksamheter och godstransporter attraktiv mark i anspråk för parkering för privatbilar bör inte få ske. ***6)***

Kommentar:

6. *Kommunens trafikplanerare och universitetet har tillsammans undersökt parkeringsbehovet för universitets verksamhet i detaljplanarbetet. Universitetet måste liksom all annan verksamhet tillgodose sitt eget parkeringsbehov inom den egna kvartersmarken.*

Nynäs AB

Nynas AB är för en etablering av Linnéuniversitetet men emot en placering av densamma i Ölandshamnen. Nynas AB anser att det finns bättre alt som borde utredas mer ingående såsom Brofästet och Fredriksskans. Båda områderna centralt belägna.
Nynas AB ser vid en ev etablering av universitetet svårigheter för bla den tunga trafiken att på ett säkert sätt kunna framföras längs Södra Vägen. ***1)***

Kommentar:

1. *Synpunkten noteras.*

Skanova

Bakgrund

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova inget att erinra mot det aktuella förslaget till detaljplan.

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Se bifogad karta.

Vid arbeten i närheten avbefintliga teleanläggningar behöver försiktighet iakttas så att inte skada uppkommer.

Generellt så önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätter Skanova att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Skanova önskar i ett tidigt skede att medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbetet påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta https://www.ledningskollen.se ***1)***

Kommentar:

1. *Skanovas ledningar berörs av planförslaget. I det vidare planarbetet ska en lösning hittas för eventuell flytt av ledningarna.*

Följande har accepterat planförslaget skriftligt:
Polismyndigheten i Kalmar
Linnéuniversitetet
Linnéstudenterna
Kalmar Vatten AB

Följande sakägare och likställda har inte fått sina synpunkter tillgodosedda:
Baltic Offshore fastigheter AB
Kalmar Hamn AB

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner samrådsredogörelsen som kommunens.

Hanna Dahmberg
Planhandläggare

Eva-Lena Larsdotter
Projektledare