



**Datum**

2025-09-24

**Adress**

**Diarienummer**

TN-2020-3024

**Yttrande**

**Till**

Stadsbyggnadsnämnden

**Detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl  
(Smörkajen) i Hamnen i Malmö, Dp 5611  
SBN-2018-846**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

**Sammanfattning**

Tekniska nämnden har i aktuellt yttrande synpunkter kopplat till genomförbarheten. De funktioner som föreslås inom området är i vissa fall konkurrerande. De funktioner som tillåts är svåra att genomföra då ytan inom området är mycket begränsad. En tydligare prioritering måste diskuteras i det fortsatta arbetet.

I det fortsatta arbetet behöver det till exempel utredas hur den västra parken ska planläggas för att kunna utformas för både rekreation och kajplatser. Det behöver också studeras och tydliggöras hur vattenkontakten i området görs allmänt tillgänglig och vilken inverkan detta har på föreslagna byggrätter.

Även gatornas utformning och bredd bör studeras ytterligare för att säkerställa alla önskvärda funktioner så som ledningar, grönska, tillgänglighet och trafiksäkerhet. I stort måste alla ytor för allmän plats ses över för att alla funktioner ska kunna säkerställas med god kvalitet.

Vidare bör, i det attraktiva och centrala läget som Smörkajen är beläget i, en hög exploateringsgrad eftersträvas och kontor behöver i större omfattning tillåtas för att öka den ekonomiska hållbarheten i Nyhamnen.

**Yttrande**

***Park i norr***

Byggnaden som är placerad utmed kajen i nordost gör att vattenkontakten inte blir allmänt tillgänglig. Användningen PARK i plankartan blir därmed mycket missvisande. Tekniska nämndens ambitioner har sedan flera år varit att all vattenkontakt ska vara



allmänt tillgänglig. Konsekvenserna av den norra byggrätten behöver därför utredas i det fortsatta arbetet.

### ***Västra kajstråket***

Det västra kajstråket föreslås utgöra park. Park är en missvisande planbeteckning då kajkonstruktionen med sina dragstag försvårar traditionella planteringsytor och trädgröpar. Likaså föreslås det i parkstråket möjliggöras för inslag av tio mindre fristående byggnader med möjligheter för kiosker, caféer eller restauranger. Dessa byggnader kommer att kräva hårdgjorda ytor för tillgänglighet, varuleveranser, avfallshantering, cykelparkering och parkering för rörelsehindrade, vilket påverkar möjligheten och utrymmet för vegetation utmed det tänkta parkstråket.

Förprojekteringen och det fortsatta planarbetet måste utreda hur kajkonstruktionen med sina dragstag påverkar möjligheten att plantera träd, anlägga paviljongerna samt hur möjligheten till nödvändiga ledningar för el och vatten och avlopp, fettavskiljare med mera påverkas av kajkonstruktionens dragstag.

Det finns ett stort kulturhistoriskt värde i de fartyg som gästar Malmö. Dessa bidrar till att skapa liv på våra kajer och levandegör Malmö som en kuststad. Det är viktigt för staden med attraktiva kajer, med både tillräckliga faciliteter för besökande fartyg samt närheten till centrum. Därför är kajerna inom aktuellt planområde av stor vikt för staden.

Längs hela den västra kajen finns idag möjlighet för gästande båtar att lägga till och det finns lagkrav på avfallshantering med mera för denna funktion. Denna användning bör möjliggöras även framöver. Det finns även ett behov av en mindre byggnad eller uppställning av container för detta ändamål – det behöver säkerställas att funktioner till denna verksamhet ryms inom den tillåtna användningen.

För att möjliggöra mottagande av fartyg bör det i detaljplanen stå ”hamnverksamhet” på de kajer som används och som fortsatt planeras att användas för fartyg. Detta därför att exempelvis bygglov, såväl tillfälliga som permanenta, underlättas om ytan är godkänd för aktuell verksamhet. Lika så är det angeläget att ytor reserveras som kvartersmark för nödvändiga faciliteter så som exempelvis eventuellt framtida behov av el-laddning till fartyg.

Tekniska nämndens tolkar ordningslagen som att byggnader som uppförs i enlighet med plan inte behöva ansöka om polistillstånd. Det är ett oklart rättsläge om civilrättsliga arrendeavtal kan ingås som reglerar detta nyttjande. Alternativet är att staden uppför byggnaderna och att sedan hyresavtal tecknas för nyttjandet. Tekniska nämnden anser att det i plan bör anges mindre områden som kvartersmark, där



byggnaderna ska uppföras, för att möjliggöra för att teckna arrendeavtal. Detta behöver utredas vidare.

### ***Nätstation***

Utformning och placering av nätstation ska anpassas för att säkerställa god sikt i korsningen Kristianiagatan/Hans Michelsensgatan.

### ***Bro***

En förbindelse till framtida öar föreslås möjliggöras genom ett brofäste som också kan fungera som utkiksplats. Det är av olika anledningar idag osäkert om öarna kommer att byggas så som det var tänkt i den fördjupade översiktsplanen. Plankartan säkerställer att det finns plats och möjlighet för att anlägga ett eventuellt framtida brofäste, men tekniska nämnden vill påpeka att detta inte kommer att byggas i samband med övrig byggnation och anläggande inom planområdet.

### ***Kaj***

Detaljplanen föreslår två mindre byggnader (5 och 6 på illustrationen på sidan 11 i planbeskrivning). Byggnaderna är i planförslaget förlagda på kvartersmark. I fortsatt arbete behöver det avgöras om de ska möjliggöras på kvartersmark eller om enklare byggnader kan möjliggöras inom allmän plats. I fortsatt planarbetet måste det även utredas hur, och om, det är konstruktionsmässigt möjligt att bygga föreslagna byggnader på kaj. Detta då grundläggning av byggnaderna kan behöva integreras i kaj och krönbalkskonstruktion. Det behöver också finnas en lösning för fastighetsbildning som är anpassad för tilltänkt ägare av byggnaden och med hänsyn till att Malmö stad förutsätts vara fortsatt ägare till samtliga kajkonstruktioner i området.

Under rubriken Kajen på sidan 28 står det att "*Kajerna ska utföras så att de blir säkra för barn*". Det bör tydliggöras vad det innebär, exempelvis om det handlar om utformning och funktion av kajplanet eller att krönbalk runt kajen ska ha en viss höjd och/eller förses med staket till en viss höjd för att uppnå barnsäkerhet. Tekniska nämnden ställer sig frågande till hur det säkras och avgörs att kajerna verkligen är säkra för barn.

### ***Plankartan***

I det attraktiva och centrala läget, som Smörkajen är beläget i, bör en hög exploateringsgrad eftersträvas och kontor behöver i större omfattning tillåtas för att öka den ekonomiska hållbarheten i Nyhamnen. En avvägning mellan exploateringsgrad, mikroklimat och vistelsevärden behöver göras samtidigt som förprojekteringen behöver säkerställa att alla tekniska funktioner ryms och tillgodoses.



Två av byggnaderna (1 och 2 på illustrationen på sid 11 i Planbeskrivning) har beteckning C<sub>1</sub> som möjliggör centrumverksamhet, men inte kontor. Motivet beskrivs vara att skapa en variation av centrumverksamheter i området. Planläggningen av Smörkajen behöver i större utsträckning tillgodose behovet av kontor i området. Fortsatt planarbete behöver också utreda potential och intresset av att bygga lokaler för handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter. En rimligare fördelning mellan planbeteckningarna centrum och kontor behöver uppnås.

Planen behöver möjliggöra en större flexibilitet i användningen, så att det är möjligt att blanda nyttjandet i byggnaderna och exempelvis pröva lämpligheten för bostäder i området.

Under egenskapsbestämmelser för all kvartersmark och rubriken ”Markens anordnande och vegetation” står det ingenting om vegetation. Det bör ställas krav på att även bostadsgården på kvartersmark ska bidra till att erbjuda grönska. I planbeskrivning står det endast att sammanhängande grönstruktur kan skapas på fasader, men detta regleras inte med bestämmelse i plankartan.

Förgårdsmarken måste vara av tillräcklig omfattning för att säkra att byggnadernas konstruktioner, trappor, ramper, cykelparkering, parkering för rörelsehindrade med mera ryms inom redovisad förgårdsmark.

### **Gator**

I samband med att användningen PARK ses över behöver även de två gatorna kring den sydvästra byggrätten studeras. Eventuellt skulle delar av dessa ytor i stället kunna planläggas som kvartersmark (prickmark) för att säkerställa funktioner som hör till byggnaderna. Delar av gatorna behöver dock fortsatt planläggas som allmän plats för att säkerställa gång- och cykeltrafik.

För att säkerställa framkomligheten för fordon av typen Lbn (12-meters fordon) behöver plankartan troligen anpassas utifrån kommande körspårsanalyser i förprojekteringen.

De nya gatorna som föreslås i detaljplanen är inte konsekvent beskrivna i planbeskrivning. På sidan 7 under rubriken ”Stadsbyggnadsidé” beskrivs de som grönskande gator, men på sid 28 (under rubriken Grönstruktur, naturmiljö och park) står det att: ”I Smörkajen kommer flera kvarter med högre byggnader att skapa trånga gator med vandrande skugga. Utrymmet i gatan är begränsat och trädplanteringar kan komma att behöva prioriteras bort till förmån för andra behov. På så vis kan gatorna, som kantas av branta höga fasader på båda sidor, liknas vid dalgångar i det urbana landskapet”. Tekniska nämnden föreslår att kajerna breddas ytterligare där det behövs för att säkerställa tillräckligt



bredda gatusektioner. Gatorna inom området ska bidra till ett gott mikroklimat och bör innehålla trädplanteringar, ge bra förutsättningar för en god utformning för oskyddade trafikanter samt vara tillräckligt breda för att inrymma nödvändig ledningsinfrastruktur.

Ett stort område föreslås planläggas som "gata på fotgängares villkor". Det är tydligt att det här kommer att finnas leverans- och angöringsbehov (samt utformning efter dessa fordons framkomlighet). Ytor där det behöver förekomma trafik men som regleras för att vara en gata "på fotgängares villkor" upplevs ofta som otrygga och dysfunktionella eftersom det är möjligt för fordonstrafiken att köra på hela ytan.

Under rubriken Dagvatten på sid 31 står det vidare att partikelavskiljningen kan ske genom att vattnet passerar växttytor längs gatorna eller med "raingardens". Likaså beskrivs att allt dagvatten från alla övriga ytor ska passera någon skräp- och partikeluppsamling. Det kan vara växtbäddar som "raingardens" eller underjordiska magasin som kan ta emot större flöden. Då gatorna beskrivs som trånga behöver det utredas om dessa lösningar är möjliga eller om gatubredderna behöver ses över och justeras.

### ***Parkering och angöring***

Planhandlingarna behöver förtydligas gällande parkeringsfrågan. Det är för otydligt att peka på att parkering löses i annan plan. Det behövs en precisering kring hur det är tänkt att lösas. I planhandlingarna anges att ingen parkering får ske på allmän plats och att behovet av parkeringsplatser för byggrätterna inom planområdet ska lösas utanför planområdet för Smörkajen (undantaget parkeringsplatser som behövs för rörelsehindrades fordon (PRH)). Det framgår inte att det har säkerställts att det finns parkeringsplatser att tillgå i erforderlig mängd utanför planområdet för detaljplanens behov, vilket kan påverka möjligheten att få bygglov.

Det behöver säkerställas att det finns tillräcklig tillfällig parkering på tomtmark i området till när de boende flyttar in. Tekniska nämnden har sett betydande problem i en del nybyggnadsområden när en stor del av bostäderna byggs innan mobilitetshus.

Texterna om angöring behöver uppdateras. Behov av PRH ska dels inte tas under angöring och ska inte hänvisas till allmän plats. Att hänvisa huvuddelen av angöringen till ett så pass stort område med både verksamheter och boende till en gata "på fotgängares villkor" kan göra att oskyddade trafikanter inte vågar ta plats på gatan.

### ***Delad mobilitet***

Behovet av tillgängliga och synliga ytor för delad mikromobilitet (exempelvis cykel) behöver få mer fokus, särskilt med tanke på att planen saknar ytor för bilparkering.



Ytor för delad mikromobilitet behöver inte planläggas särskilt, men behovet av dessa ytor behöver lyftas fram. Behovet finns särskilt utmed gång- och cykelstråket. Ytor för delningsbilar måste däremot ligga på kvartersmark. Här testas ett nytt koncept med användningen ”T”. Denna yta ska utformas så att det tydliggörs att ytan är avgränsad och har en annan funktion än den allmänna gatan.

### ***Höjder***

Angående höjdsättning av mark och grundläggning (på sid 18) ska det säkerställas att utrymningsvägar tillgodoses på plushöjden +2,8. Vid kajkant kommer höjden vara ca. +2.5 och i övrigt kommer höjdsättningen av området utredas under förprojektering inför granskning av detaljplanen och plankartan kan behöva justeras utifrån det.

Gatorna runt parken (med bevarandevärda träd) kommer att ligga högre än parken, men marken inom parken kan inte höjas utan att riskera trädens hälsa. Därför bör det förtydligas att höjdskillnaden lämpligen tas upp med stödmur eller brant slänt.

### ***Dagvatten och skyfall***

Det framgår tydligt i planbeskrivningen att någon skyfallsutredning inte har genomförts och det går också att läsa ut att inte heller dagvattenhanteringen är utredd. Det är av stor vikt att dessa frågor utreds i ett tidigt skede av planeringen.

Då större delen av planområdet omgärdas av kajkonstruktioner med dragstag i marken samt att gatusektionerna i området är smala saknas det förutsättningar för att kunna fördröja dagvatten i raingardens. Dagvatten måste ledas bort från planområdet genom utlopp i kajerna likt den hantering av dagvatten som tillämpas inom området idag. Det bör strykas ur planbeskrivningen att dagvatten kommer att fördröjas och renas inom området då det inte finns tillräcklig yta för att säkerställa dessa funktioner.

### ***Teknisk infrastruktur***

I planhandlingarna framgår inte vilket platsbehov som föreligger för den tekniska infrastrukturen som behövs för att försörja planområdet. Det måste säkerställas i det fortsatta planarbetet att gatumarken längs kajkanten inom hela planområdet är tillräckligt bred för att kajkonstruktioner, ledningar, kablar och vegetation som kan ge tillräcklig krontäckning i området får plats inom den allmänna platsmarken. Schakt för ledningar och kablar får inte göras närmare än 3 meter från insida krönbalk och inte heller närmare än 1 meter ovanför packad jord ovan dragstag.

De olika ledningsägarnas behov av utrymme och säkerhetsavstånd behövs också tillgodoses. Vid utformning av allmän plats ska även erforderligt utrymme för framtida åtkomst till tekniska anläggningar för underhåll och reparationsarbeten tillgodoses.



### ***Vattenområden***

Idag används kajerna inom W<sub>2</sub> (öppet vattenområde) för förtöjning av semipermanent och tillfällig förtöjning av större fartyg. Denna användning borde inte begränsas av denna planbeteckning – men tekniska nämnden vill gärna att denna funktion säkerställs. Däremot tolkas planbeteckningen som att den innebär att fast förankrade fartyg alternativt husbåtar inte kan ligga här, vilket tekniska nämnden annars ser som en möjlig framtida utveckling av området. Tekniska nämnden önskar att det ska finnas möjlighet för exempelvis fast förtöjning av restaurangbåt. I ett längre perspektiv skulle det även kunna vara intressant med till exempel bastuflottar som är fast förankrade, om vattenområdet blir mer utav ett område med bad. Det bör även övervägas att tillåta bryggor vilket skulle ge större valmöjlighet i den framtida utformningen av platsen.

I plankartan är vattenområdena utsatta som W<sub>1</sub> och W<sub>2</sub> medan de när de beskrivs i planbeskrivningen är utskrivna som W och W<sub>1</sub>.

### ***Markföroreningar***

I andra stycket på sidan 34 (i samrådshandling – samråd 2) står följande: *”En pågående riskbedömning med åtgärdsplan samt kompletterande grundvattenprov tas fram till granskning av detaljplanen”*. Meningen bör tas bort helt eller ersättas med *”Det pågår arbete med att ta fram en riskbedömning, bedöma omfattning på åtgärdsbehovet och identifiera lämpliga åtgärdsmetoder och kunskapsluckor”*.

Det finns en otydlighet i Planbestämmelsen *”Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföroreningar är avhjälpta”*. Formulering av bestämmelsen lämnar flera frågor obesvarade som till exempel när är en förorening avhjälpt/vilka föroreningar behöver avhjälpas/ vem bestämmer när de är avhjälpta. Bestämmelsen kan också försvåra en hållbar masshantering. Det kan till exempel vara mer hållbart att hantera en förorening i samband med byggnation (då det kan medföra färre transporter/mindre schaktbehov) och det faller sig då naturligt att föroreningen inte kan vara avhjälpt innan startbesked ges.

### ***Brand***

Avsnittet om brand under kapitlet *”Tekniska genomförandefrågor”* på sidan 42 behöver uppdateras i enlighet med stadens riktlinjer för angöring och uppställning av räddningstjänstfordon.

### ***Ekonomiska konsekvenser***

Under rubriken *”Övriga ekonomiska konsekvenser”* på sidan 37 bör det även redovisas att det blir utgifter för marksanering. Under samma rubrik står även att



planen medför utgifter för Malmö stad för utbyggnad av allmän platsmark. Fastighets- och gatukontoret ansvarar för att genomföra och bekosta utbyggnaden av den allmänna platsmarken. Delar av kostnaderna ska sedan fördelas mellan aktörer inom utvecklingen av Nyhamnen.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]