



SAMRÅDSHANDLING

Samråd 2

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. (Smörkajen) i Inre Hamnen i Malmö



Orienteringskarta med planområdet markerat med röd streckad linje.

Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
SBN planuppdrag November 2018	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN)
SBN Samråd September 2020	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN) Samrådstid 5 oktober – 30 oktober 2020
SBN Samråd (Samråd 2) Maj 2025	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN) Samrådstid 2 juni – 11 augusti 2025
SBN Granskning December 2025	Beslut om granskning i stadsbyggnadsnämnden (SBN)
SBN godkännande Februari 2026	Beslut om godkännande i stadsbyggnadsnämnden (SBN)
KF antagande April 2026	Beslut om antagande i kommunfullmäktige (KF)
Laga kraft Maj 2026	

Planfakta

Dp 5611 Planförfarande: Utökat förfarande Sökande: Fastighets- och gatukontoret Planhandläggare: Anita Cardinali anita.cardinali@malmo.se tel 0704-937560	Planförslaget redovisas i följande handlingar • denna planbeskrivning • plankarta • samrådsredogörelse
---	--

Innehållsförteckning

Planprocess	2
Planfakta	2
1 Planförslaget i korthet	5
1.1 Syfte	5
1.2 Sammanfattning	5
Planförslaget	5
Motivet för planläggningen och långsiktiga mål	5
Konsekvenser	6
Planeringsförutsättningar	6
Överensstämmelse med översiktsplanen	7
2 Planförslaget	7
2.1 Stadsbyggnadsidé	7
Arkitekturstaden	9
2.2 Planbestämmelser	11
2.3 Användning av mark och vatten, allmän plats	12
2.4 Användning av mark och vatten, kvartersmark	12
2.5 Användning av mark och vatten, vattenområde	13
2.6 Egenskapsbestämmelser för allmän plats	13
2.7 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	13
2.8 Egenskapsbestämmelser för all allmän platsmark	15
2.9 Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark	16
2.10 Egenskapsbestämmelser för allt vattenområde	17
2.11 Genomförandetid	17
2.12 Grönska, mark, vegetation	17
Grönstruktur och park på allmän platsmark	17
Grönska på kvartersmark	18
Höjdsättning av mark och grundläggning	18
2.13 Trafik	18
Biltrafik	18
Bilparkering och mobilitet	19
Cykelparkering	20
Angöring	20
Gång- och cykeltrafik	20
2.14 Teknisk försörjning	21
Vattenförsörjning och spillvatten	21
Dagvatten	21
Skyfallshantering och skydd mot stigande havsnivåer	21
Avfallshantering	21
Värme, gas och telenät	22
Elförsörjning och nästationer	22
3 Konsekvenser	22
3.1 Bedömning av miljöpåverkan	22
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa	22
Stadsbild	22
Mikroklimat	23
Kulturmiljö	23
Grönstruktur, naturmiljö och park	27

Risker och säkerhet	30
Luftkvalitet	30
Vattenkvalitet	30
Dagvatten – och skyfall	31
Markföroreningar	33
Omgivningsbuller	34
3.3 Ekonomiska konsekvenser	37
Upprättande av avtal	37
Övriga ekonomiska konsekvenser	37
3.5 Samhällskonsekvenser	39
Bostadsförsörjningsprogram för Malmö 2022-2026	39
Barnperspektiv	39
Tillgänglighet	39
Jämställdhet	39
Kommunal service	39
Kommersiell service	40
Riksentressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken	40
4 Genomförande	41
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor	41
4.2 Tekniska genomförandefrågor	42
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor	42
Upprättande av avtal	42
Övriga ekonomiska genomförandefrågor	42
4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor	43
Fastighetsbildning	43
5 Planeringsförutsättningar	43
5.1 Bakgrund och organisation	43
Planförfarande	43
Medverkande	43
5.2 Planområdet	44
Plandata	44
Platsens historik	44
Stråk, platser, struktur, sammanhang	45
Bebyggelse	46
Kulturmiljö	47
Naturmiljö	48
Topografi, landskap, grönstruktur	48
Kollektivtrafik	48
Gång-, cykel- och biltrafik	49
Teknisk försörjning	49
Kommunal och kommersiell service	49
5.3 Tidigare ställningstaganden	49
Översiktsplan	49
Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser	49
5.4 Underlag till planarbetet	50
Kommunövergripande dokument	50
Utredningar till grund för planförslaget	51

1 Planförslaget i korthet

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga planområdet med blandad stadsbebyggelse i form av bostäder, kontor och centrumfunktioner. Detaljplanen möjliggör även för ny allmän platsmark i form av ett parkstråk med små fristående byggnader längs med den västra kajen. Syftet är vidare att koppla samman planområdet med övriga delar av Nyhamnen genom att möjliggöra för nya gator, gång- och cykelvägar. I detaljplanen tas hänsyn till kulturhistoriska värden som befintliga byggnader, siktlinjer och gröna områden genom att planförslaget utgår ifrån platsens historia.

Processen att ta fram detaljplanen innebär en prövning om denna markanvändning är lämplig eller inte.

1.2 Sammanfattning

Planförslaget

Planområdet väntas kunna rymma total cirka 65 000 kvadratmeter bruttoarea, 25 000 kvadratmeter i befintliga kontorslokaler och cirka 20 000 kvadratmeter bruttoarea kontors- och centrumverksamhet i nybebyggelse. Sammanlagt möjliggör planförslaget cirka 200 nya bostäder. Byggnadernas innehåll och gestaltning är generell i detta skede. Ett gestaltungsprogram ska tas fram inför granskningen av detaljplanen.

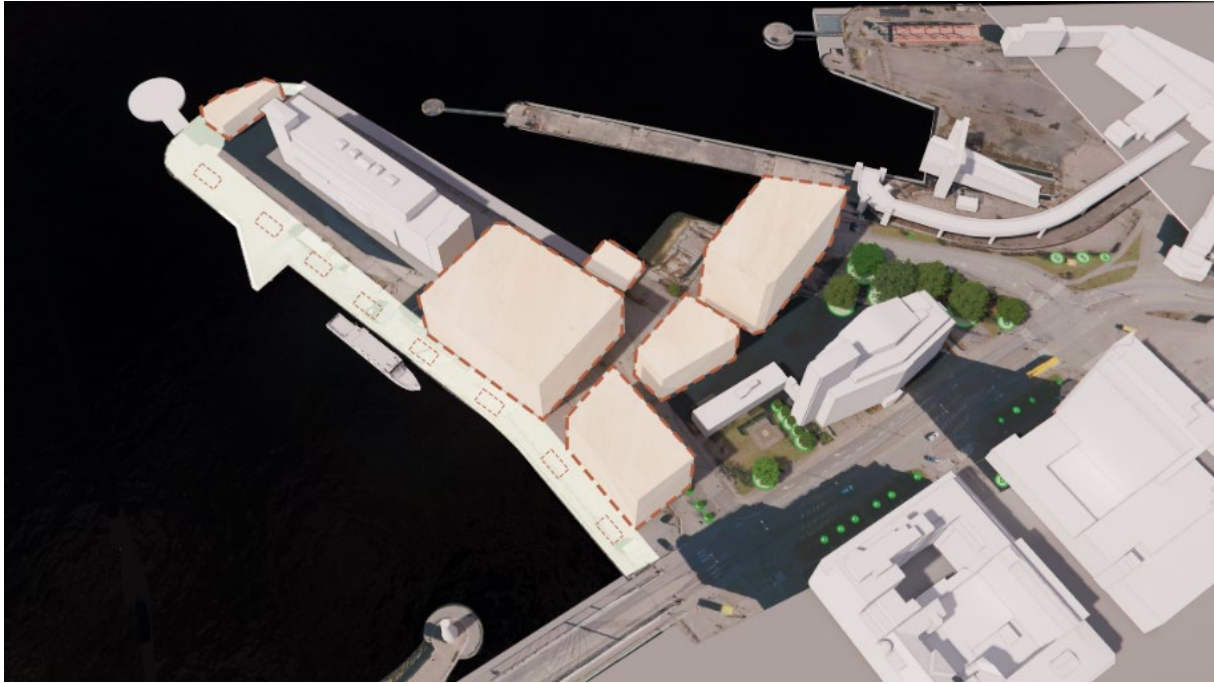
Detaljplanen bekräftar utformningen av de befintliga byggrätterna för fastigheterna Bylgia 1 och Smörkontrollen 1. Delar av den befintliga bebyggelsen och vissa strukturer inom planområdet har försetts med rivningsförbud samt skydd av kulturmiljövärden och varsamhetsbestämmelser. Nya gator samt gång- och cykelvägar kopplar samman planområdet med Nyhamnen och Skeppsbron. Detaljplanen möjliggör nya offentliga rum i form av promenadstråk längs med kajkanten och platsbildningar.

Markparkering får inte finnas inom planområdet, undantaget parkering för rörelsehindrades fordon. Parkering kommer ske utanför planområdet i ett framtida mobilitetshus. Fram till att mobilitetshuset är färdigställt hanteras parkeringsbehovet i befintliga anläggningar och markparkeringar i närområdet. Biltrafik och transporter inom området är endast av lokal karaktär.

Motivet för planläggningen och långsiktiga mål

Planläggningen motiveras av avsikten att bygga fler bostäder, kontor och centrumverksamheter inom planområdet, och önskan att tillgängliggöra ett område vid vattnet för allmänheten norr om Hans Michelsensgatan, samt att stärka kopplingarna mellan stadens olika vattennära delar via Ångbåtsbron.

Målet är att skapa ett urbant och levande stadsliv som karakteriseras av kontrastrik bebyggelse som återspeglar en variation i uttryck, skala och materialitet för det som en gång var en viktig hamn med en rik variation av funktioner.



Volymskiss för Smörkajen, fågelhy från sydväst. Röd streckade volymer är generella byggnadsvolymer. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Motiv till denna bedömning finns i kapitel 3 - Konsekvenser.

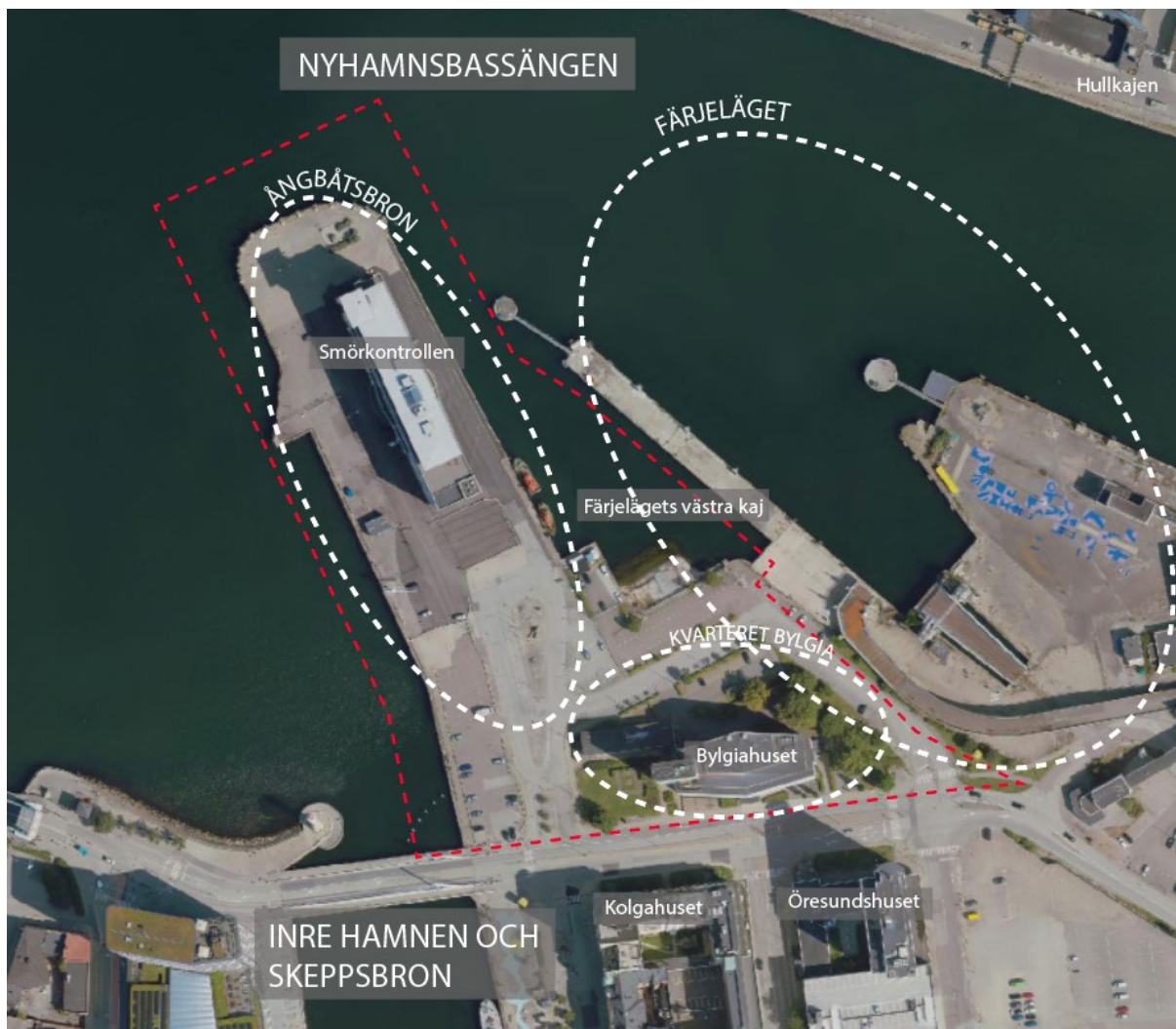
Planeringsförutsättningar

Planområdet består av sex fastigheter: Hamnen 22:176, Hamnen 22:137, Hamnen 22:164 och Hamnen 22:3, Bylgia 1 och Smörkontrollen 1.

Planområdet är cirka 46 000 kvadratmeter stort och är beläget i Inre hamnen. Området avgränsas av Hans Michelsensgatan i söder, Nyhamnsbassängen i öster, norr och väster. Planområdet utgör en del av det utvecklingsområde som kallas Nyhamnen.

Planområdet utgörs av Ångbåtsbron och gamla Ångfärjekajen. Stora delar av planområdet utgörs av kajer samt ytor för parkering.

Befintlig bebyggelse består av två kontorsbyggnader Smörkontrollen och Bylgiahuset.



Planområdet, markerad med röd streckad linje, ligger i Inre hamnen i centrala Malmö. De vita streckade ringar markerar historiska delområden med varierande karaktär och historia. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande på denna.

Av länsstyrelsens granskningsyttrande över *Översiktsplan för Nyhamnen*, framgår att för området kvarstår följande att hantera i aktuell planläggning: Riksintrasse för Malmö Hamn, risk för översvämningar, risk för olyckor och miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten.

2 Planförslaget

2.1 Stadsbyggnadsidé

Smörkajen utgör ett nytt område som ska bli en allmänt tillgänglig plats i Nyhamnen. Fokus är på allmänna stråk och platser längs med kajerna och ny blandad bebyggelse. Stadsbyggnadsidén är att transformera det tidigare hamnområdet till ett väl gestaltat och tilltalande stadsrum med ett upplevelserikt gaturum och en välkomnande entré, till det som kallas Smörkajen, med mänsklig närvaro och trygghet. Inom området finns definierade siktlinjer och tillgång till park, grönskande

gator, kontor, bostäder och service. Läget i staden gör det lämpligt för en framträdande byggnad med offentlig karaktär i södra delen av planområdet. En tät blandad stad bidrar till ett rikare folkliv med mer rörelse och mindre avstånd mellan människor och funktioner.

Stadsbyggnadsidén bygger på:

1. Att ta tillvara på det som redan finns inom planområdet genom att bevara befintliga byggnader, strukturer, siktlinjer, träd och befintlig grönska.
2. Att göra Smörkajen till en förlängning av Skeppsbrokajen. Därför föreslås ett parkstråk som möjliggör inslag av små fristående byggnader med möjlighet för kiosker, caféer eller restauranger. Nya stråk bildas för att förstärka rörligheten inom planområdet och mellan planområdet och närliggande områden.
3. Placeringen av byggnaderna utgår ifrån att siktlinjer och släpp mellan byggnader ska vara tydligt avläsbara. Fondmotiv och glimtar ska eftersträvas för att både främja rörelse och skapa goda förutsättningar för mikroklimatet.
4. Nya byggnader ska utformas med en varierade i skala. De storskaliga byggnaderna ska kontrastera mot en mellan- respektive liten skala.

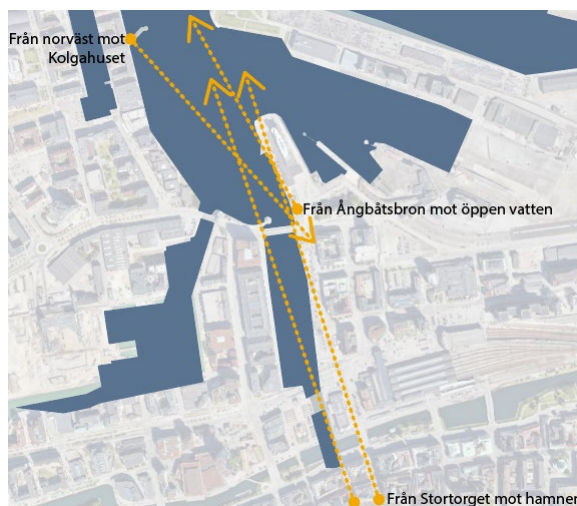


Bild till vänster: Bevarande av befintliga byggnader, strukturer och grönska. Bild till höger: Bevarande av siktlinjer som är av riksintresse för kulturmiljön. Illustrationer: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.



Bild till vänster: Förlängning av stråket till och från Malmö centralstation och centrum. Bild till höger: Analys av avståndet mellan Malmö centralstation och Smörkajens nordligaste punkt. Illustrationer: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Smörkajens övergripande struktur

Smörkajens övergripande fysiska struktur utgår från platsen, mötet som uppstår mellan kvarterstaden i söder, hamnens oregelbundna och brokiga bebyggelsestruktur, det öppna havet och de flikiga kajkanterna. Men även platsens unika visuellt starka och karaktäristiska element såsom Bylgiahuset och Smörkontrollen.

Områdets utformning utgår från tydligt framträdande siktlinjer ut mot havet och horisonten. Dessa fredas genom ett parkstråk som stäcker sig längs med hela den västra kajen. Små fristående byggnader tillåts som ett pärlband av olika upplevelser och användningar för att väcka intresse och rörelse. Stråket mynnar i pirspetsen, finns en ambition om att platsen ska bli en destination. En förbindelse till framtida öar enligt *Översiktsplan för Nyhamnen 2019*, möjliggörs genom ett brofäste. Brofästet kan användas som en utsiktplats. Öster om brofästet planeras en fristående byggnad med centrumändamål.

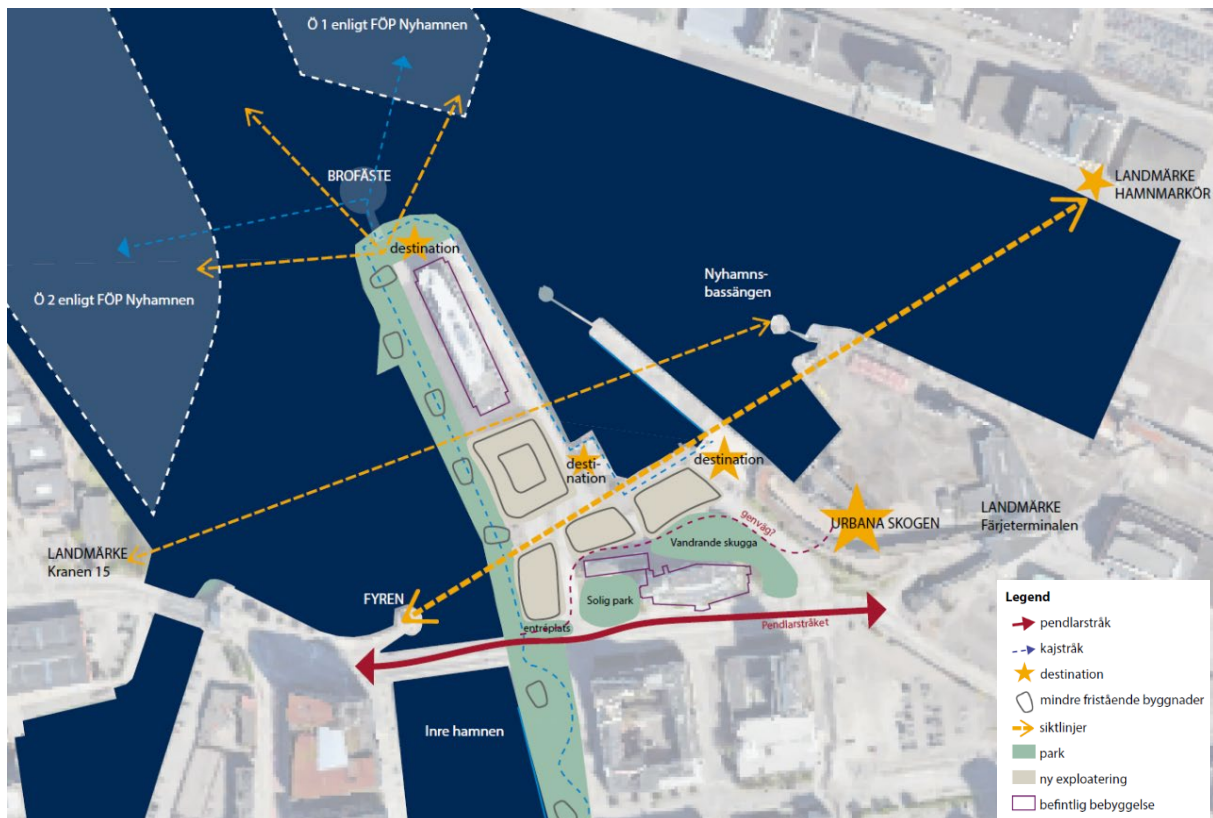
Två släpp i form av siktlinjer med en öst-västlig riktning är starkt strukturerande för hur bebyggelse och gator organiseras. Vyer mellan fyren och Hullkajen, Västra hamnen och kvarteret Kranen och Nyhamnen genom Hullkajen möjliggörs för att skapa orienterbarhet och integrera Smörkajen i intilliggande områden.

Arkitekturstaden

De fem teser som bedöms vara mest relevanta för planområdet som helhet från Arkitekturstaden Malmö, ett tematiskt tillägg till Malmös översiktsplan, är:

- Planförslaget ska tillföra värden till alla människor i Malmö
- Planförslaget ska stärka Malmös särart
- Planförslaget gestaltas i relation till sin omgivning
- Planförslaget ska kunna utvecklas över tid
- Planförslaget ska ha en arkitektur som ska vara inbjudande och tillgänglig

Det kommande gestaltungsprogrammet kommer behandla de teser i Arkitekturstaden som bedömts vara viktiga för planen.



Stadsbyggnadsidéns huvuddrag. Brofästet kan möjliggöra för en förbindelse till framtida öar enligt Översiktsplan för Nyhamnen, 2019. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

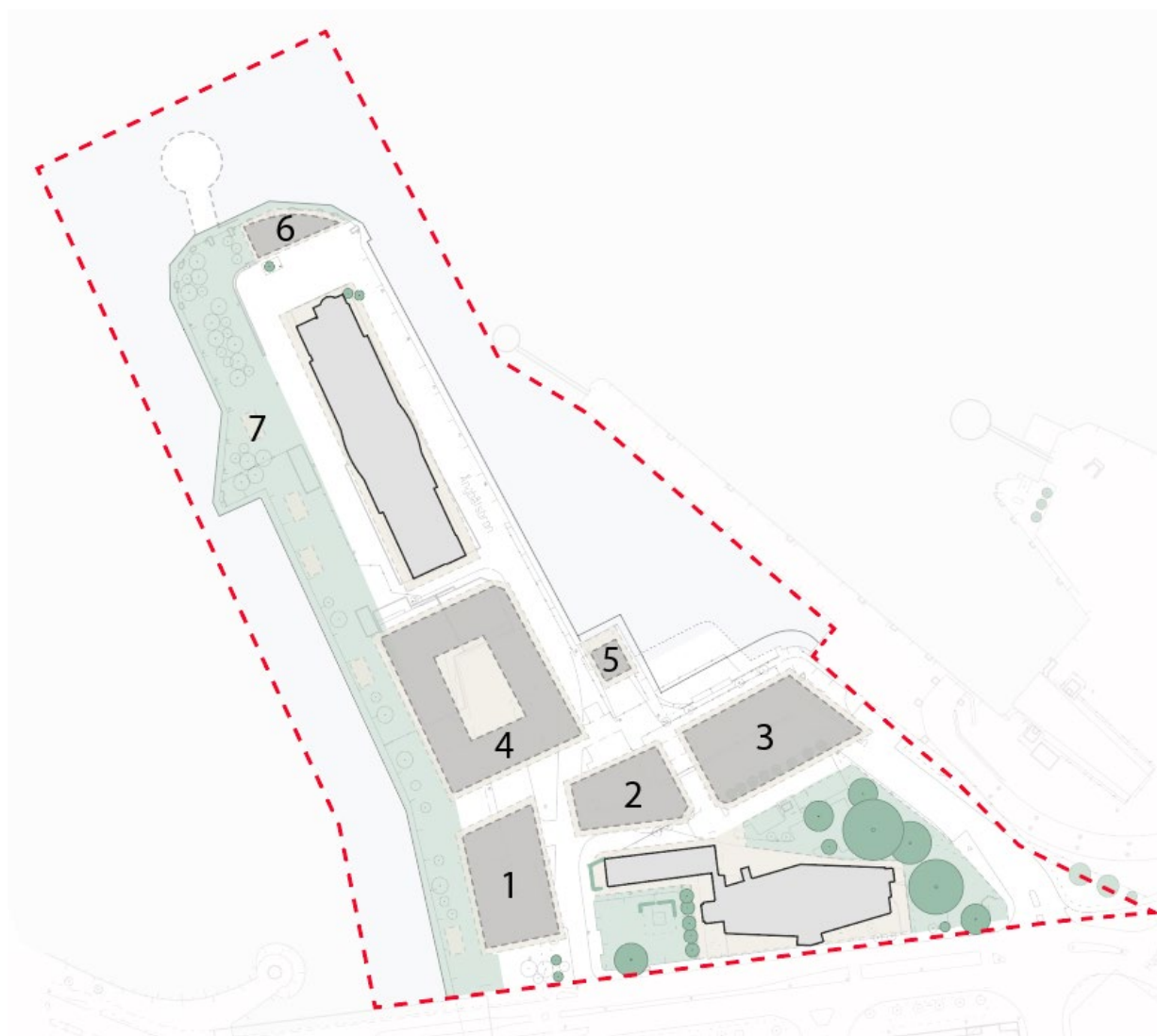
2.2 Planbestämmelser

Planförslaget möjliggör bebyggelse för bostäder, centrumverksamhet, kontor och små fristående byggnader med centrumändamål. Även en byggrätt för nätstation möjliggörs.

Vid den sydvästra delen planeras för en offentlig byggnad (se 1 i kartan nedan). Öster om den offentliga byggnaden planeras två byggrätter för kontor och centrumändamål (se 2 och 3). Söder om Smörkontrollen planeras en byggrätt för bostadsändamål (se 4).

På västra sidan om planområdet planeras för parkändamål. Inom den allmänna parkytan får max tio små fristående byggnader finnas. Varje byggnad får uppta maximalt 60 kvadratmeter och vara högst 3,5 meter i höjd och placeras närmast 3 meter från kajen.

Detaljplanen planerar för två byggrätter (se 5 och 6) med centrumändamål.



Illustrationsplan för planområdet. Planområdet markerat med röd streckad linje. Planerad ny bebyggelse visas i mörkgrått. Ljusgrå bus är befintliga. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

2.3 Användning av mark och vatten, allmän plats

- GATA₁** Gata på fotgängares villkor. Gatorna inom planområdet omfattas till största del av markanvändningen Gata på fotgängares villkor. Även vissa kajtor omfattas av samma markanvändning, eftersom avsikten är att behörig trafik ska kunna förekomma. Gatan ska även rymma cykeltrafik, gående samt träd.
- Motivet är att säkerställa att gator och kajtor utformas på ett sätt som ger trivsamma gaturum och låga hastigheter, anpassade efter oskyddade trafikanter.
- GATA₂** Lokalgata. Gatan anpassas till anslutande huvudgata med syfte att säkerställa en trafiksäker korsning med separerade trafikrörelser.
- PARK** Park regleras längs med den västra delen av planområdet och i den södra delen av planområdet. Parken runt Bylgiahuset är befintlig så den bekräftas i stora delar i plankartan.
- Motivet är att möjliggöra allmänna parker som kan bli en mötesplats för människor i närområdet och som kan utgöra en grön rekreativ miljö i en del av staden som annars lider brist på sådana. Motivet är även att skapa ett sammanhållet grönt rörelsestråk utmed den västra kajen som en fortsättning på Skeppsbrokajen.

2.4 Användning av mark och vatten, kvartersmark

- B** Bostäder. Bebyggelsen som planeras söder om Smörkontrollen är bostäder i form av flerbostadshus.
- Motivet är att möjliggöra nya bostäder för att bidra till en funktionsblandad stadsmiljö. Bostäder bidrar till trygghet inom planområdet dygnet runt.
- C** Centrum. Bebyggelsen på ett flertal platser inom planområdet omfattas av markanvändningen centrum. Centrum möjliggör olika typer av verksamheter som handel och service.
- Motivet är att möjliggöra en etablering av olika verksamheter inom området och på så sätt bidra till en funktionsblandad stadsmiljö. Bestämmelsen innehåller en kombination av olika verksamheter som handel, service och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå.
- C₁** Centrum (ej kontor). Centrum möjliggör olika typer av verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter.
- Motivet är att skapa en variation av centrumverksamheter i området.
- E₁** Nätstation. Inom planområdet planläggs en yta för en dubbel nätstation.
- Motivet är att möjliggöra uppförande av de nätstationer som behövs för att kunna försörja området med el.
- K** Kontor. Bestämmelsen kontor används för tjänsteverksamhet med lite eller ingen varuhantering. Planbestämmelsen bekräftar även befintliga kontor inom planområdet.

Motivet är att möjliggöra att respektive byggrätt, med undantag för de kraven på lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen som ställs, kan användas för renodlad kontorsverksamhet.

T₁ Yta för delad mobilitet. Inom planområdet planläggs en yta för bilpool och hage för hyrescykel, elsparkscykel och lådcykel.

Motivet till denna planbestämmelse är att skapa en lättillgänglig och synlig yta för bilpool och annan delad mobilitet.

2.5 Användning av mark och vatten, vattenområde

W Öppet vattenområde.

Motivet till denna planbestämmelse är att möjliggöra att bryggor kan anläggas längs med kajkanterna.

W₁ Vattenområde som får byggas över av bro för allmän gång och cykeltrafik, bryggor får anläggas.

Motivet till denna planbestämmelse är att framtida gång- och cykelbro mot Hullkajen ska möjliggöras.

2.6 Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Skydd av kulturvärden

q₁ Det översta lagret i den runda kajens stensättning ska bevaras i markplan. Stensättningen får justeras i höjd.

Motivet till planbestämmelsen är att skydda och bevara en av Malmös äldsta kajer.

Utformning av allmän plats

byggnader₁ Tio stycken byggnader som är 60 kvadratmeter stora och 3,5 meter höga får uppföras och placeras närmast 3 meter från kajkanten.

höjd₁ Gatans höjd över nollplanet ska vara minst +2,8 meter.

Motivet är att säkerställa en höjdsättning som möjliggör avledning av vatten vid skyfall, men också för att säkerställa framkomlighet för räddningstjänstens fordon vid höga vattennivåer.

2.7 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande



Marken får inte försees med byggnad, undantaget växthus om maximalt 30 kvadratmeter sant våderskydd över cyklar. Balkonger och burspråk får finnas med lägsta höjd av 3,5 meter över marknivån.

Motivet med planbestämmelsen är att hindra att bebyggelse uppförs och att säkerställa bostadsgården med plats för plantering, lek och annan vistelse, samt mot gator och gång- och cykelvägar säkerställa förgårdsmark med plats för cykelparkering, plantering, uteplats med mera. Förgårdsmark får inte försees med

byggnad. Balkonger och burspråk får finnas med en lägsta höjd av 3,5 meter över marknivån.

Byggnadens användning

- s₁** I bottenvåning inom egenskapsområdet ska lokaler för centrumverksamhet finnas. Lokalerna ska placeras mot den västar kajen. Bostadskomplement ska placeras mot den östra kajen.
- Motivet till bestämmelsen är reglera att lokaler för centrumverksamhet ska finnas. Lokalerna ska placeras längs med det västar kajstråket för att aktivera den västra kajen.
- s₂** I bottenvåning inom egenskapsområdet ska lokaler för centrumverksamhet placeras i hörnlägen.
- Motivet till bestämmelsen är reglera att lokaler för centrumverksamhet ska placeras i hörnlägen för att bottenvåningarna ska aktiveras.

Höjd på byggnadsverk

- h₁** Högsta nockhöjd är 9,0 meter.
- Motivet är att reglera byggnadens högsta nockhöjd.
- h₂** Högsta nockhöjd 18,0 meter.
- Motivet är att reglera byggnadens högsta nockhöjd.
- h₃** Högsta nockhöjd är 27,0 meter.
- Motivet är att reglera byggnadens högsta nockhöjd.
- h₄** Högsta totalhöjd är 31,0 meter.
- Motivet är att reglera byggnadens högsta nockhöjd.
- h₅** Högsta nockhöjd är 35,0 meter.
- Motivet är att reglera byggnadens högsta nockhöjd.
- h₆** Utöver högsta tillåtna nockhöjd tillåts trapphus, hisschakt, samt anläggningar för förnybar energi.
- Motivet är att reglera vad som tillåts ovanför byggnadens högsta nockhöjd.

Rivningsförbud

- r₁** Byggnad får inte rivas.
- Motivet till rivningsförbudet är att byggnadens ska skyddas från rivning då byggnaden utgör en stor del av områdets unika identitet och karaktär.

Skydd av kulturvärden

- q₂** Byggnadens fasadmateriäl av klinker och mosaik ska bevaras. Vid komplettering av klinker och mosaik ska materiäl lika befintliga användas.

Motivet till skyddsbestämmelsen är att reglera att fasadmaterial av klinker och mosaik ska bevaras för att fasadbeklädnaden har ett högt kulturvärde.

- q₃** Byggnadsdetaljer av koppar ska vid byte eller komplettering ersättas och utföras av koppar lika befintligt.

Motivet med skyddsbestämmelsen är att reglera materialval för exempelvis stuprör i fasad ska behållas enligt den ursprungliga utformningen för att skydda byggnadens kulturvärde.

Utformning

- f₁** Högsta antal våningar är 2

Motivet är att reglera hur många våningar byggnaden får ha.

- f₂** Högsta antal våningar är 4

Motivet är att reglera hur många våningar byggnaden får ha.

- f₃** Högsta antal våningar är 8

Motivet är att reglera hur många våningar byggnaden får ha.

- f₄** Högsta antal våningar är 10

Motivet är att reglera hur många våningar byggnaden får ha.

Utförande

- b₁** Byggnad ska ha färdigt golv +3,5 meter över nollplanet och ha en vattentät grundkonstruktion till samma nivå.

Motivet är att säkra samhällsviktiga funktioner mot översvämning.

- b₂** Fasadkonstruktionen mot vattnet ska vara förstärkt för att stå emot vågor.

Motivet är att ny bebyggelse ska säkras mot inkommande vågor.

Varsamhet

- k₁** Värdefull byggnad som ska behållas till sin karaktär med avseende på volym, utformning, material och byggnadsdetaljer. De karaktärsdrag som angivits nedan ska tas tillvara vid ändring. Byggnadernas fasadmaterial av klinkers och mosaik får inte bytas mot andra material inte heller bearbetas eller målas. Vid håltagning bör placeringen av dessa anpassas för att så långt som möjligt minska negativ påverkan på klinkers eller mosaik.

Motiv med varsamhetsbestämmelsen är att bevara byggnadernas värdefulla karaktärsdrag.

2.8 Egenskapsbestämmelser för all allmän platsmark

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

Motivet är att planområdet redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Det finns ett stort allmänt intresse att bygga fler bostäder i kollektivnära lägen i Malmö. Kajkanten ut mot hamnbassängerna kommer att bli allmän platsmark och tillgänglig för allmänheten.

Syftet med strandskyddet påverkas inte, det vill säga djur- och växtlivet väntas inte påverkas på ett oacceptabelt sätt och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

2.9 Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Markens anordnade och vegetation

Parkering får inte finnas, undantaget parkering för rörelsehindrades fordon.

Motivet är att markparkering i största möjliga mån ska undvikas inom planområdet.

Skydd mot störningar

Om ekvivalent ljudnivå vid bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå (klockan 22.00 – 06.00) på högst 70 dBA.

För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA. Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå. Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (klockan 06.00 – 22.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Motivet till planbestämmelsen är att säkra en god ljudmiljö.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

Motivet är att planområdet redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Det finns ett stort allmänt intresse att bygga fler bostäder i kollektivnära lägen i Malmö. Kajkanten ut mot hamnbassängerna kommer att bli allmän platsmark och tillgänglig för allmänheten.

Syftet med strandskyddet påverkas inte, det vill säga djur- och växtlivet väntas inte påverkas på ett oacceptabelt sätt och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

Utförande

Underjordiska parkeringsgarage får inte finnas. Gäller all ny bebyggelse.

Motivet är att bidra till mer effektiv markanvändning och minska trafik i området. Underjordiska parkeringsgaragen har även en stor klimatpåverkan. Nybyggnationen ska inte ha underjordiska garage för att minimera risk för

materiella skador och människors liv och hälsa, med hänsyn till det utsatta läge som är en utpekad riskzon i översiktsplanen, för stigande havsnivåer.

Lägsta färdigt golv för byggnader ska vara minst +3,2 meter och grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader och byggnader i park berörs inte. Befintliga byggnader som inte kan skyddas genom höjdnivå för färdigt golv ska skyddas genom andra tekniska skyddsåtgärder i eller utanför byggnadsverket upp till samma nivå.

Motivet till denna planbestämmelse är att skydda nya och befintliga byggnader från översvämning.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföroreningar har avhjälpes.

Motivet till denna planbestämmelse är att säkerställa att halterna som överskrider vad som är tillåtet vid känslig markanvändning hanteras innan startbesked för bygglov ges.

2.10 Egenskapsbestämmelser för allt vattenområde

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

Motivet är att planområdet redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Det finns ett stort allmänt intresse att bygga fler bostäder i kollektivnära lägen i Malmö. Kajkanten ut mot hamnbassängerna kommer att bli allmän platsmark och tillgänglig för allmänheten.

Syftet med strandskyddet påverkas inte, det vill säga djur- och växtlivet väntas inte påverkas på ett oacceptabelt sätt och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

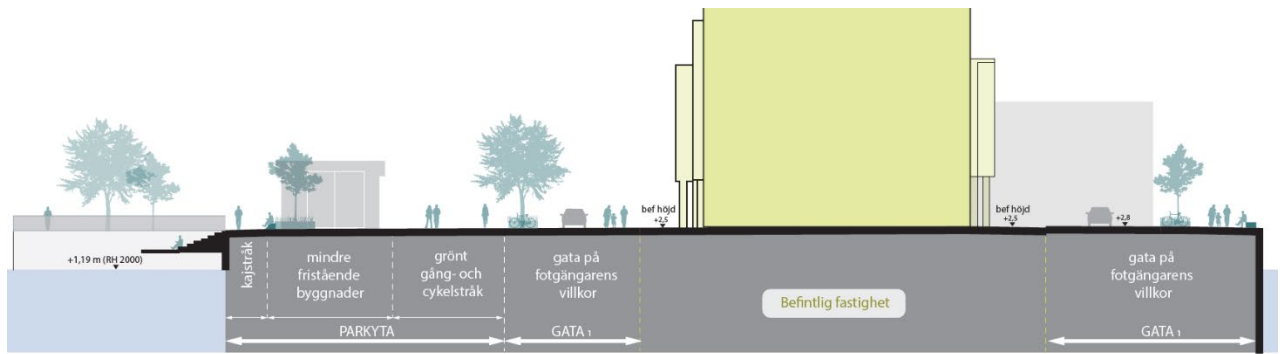
2.11 Genomförandetid

Genomförandetiden är 120 månader över hela planområdet och börjar gälla från och med att planen får laga kraft.

2.12 Grönska, mark, vegetation

Grönstruktur och park på allmän platsmark

Planområdets är idag till största delen hårdgjort, dock finns det en park runt Bylgiahuset. Den befintliga parken runt om Bylgiahuset föreslås att fortsätta vara allmän platsmark. I övrigt föreslås ett nytt parkstråk längs med den västra kajen.



Principiell sektion parkstråket i väster. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Grönska på kvartersmark

Förgårdsmark finns runt om kvarteren. Bostadsgården får inte bebyggas och endast parkering för rörelsehindrades fordon är tillåten.

Sammanhängande grönstruktur kan skapas på fasader. En variation av grönytor ger olika livsmiljöer för djur och växter och främjar biologisk mångfald och därmed ekosystemtjänster.

Höjdsättning av mark och grundläggning

Alla höjder utgår ifrån höjdsystem RH 2000. För att säkra befintlig och ny bebyggelse samt gator mot havsnivåhöjningar har plushöjden +2,8 införts i detaljplanen på del av den allmän platsmarken, GATA₁. Gatan inom området möjliggör för räddningstjänstens framkomlighet, enligt *Strategi för kustskydd*. Väster om fastigheten Smörkontrollen 1 gäller den befintliga höjdsättningen.

2.13 Trafik

Biltrafik

Biltrafik inne i planområdet sker främst på gata på gåendes villkor. Gatan utformas och regleras så att gående kan nyttja hela gatans bredd och så att biltrafiken minimeras och håller mycket låg hastighet. Gatorna i området dimensioneras så att räddningsfordon och fordon för avfallshantering ska ha tillräcklig framkomlighet tunga lastbilar och normalbussar, Lbn,12 metersfordon är dimensionerande. Vid infarten från Hans Michelsensgatan anpassas gatan till mötet med huvudgata och korsning med separerade trafikrörelser (GATA₂).

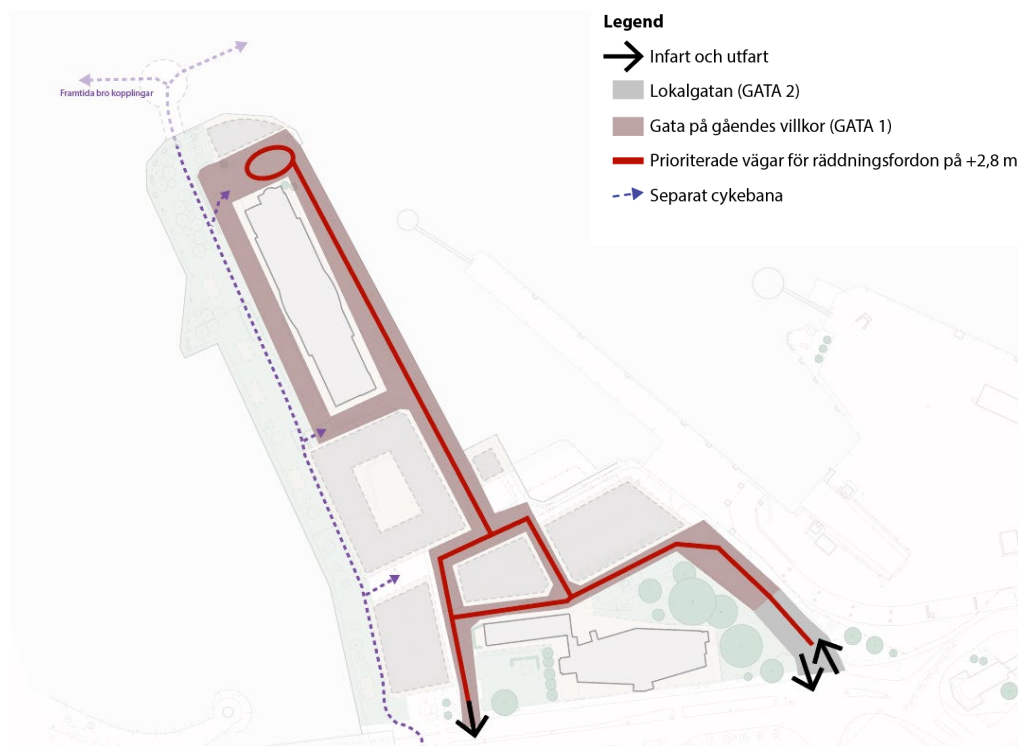


Diagram över gatunätet i planområdet. Ett separat cykelbana sträcker sig längs det västra parkstråket ut mot pirspetsen. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Bilparkering och mobilitet

Gällande policy och norm för parkering ska tillämpas. Det slutliga bilplatsbehovet fastställs vid bygglov och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs och möjlighet till samutnyttjande. Med tanke på det ytterst centrala läget förutsätts att det finns goda förutsättningar att bo och arbeta inom planområdet utan bil.

De befintliga byggnaderna Smörkontrollen och Bylgiahuset har en sammanlagd bruttoarea på 25 000 kvadratmeter. Parkeringsbehovet för hela planområdet är beräknat till cirka 63 bilplatser ($25 \times 2,5 = 62,5$) för befintliga byggnader och cirka 99 bilplatser ($39 \times 2,5 = 99$) för nya byggnader. Parkeringsbehovet är beräknat utifrån ett parkeringstal på 2,5 bilplats per 1 000 kvadratmeter ljus bruttoarea, för både bostäder och kontor/centrumverksamheter, vilket förutsätter ett ambitiöst arbete med mobilitetsåtgärder.

Befintlig markparkering inom planområdet kommer att tas bort.

Bilparkeringen löses i gemensamma parkeringsanläggningar utanför planområdet. Det ska ske i kommande mobilitetshus i närområdet, men även befintliga parkeringshus med ledig kapacitet kan bli aktuella.

Inom planområdet planläggs en yta för mobilitet (T_1). Denna yta behövs för att bilpoolsbilar ska kunna placeras lättillgängligt och synligt i gaturummet på kvartersmark. Ambitionen gällande mobilitet i Nyhamnen är hög och nya grepp och lösningar behöver testas för att göra mobiliteten så attraktiv som möjligt.

Parkering för rörelsehindrades fordon ska enligt Boverkets byggregler anordnas i planområdet inom 25 meter från tillgängliga entréer.

Cykelparkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Cykelplatsbehovet ska lösas på kvartersmark inom fastigheterna exempelvis i cykelrum, på innergården och på förgårdsmark. Förgårdsmarken är på de nya byggrätterna två meter breda för att rymma cykelparkering. För befintlig bebyggelse varierar förgårdsmarken i bredd.

Angöring

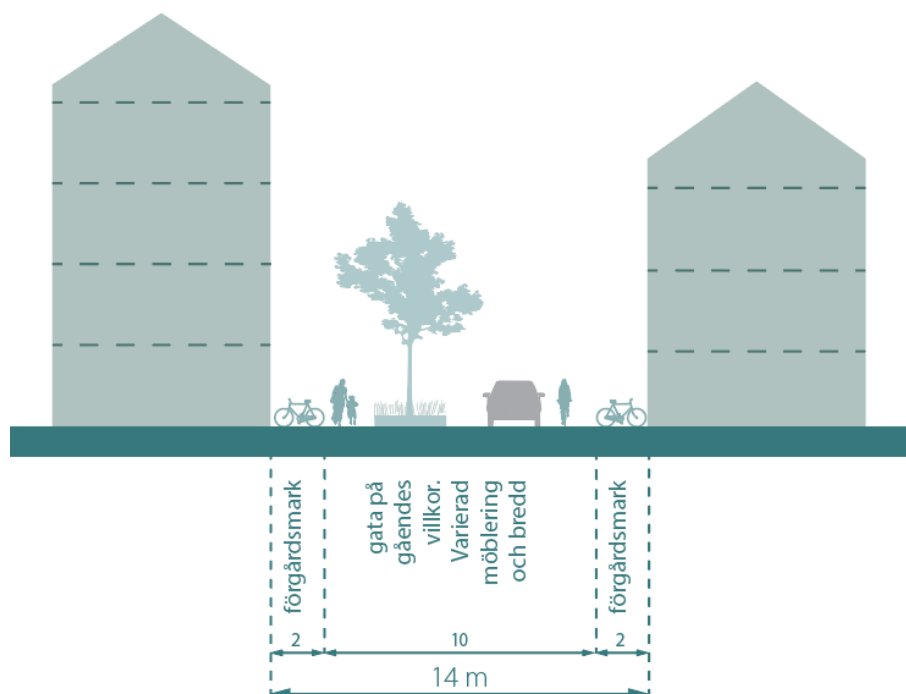
Angöring omfattas av leveransfordon, tömningsfordon för avfall och persontransporter såsom färdtjänst och taxi. Angöring för persontransporter, för rörelsehindrades fordon till lokaler för kontor, centrumverksamheter och bostäder ska kunna anordnas högst 25 meter från tillgänglig och funktionell entré.

Angöring sker huvudsakligen i gatan på gåendes villkor (GATA₁).

Gång- och cykeltrafik

De mindre gatorna planläggs som gata på fotgängares villkor, vilket innebär att de gående ska prioriteras när gatorna utformas och regleras. Gator utformas så att gående kan utnyttja hela gaturummet. Även cykling ska ske i gatorna.

Det kommer även finnas friliggande cykel- och gångvägar i de planerade parkområdena. Gång och cykelstråket kan komma att förlängas med ett brofäste till en bro som ska leda till eventuellt framtida öar. Det tas höjd för detta i detaljplanen.



Sektion med gata på gåendes villkor. Varierad möblering och bredd, bredden på gatan utan förgårdsmark kan variera mellan 6–10 meter. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Värme, gas och telenät

Ledningar för telenät, natur- och biogas och fjärrvärme kommer att byggas ut inom planområdet i samband med exploatering.

Elförsörjning och nätstationer

Byggrätten för nätstation är anpassad för att rymma en dubbel nätstation enligt planförslaget (E₁). Byggnaden ska ha färdigt golv +3,5 meter över nollplanet och ha en vattentät grundkonstruktion till samma nivå.

Med hänsyn till påverkan på människors hälsa och säkerhet ska placering av nätstationer ske på ett sådant sätt att avståndet till ytor för stadigvarande vistelse är minst 5 meter.

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Motiveringen är att marken är ianspråktagen sedan tidigare och inte omfattar några särskilda naturvärden. Risker och störningar i form av främst buller och översvämningar som påverkar området omhändertas i planförslaget genom bebyggelsens struktur och utformning av allmän plats. Föreslagen markanvändning väntas inte ge någon negativ påverkan på omgivningen. Planen innebär viss ökning av biltrafik. Marken kommer att saneras vilket innebär en positiv påverkan för mark och vatten. Detaljplanen innebär ingen farlig eller störande verksamhet. Planområdet har god kollektivtrafikförsörjning och ligger direkt vid cykelvägnätet. Planförslaget innebär i sig ingen förändring som innebär någon påtaglig skada på miljö och hälsa inom eller utanför området.

3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Stadsbild

Planförslaget innebär en påtaglig förändring av stadsbilden. Stora öppna ytor kommer att ersättas med bebyggelse i varierade höjder. Avsikten är dock att de idag dominerande byggnadskropparna på fastigheterna Smörkontrollen 1 och Bylgia 1 även fortsättningsvis ska vara urskiljbara efter det att området har bebyggts. Planområdet kommer bli mer tätbebyggt med färre öppna ytor och istället fler väldefinierade platser och gator. Förändringen är i linje med den utbyggnad som redan har skett i närområdet och är en naturlig fortsättning på denna.

Detaljplanen möjliggör ny bebyggelse utmed Hans Michelsensgatan vilket bedöms stärka Smörkontrollens kontakt med omgivande stadsbebyggelse. Nya entréer, gångpassager och kommersiella lokaler bedöms öppna upp Smörkontrollen mot Hans Michelsensgatan.

Vattenrummen och kvarteren som omger planområdet utgör idag en tydlig, skarp och samtidigt tillåtande gräns där olika stadssiluetter möts och samverkar. Väster om planområdet sträcker sig kvarterstaden i Dockan med Gängtappen och Turning Torso som dominerar stadssiluetten. Söderut mot Malmö Centralstation sträcker en hög kvartersbebyggelse ut sig som dominerar stadssiluetten.

Den nya bebyggelsen bidrar till att skapa ett mer definierat gaturum mot havet och längs med Hans Michelsensgatan. Ny bebyggelse inrättar sig i redan existerande bebyggelsestrukturer som omger planområdet. Med utbyggnaden av en helt ny stadsdel, Nyhamnen kommer den siluett av hamnen som existerar idag att förändras och den nya bebyggelsen utgöra en del av ett större område med bostäder och kontor. Viktiga kommunikations- och grönstråk såsom det västra parkstråket och de tvärgående gatorna i östvästlig riktning, kommer bidra till att siktlinjer och orientering mellan stadskärnan, hamnen och havet upprätthålls. Den nya bebyggelsen väntas inte påverka stadskärnans och hamnens siluett negativt.

Mikroklimat

En analys av mikroklimat kommer tas fram till granskningen.

Kulturmiljö

Stora delar av den befintliga hamnsstrukturen ingår i riksintresseområde för kulturmiljövård [M 114] Malmö. Konsekvenserna för de utpekade värdena inom riksintresset bedöms ha beaktats utan att påtaglig skada sker på riksintresset för kulturmiljövård.

Planförslaget innebär att nuvarande markanvändning för området förändras, från att ha varit en plats för hamn- och kontorsändamål till att bli en plats i en blandad stadsmiljö med bostäder, kontor och centrumverksamheter.

Kulturmiljön som kan knytas till hamnmiljön försvinner delvis med föreslagen ny bebyggelse och användning. Kajerna kommer att behöva renoveras. Ny planerad bebyggelse innebär samtidigt att upplevelsen av den befintliga hamnverksamheten som finns idag i form av Smörkontrollen, Bylgiahuset och kajer skyddas och synliggörs med bättre tillgänglighet för Malmöborna genom planens nya användning. Förbättrade förbindelser och stråk tillkommer i form av nytt allmänt stråk längs med västra sidan.

Befintlig kontorsbyggnad, fastigheten Bylgia 1, klassas som värdefull byggnad bevaras genom rivningsförbud i plankartan. Planförslaget innebär att en historisk trädgårdsanläggning, tidigare park, kan bevaras. En stor del av den tidigare parken är idag parkeringsplats och tanken är att återskapa gröna ytor inom parken. Bylgiahusets relation till Kolgapalatset och deras gemensamma roll som landmärken i hamninloppet, men även från land i synnerhet sett från Västra hamnen, är av stor betydelse och kommer fortsatt vara tydlig.

Inga befintliga byggnader föreslås rivas i planförslaget och befintlig grönska runt Bylgiahuset bevaras. Ny kajkant placeras 2–3 meter utanför befintlig kajkant för att möjliggöra renovering av kajen. Ny planerad bebyggelse bidrar samtidigt till att tillgängliggöra upplevelsen av hamnverksamheten som idag är ganska sluten och otillgänglig.

Det har tagits fram en kulturmiljöutredning, (Olga Schlyter Kulturmiljökonsult, 21-08-31), mellan samråd 1 och samråd 2. Planförslaget har ändrats utefter resultat i utredningen.

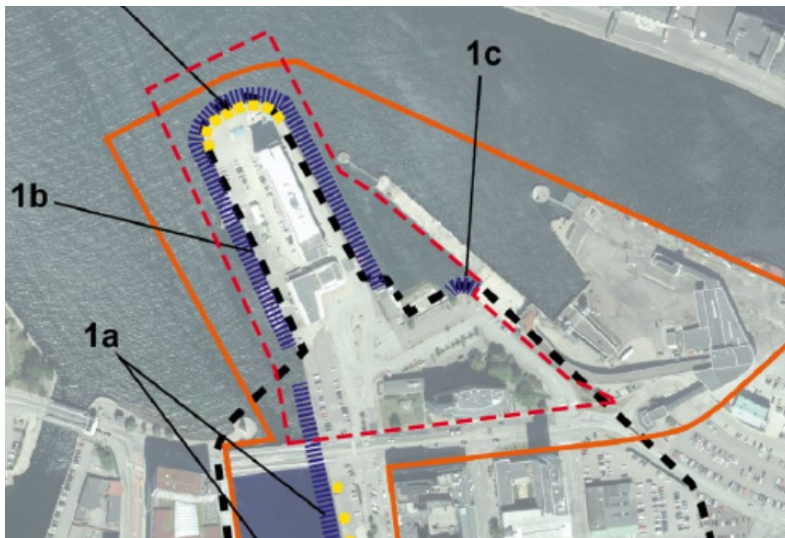


Bild från kulturmiljöutredningen, sida 38. Riksintressanta kulturvärden med hög känslighet. Svart streckad linje visar riksintressets gräns, orange linje visar det tidigare planområdets gräns. Nytt planområde markerat med röd streckad linje.

1a – Inre hamnens utbredning och Skeppsbrons sträckning.

1b – Ångbåtsbrons form.

Ångbåtsbrons karaktäristiska form som hamnpir bevaras.

1c – Färjelägets västra kaj.

Färjelägets västra stenkaj bevaras. Bevarad bit av den gamla stenkajen från 1894 års ångfärjeläge, en bit väster om det nuvarande färjeläget.



Bild från kulturmiljöutredningen, sida 25 som föreställer färjelägets västra stenkaj.

2 – Bevarande av objekt och strukturer med koppling till hamn och sjöfart, det vill säga pollare och betongfundament.

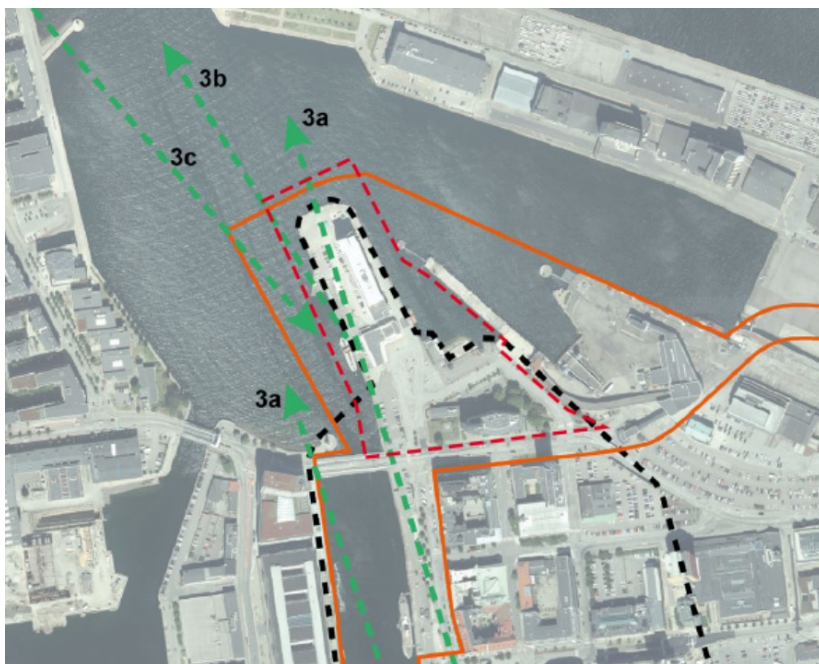
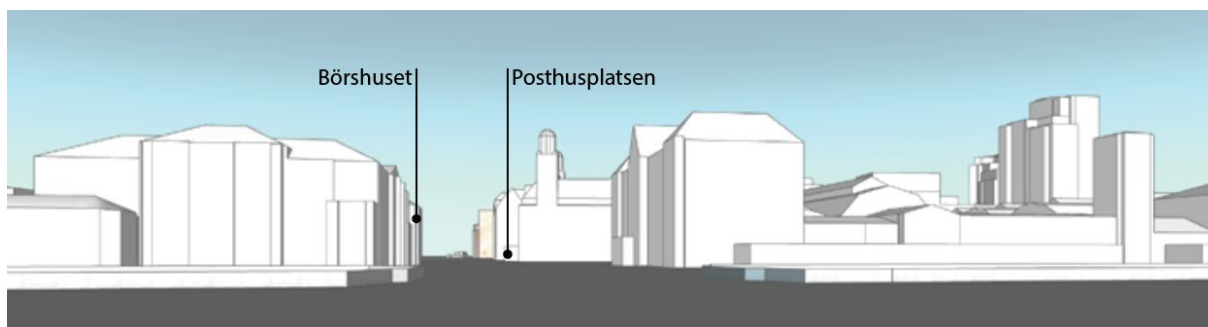


Bild från kulturmiljöutredningen, sida 39. Siktlinjer med hög känslighet. Svart streckad linje visar riksintressets gräns, orange linje visar det tidigare planområdets gräns. Nytt planområde markerat med röd streckad linje.

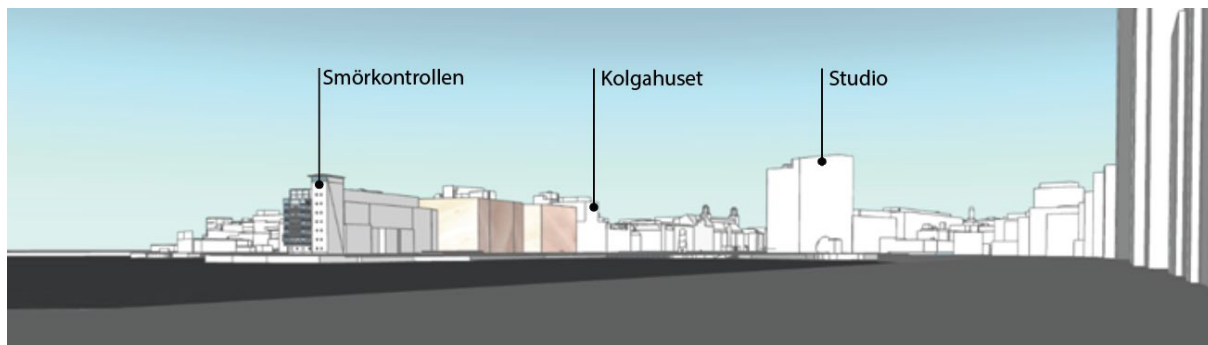
3a – Siktlinjer från Stortorget mot hamnen.



Vy från Stortorget ut mot hamnområdet bevaras. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

3b – Siktlinjer från Ångbåtsbron mot öppet vatten.

3c – Siktlinjer mot Kolgahuset från nordväst.



Vy från havet mot Kolgahuset, siktlinje mot Kolgahuset bevaras. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

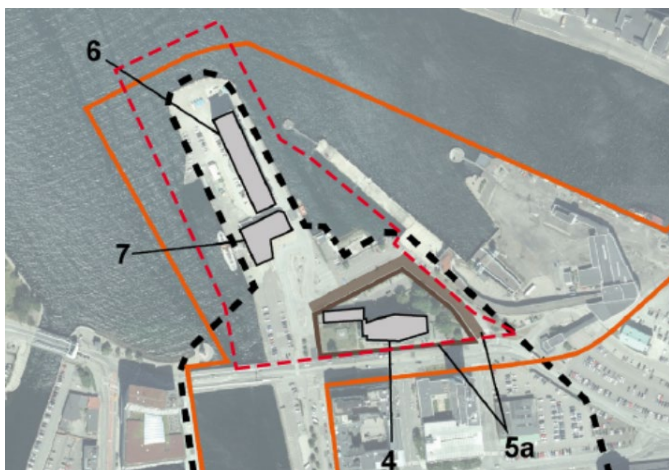
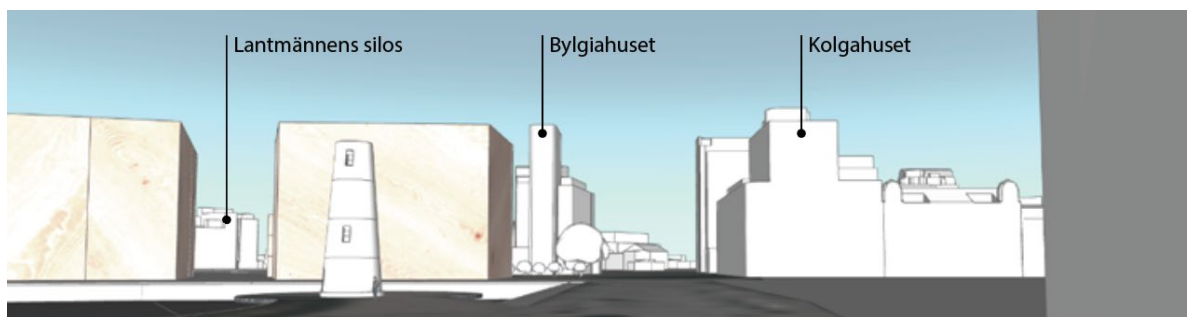


Bild från kulturmiljöutredningen, sida 39. Riksintressanta kulturvärden med lägre känslighet. Svart streckad linje visar riksintressets gräns, orange linje visar det tidigare planområdets gräns. Nytt planområde markerat med röd streckad linje.

4 – Bylgiahuset.



Vy mot Bylgiahuset från väster, siktlinjen mot Bylgiahuset och Kolgahuset från Universitetsbron bevaras. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

5a – Kvarteret Bylgias form och Kristianiagatan.

Kristianiagatan, vars sträckning följer hamnområdets diagonala linje, bevaras delvis. Gatan flyttas söder om sitt nuvarande läge för att möjliggöra en bygggrätt längs med havet. Den sammantagna påverkan bedöms inte göra påtaglig skada på riksintresset på grund av att det är ett riksintressant kulturvärde med en lägre känslighet.



Bild från kulturmiljöutredningen, sida 24. Norr om Bylgiahuset. En stor del av det som förr var park är idag parkering. Kristianiagatan till vänster.

6 – Smörkcontrolen

Byggnaden på Smörkcontrolen 1 bedöms vara så förvanskad från omfattande renoveringar under 1990-talet att rivningsförbud inte är befogat. Dock innebär detaljplanen att byggnadens volym i form av fotavtryck bevaras i sin nuvarande form.

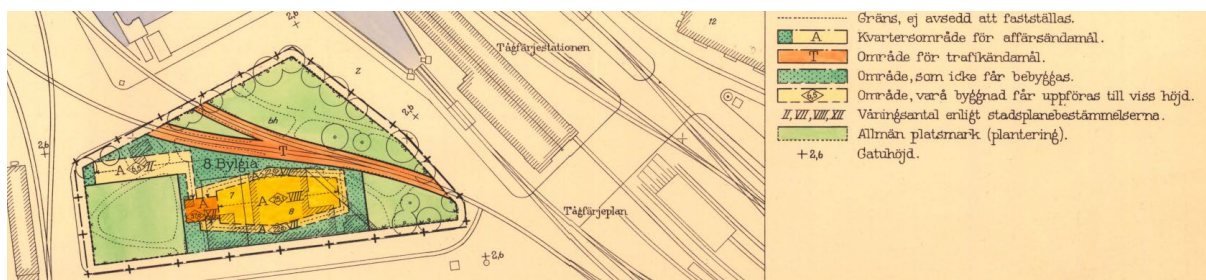
Om schaktningsarbeten ska gå djupare än fyllnadsmassorna ska länsstyrelsens kulturmiljöenhet kontaktas då antikvarisk närvaro kan vara nödvändig.

Grönstruktur, naturmiljö och park

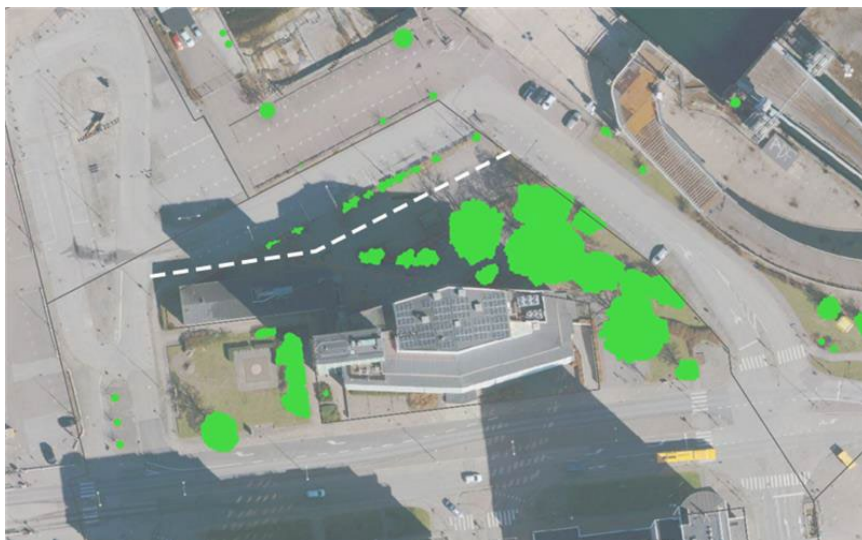
Inom planområdet ligger en befintlig park allmän platsmark (plantering) enligt detaljplan Pl 270 från år 1949. Bedömningen är att alla större träd inom parken kan sparas.

Den östra delen av parken ligger nordöst om en högre byggnad vilket tillsammans med dess trafik-, buller- och vindutsatthet skapar dåliga förutsättningar för rekreation på platsen över säsongerna. Grönytan väster om Bylgiahuset har ett mer gynnsamt solläge och vänder sig ut mot Hans Michelsensgatan och denna bör planteras med nya, större träd. Ett bullerskydd mot gatan bör tillkomma i form av till exempel en amfiteater som skapar en mer rofylld plats.

De grönytor som omger Bylgiahuset kommer att frigöras från befintliga parkeringsplatser och ge mer plats för grönska och rekreativa funktioner. Vid framtida omvandling av Smörkajen kommer parkens förutsättningar att förbättras, då nya byggnader och ny placering av gatan ger ett mer gynnsamt mikroklimat.



Pl 270 från 1949.



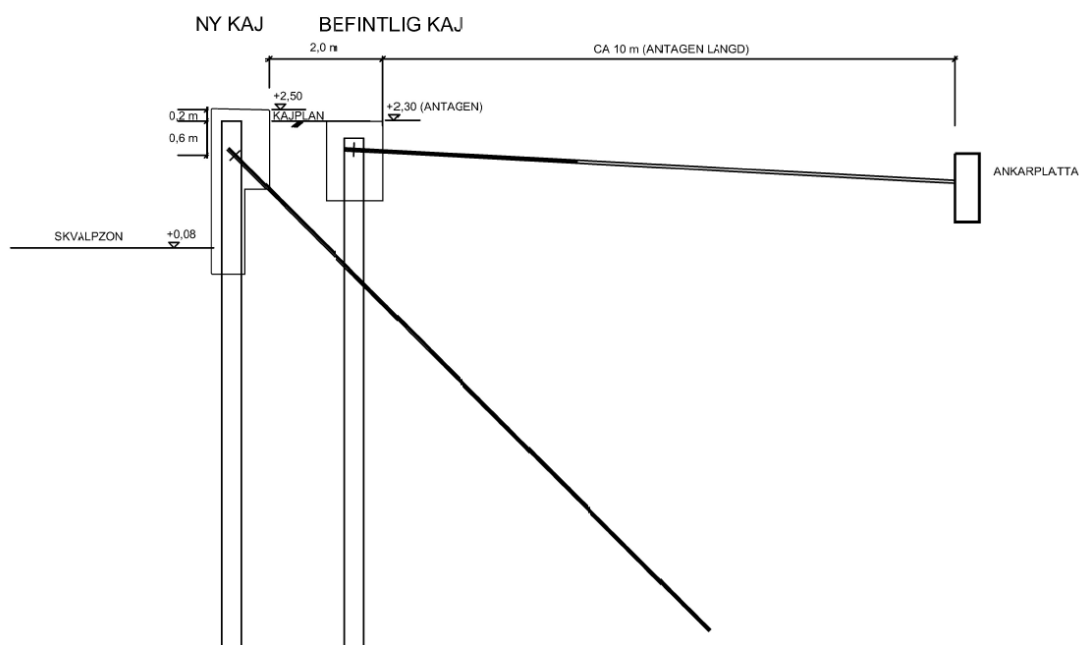
Krontäckning i parken runt Bylgiahuset, föreslagen gröns för ny gata med vit streckad linje. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

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.

Planförslaget möjliggör att andelen grönytor och växtlighet/vegetation ökar i området eftersom befintlig markparkering föreslås tas bort. Till granskningen kommer förutsättningar för att uppnå 3-30-300-modellen studeras. Inga kända naturvärden finns inom planområdet.

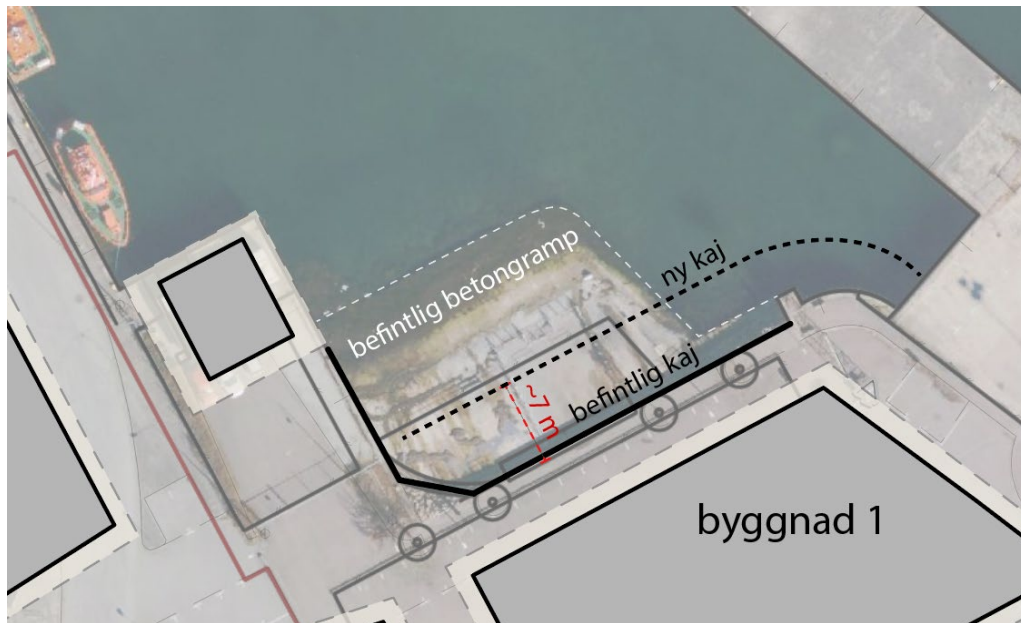
Kajer

Ny kajspont föreslås byggas framför befintlig kaj cirka 5–6 meter innanför betongrampen helst innan nya byggnader kan byggas. Enligt gällande norm och standard ska både den nya kajen och de nya byggnaderna ha en livslängd på minst 120 år. Förprojekteringen kommer visa mer i detalj vad som är möjligt på platsen. Förprojekteringen beräknas vara klar innan granskningen av detaljplanen. Kajerna ska utföras så att de blir säkra för barn.



Principskiss av hur kajrenoveringen föreslås utföras. Den nya kajsponten förankras med sneda dragstag i kalkberget. Troligtvis är de befintliga horisontella dragstagen förankrade i ankarplattor. Illustration: fastighets- och gatukontoret Malmö stad.

Östra delen av planområdet



Betongrampen rivs för att möjliggöra kajrenoveringen. Ny kaj redovisas i svart streckad linje. Illustration: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

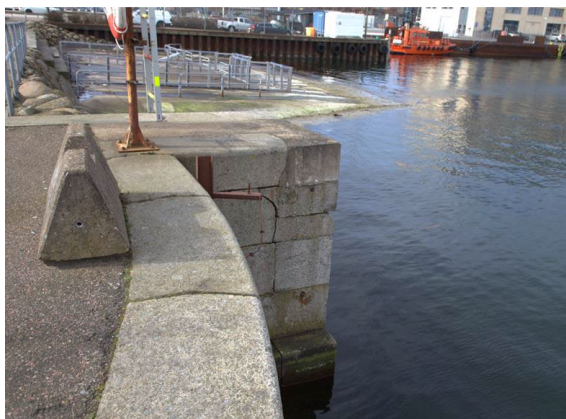


Bild på stenkajen från år 1884 och betongrampen i bakgrunden. Foto: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Innan den nya byggrätten (se byggnad 1) byggs och kajrenovering kan ske ska den befintliga betongrampen rivas. Detta kommer att ge ett utökat vattenrum i området. Den nya kajen föreslås i samband med renoveringen flyttas norrut cirka 5–7 meter från befintlig kajlinje, insida av befintlig kaj.

Den nödvändiga renoveringen av kajen medför att stenkajen som är utpekad som riksintresse för kulturmiljö kan påverkas för att klara de tekniska förutsetningarna. Strukturen och utformningen på den befintliga stenkajen kommer att återskapas lika befintlig, i plan, och en rad stenar, cirka 600 mm, från sidan på packad utfyllnad. Det ursprungliga stenkajens läge kommer att bibehållas.

Samordning gällande genomförande av den nya kajsponten och byggrätten rekommenderas.

Risker och säkerhet

Farliga verksamheter

Skyddsavstånd till rangerbangården beaktas i och med att planområdet är tillräckligt långt ifrån den delen av rangerbangården där farligt gods hanteras. Likaså hålls uppmärksamhetsavståndet till andra verksamheter i Norra hamnen med god marginal. De verksamheter som kan medföra förhöjda säkerhetsrisker ligger utanför planområdet. Planområde ligger norr om den västra delen av Malmös rangerbangård, vilket är en farlig verksamhet enligt 2 kapitlet 4 § i lagen om skydd mot olyckor. Frihamnsviadukten, cirka 1 000 meter från planområdet, utgör en gräns för var farligt gods får passera inom verksamheten. Det innebär att det inte förekommer några godstransporter inom rangerbangården väster om Frihamnsviadukten.

En riskanalys har tagits fram (Bricon AB, 2019-04-18) i samband med framtagandet av *Översiktsplan för Nyhamnen*. Riskanalysens slutsats är att planområdet är beläget på ett avstånd från Malmö rangerbangård som innebär acceptabla nivåer gällande individrisk och samhällsrisk. Det finns en pågående utredning som kommer ge en uppdatering över uppmärksamhetsavstånd, riskbedömning och miljöfarliga gods kopplat till detaljplanen för Smörkajen. Denna utredning beräknas vara klar inför granskningen av denna detaljplan. En preliminär bedömning är att inga åtgärder bedöms vara nödvändiga med hänsyn till säkerhet och risker.

Radon

Planområdet ligger inom ett normalområde för radon.

Luftkvalitet

Det har gjorts en utredning kring luftkvalitet inom Inre hamnområdet (Malmö stad Miljöförvaltningen, 2025-02-06). Utifrån resultatet av utredningen kan slutsatsen dras att miljökvalitetsnormen underskrids även inom Smörkajen, liksom riktvärdena för Frisk luft.

Utredningen visar att de beräknade föroreningshalterna håller god marginal till dagens miljökvalitetsnorm (40 mikrogram/kubikmeter). Halterna håller också god marginal till 20 mikrogram/kubikmeter som dels utgör miljömålet för Frisk luft, dels kommer att vara miljökvalitetsnormen från år 2030.

Sammantaget klaras alla typer av gränsvärden och riktvärden för luftkvalitet inom planområdet. Emissioner från sjöfarten kan dock framöver, liksom idag, komma att påverka området tillfälligtvis. Det handlar inte om stora fartyg utan besöksfartyg som kommer att angöra längs med den västra kajen under en säsong. Ur detta perspektiv kommer halterna i området att klara alla lagkrav med marginal.

Vattenkvalitet

Planområdet ligger i närheten av både Lommabukten (Öresund) och Malmö hamnområde. Områdena är i VISS, Vatteninformation Sverige, kategoriserat som Kust. Miljökvalitetsnormerna (MKN) för vatten innebär att Malmö hamnområde uppnår god kemisk status, med vissa undantag, och ska till år 2039 även uppnå tillfredsställande ekologisk status. Recipienten har bland annat problem med fosfor, antracen, bromerad difenyleter, kvicksilver och tributyltennföreningar. Lommabukten uppnår också god kemisk status, med vissa undantag, och ska till år 2039 uppnå god ekologisk status. Lommabukten har liknande problem som Malmö hamn.

Andelen hårdgjord yta kommer att minska inom planområdet vid ett genomförande av detaljplanen. Idag finns det en kombinerad spill- och dagvattenledning som mynnar ut i vattenområdet strax norr om planområdets nordöstra gräns. För att uppnå god vattenkvalité för badplats kommer det krävas att denna lednings utlopp flyttas. Vattenkvaliteten kommer även bero av de näringsämnen som kommer från stadens kanalsystem.

Den bebyggelse som föreslås i detaljplanen ska inte försämra den kemiska eller biologiska statusen på vattnet. Inga utfyllnader sker, antalet bilparkeringsplatser minskar och det tillförs mer grönska. Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte medföra någon risk för försvårande av att uppnå målen för miljö kvalitetsnormer för vatten.

Dagvatten – och skyfall

Skyfall

Malmö stads syn på klimatrelaterade risker för skyfall utgår från ett dimensionerande regn med en återkomsttid på 100 år. En skyfallsutredning kommer att tas fram i samband med granskningen.

Dagvatten

Enligt (WSP 2019-11-20), beskrivs följande om dagvattnet.

Åtgärder för att rena dagvattnet

Även om man gör åtgärder för att minska belastningen av föroreningar kommer det finnas ett behov av att rena dagvatten. Det gäller de mer pågående belastningarna men det kan även vara åtgärder för att ta hand om miljöbelastande vätskor vid någon olycka.

Trafikytor

Alla trafikytor, parkeringsplatser eller ytor för uppställning av fordon ska ha en oljeavskiljning och partikelavskiljning av sitt dagvatten. Även om fordonen blir alltmer elektrifierade kommer det finnas läckage och andra risker med olja. Däck ger en partikelbelastning som kan fångas upp i en oljeavskiljare med partikeluppsamling. Däremot kommer den elektrifiering av fordon som pågår att minska på mängden av utsläppt kväve som kommer idag från fordonens avgaser. Dagvatten från trafikerade ytor kommer därför i framtiden förväntas få en betydligt mindre kvävebelastning. Partikelavskiljningen kan ske genom att vattnet passerar växtytor längs gatorna eller med ”raingardens”.

Övriga ytor

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. Växtbäddarna ska planeras in där det är möjligt att ta emot dagvatten från högre nivåer. Här bör man se om det finns möjlighet att kunna leda takvatten till växtbäddarna och på så vis kunna utnyttja en del av det vattentryck som stuprör kan ge. Det finns idag en utveckling av stuprör där takvattnet fångas upp på en högre nivå och kan då ledas vidare med ett tryck.

Eftersom det inte är hållbart i längden att utgå från att pumpa dagvattnet, kan det bli så att det kommer behövas placeras underjordiska magasin vid utloppen av de dominerande större dagvattenflödena. Här ska man inrikta sig på att reducera närsalter och tungmetaller från dagvattnet. Det bör även vara möjligt att se om ”raingardens” kan utformas för att reducera smittämnen stundtals kan komma med takvattnet. Det finns en erfarenhet att tak som är

”populära” för fåglar kan ge en bakteriell belastning på takvattnet och riskerar därmed badvattenkvaliteten i hamnbassängen.

Saltpåverkan och växtlighet

Det tas ofta upp förslag i nya stadsdelar att det ska skapas magasin för uppsamling av nederbörd som kan användas för bevattning av växtlighet under sommaren. Det är inte att rekommendera här i området i Smörkajen på grund av saltpåverkan från havet. Dagvatten i havsnära områden har en lite förhöjd salthalt och att använda detta för bevattning kommer långsiktigt att skapa allt för höga salthalter i de bevattnade markytorna. Detta gör att träd och annan växtlighet som har planterats här kommer att få svårt att överleva med bevattning. Eftersom det finns en naturlig saltpåverkan på området kommer markerna ha en lite större salthalt. All växtlighet måste därför väljas ut som är robusta och salttoleranta. Detta gäller växter och träd i nya och befintliga grönområden.

Havsnivåhöjningar

Malmö kommer påverkas av effekter av ett förändrat klimat, inte minst genom högre havsvattenstånd. Detaljplanens lämplighetsprövning hanterar en klimatanpassning utifrån Malmö stads syn på klimatrelaterade risker i enlighet med plan- och bygglagens krav. De skyddsåtgärder som exploateringen behöver bekostas av exploatören.

Planområdet ligger inom ett område som i kommunens *Översiktsplan Malmö 2023* pekas ut som uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning. För detaljplaner som berörs av uppmärksamhetsområdet gäller bland annat att platsspecifika översvämningsrisker ska utredas utifrån stadens klimatunderlag, så att lokala skyddsbehov identifieras och platsspecifika åtgärder kan utformas med lämpliga dimensioner.

Malmö stads syn på klimatrelaterade risker, enligt *Översiktsplan Malmö 2023*, ger en dimensionerande tillfällig framtida havsnivå, baserad på medelvattennivå RCP 8,5 år 2125 tillsammans med en extremhändelse med en återkomsttid på 200 år, på +2,71 meter över havet. Till denna tillfälliga havsnivå har Malmö stad en säkerhetsmarginal, vilket ger planeringsnivåerna för räddningsfordons tillgänglighet och färdig golvnivå för byggnader, enligt *Översiktsplan Malmö* och *Strategi för kustskydd*, antagna i kommunfullmäktige 2023. Utöver detta behöver lokala vågeffekter beaktas om byggnadsverk ligger inom påverkansområde från dessa.

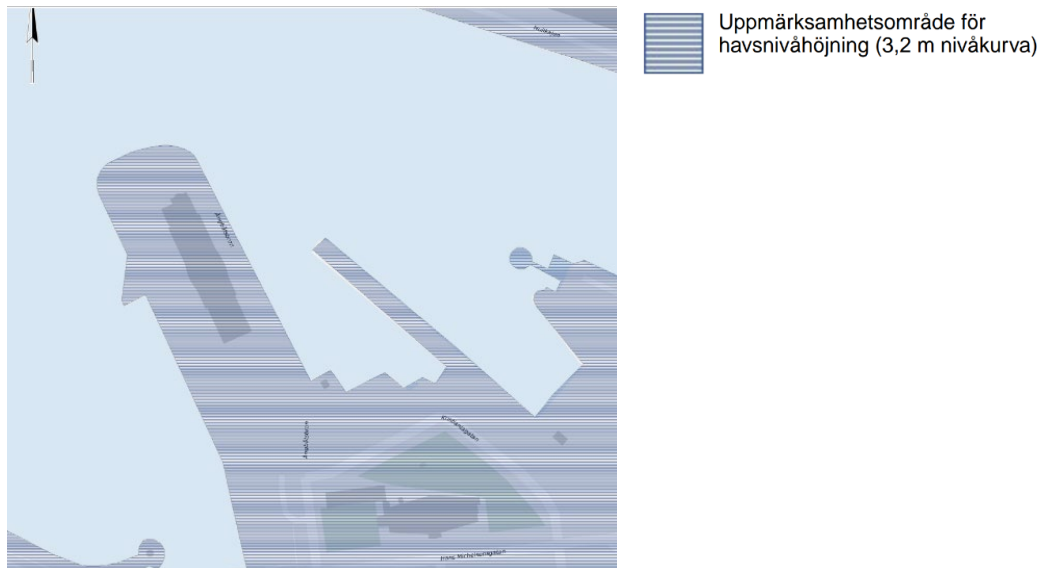
Kajen i norr föreslås utformas som vertikal kaj, vilket kommer att dämpa vågeffekten. I de fall vågor ändå slår upp över kajytorna kommer vatten kunna rinna av mot havet, eftersom kajytorna höjdsätts med lutning nedåt mot kajkanten. Med hänsyn till kajytans bredd mot norr, cirka trettio meter, bedöms vågorna inte skölja upp mot byggnaderna eller ytan närmast dessa och ger därmed ingen påverkan på befintligt byggnadsverk. Sammantaget bedöms ingen risk för människors liv och hälsa föreligga. Byggrätten längst ut mot pirspetsen med centrumfunktion skyddas mot vågöversköljning genom en fasadkonstruktion mot havet som ska vara förstärkt för att stå emot vågor.

Alla nya och befintliga bebyggelser, utöver komplementbyggnader, ska ha tät grundkonstruktion med färdig golvnivå på +3,2 meter över nollplanet. Lokaler för centrumverksamheter, där det av tillgänglighetsskäl inte går att ha färdigt golvhöjd på +3,2 meter, ska i stället utföras med tekniska skyddsåtgärder i eller utanför byggnadsverket upp till samma nivå. Samhällsviktiga funktioner i form av nätstation ska ha färdigt golv +3,5 meter. För räddningstjänstens tillgänglighet regleras marknivån till +2,8 meter.

Översvämningsrisk

100-årsperspektiv för exploatering

Malmö stads detaljplanering ska säkras för en tidshorisont om 100 år, inom översiktsplanens ”uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning”.



Uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjningar (3,2 meter nivåkurva). Karta: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Strandskydd

Enligt miljöbalkens 7 kapitlet 13 § gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter en tidigare detaljplan innebär detta, i enlighet med miljöbalken 7 kapitlet 18 g §, att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt.

Strandskyddet föreslås upphävas inom området. Upphävandet av strandskyddet bedöms vara motiverat av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet och bedöms inte försämra livsvillkoren för djur och växtlivet på land och i vatten, eftersom området har begränsade naturvärden.

Markföroreningar

En miljöteknisk markundersökning har tagits fram av (COWI 2020-12-16).

Analysresultaten tyder på att fyllnadsmassorna är förorenade i varierande utsträckning. Föroreningarna utgörs främst av bensen, Polycykliska aromatiska kolväten (PAH-M, PAH-H) och tungmetaller. Majoriteten av föroreningarna är lokaliserade i den översta halvmeteren av marken. Det förekommer även förhöjda halter djupare ner i markprofilen inom delar av det aktuella undersökningsområdet.

Analysresultatet av grundvatten visar på en förekomst av tungmetaller i varierande grader som orsakas av mänsklig påverkan.

Möjligheter för intern återanvändning av schaktmassor med låga föroreningshalter bör undersökas innan exploatering av området påbörjas. En massbalans för området bör eftersträvas. Syftet med en massbalans av området är att minimera mängden massor som behöver

omhändertas utanför projektet. Massbalansen kan samtidigt innebära att en mindre mängd jungfruliga massor tas anspråk, vilket är bättre ur resurssynpunkt.

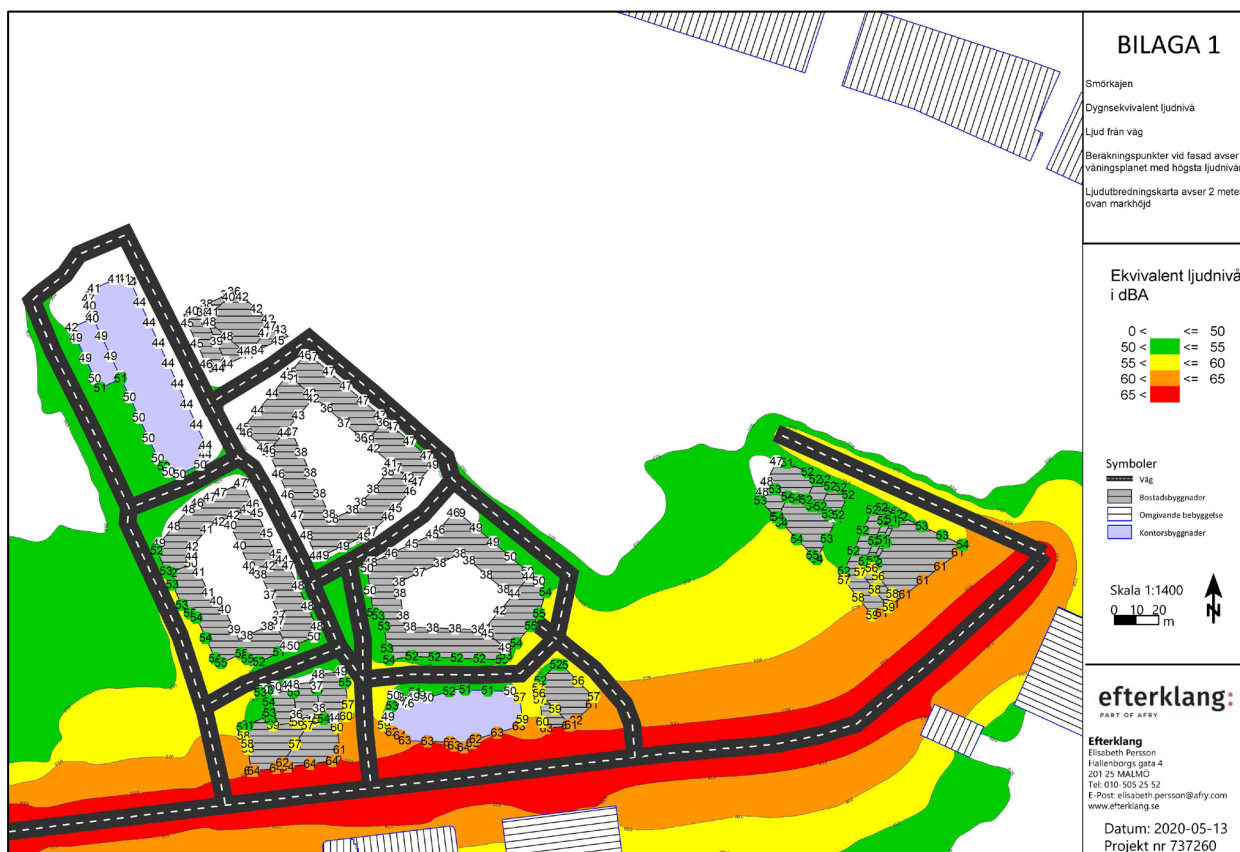
En pågående riskbedömning med åtgärdsplan samt kompletterande grundvattenprov tas fram till granskning av detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret anser att framtagna markundersökning utgör tillräckligt underlag för att bedöma om området kan göras lämpligt för ändamålet.

Startbesked villkoras i plankartan med en planbestämmelse som innebär att förorening i mark ska vara avhjälp innan startbesked ges. Se 4 kapitel 14 § plan- och bygglagen.

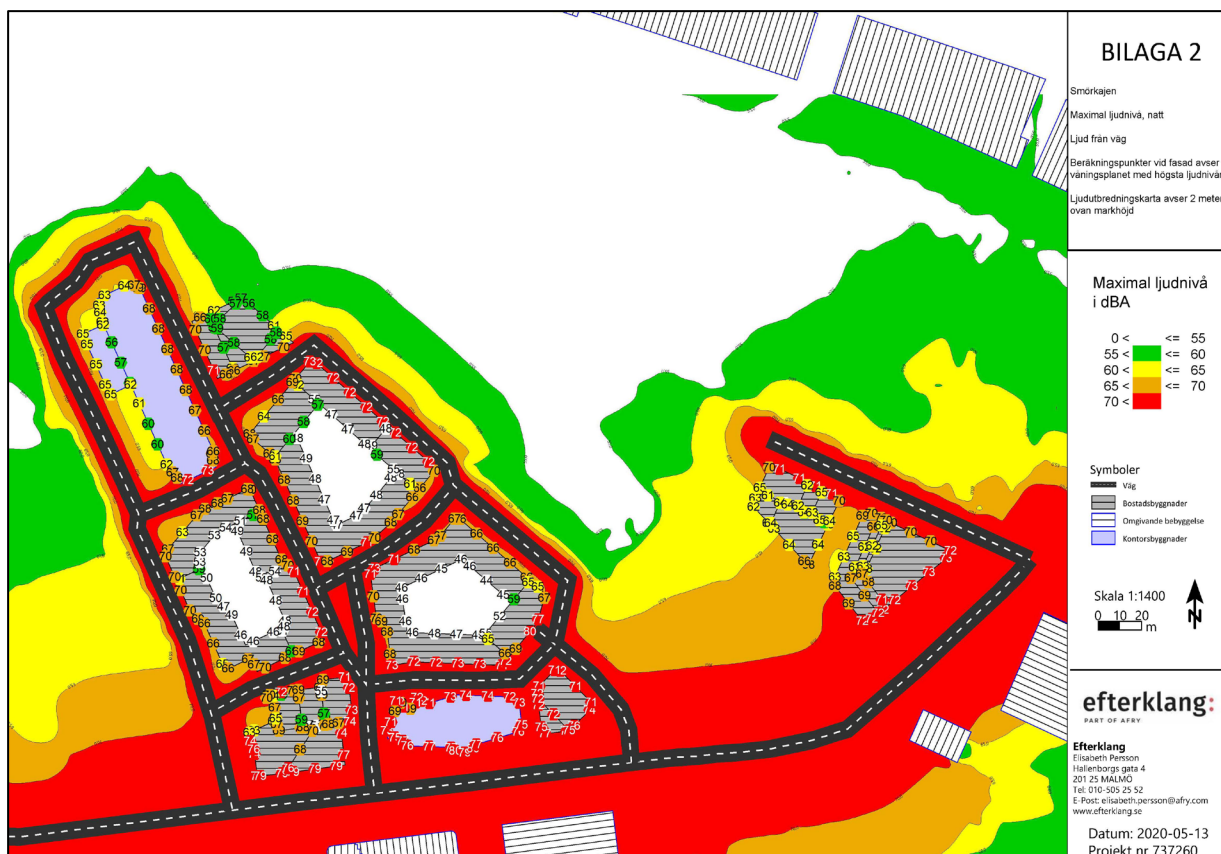
Omgivningsbuller

Trafikbuller

En ny bullerutredning avseende trafikbuller ska tas fram till granskningen av detaljplanen. Till samrådet används den bullerutredning som togs fram till samrådet av planen år 2020. Enligt (Efterklang-AFRY, 2020-09-08), klaras grundbullerriktvärdet för trafikbuller på ekvivalent ljudnivå 60 dBA och utredningen visar att det finns en luddämpad sida. Bostäder kan därför erbjudas uteplatser som klarar bullerriktvärdena.



Ekvivalent ljudnivå vid fasad från vägtrafik (Efterklang-AFRY, 2020-07-01).



Maximal ljudnivå vid fasad från vägtrafik (Efterklang-AFRY 2020-07-01).

Förutsättningar för buller från industriell verksamhet

Smörkajen i Malmö är placerad precis söder om hamnen Copenhagen Malmö Port, CMP. Detaljplaneområdet påverkas främst av industribuller från CMP. För att möjliggöra att hamnen fortsatt kan bedriva sin verksamhet, samtidigt som Malmö stad kan bedriva sina stadsutvecklingsplaner, har CMP och Malmö stad slutit ett avtal som bland annat innebär att de riktvärden som anges i Boverkets vägledning för bostäder och kontor i zon B ska uppfyllas alla tider på dygnet. Detta avtal gäller från 2027, fram till dess behöver CMP endast förhålla sig till sina egna bullervillkor.

I tabellen nedan anges gällande riktvärden för industribuller vid nybyggnation av bostäder enligt Boverkets rapport 2015:21 'Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder', riktvärdena är relaterade till tre olika zoner, zon A, zon B och zon C.

	Leq kväll (kl. 18-22)		
	Leq dag (kl. 06-18)	Leq dag + kväll under lör, sön & helgdagar (kl. 06-22)	Leq natt (kl. 22-06)
Zon A Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

Bullerriktvärden för industribuller vid nybyggnation av bostäder uppdelat per zon och period, enligt Boverket rapport 2015:21. Brekke & Strand, Bullerutredning Smörkajen, möjlighet till ljuddämpad sida 2023-04-03

Om riktvärdena uppfyller först zon B, förutsätts att bostäderna har tillgång till en ljuddämpad sida.

	Leq dag (kl. 06-18)	Leq kväll (kl. 18-22)	Leq natt (kl. 22-06)
Ljuddämpad sida	45 dBA	45 dBA	40 dBA

Högsta ljudnivå från industri/ annan verksamhet på ljuddämpad sida. Frifältsvärde utombus vid bostadsfasad och uteplats. Brekke & Strand, Bullerutredning Smörkajen, möjlighet till ljuddämpad sida 2023-04-03

En utredning gjordes inför samråd 1 som undersökte detaljplanens möjligheter innan dess att avtalet verkställdes. Vid samråd 1 ifrågasattes dock flera punkter i den befintliga utredningen. Bland annat varför intilliggande verksamheter som Lantmännen och båttrafiken i hamnbassängen inte inkluderats.

Av denna anledning gjordes en ny utredning, en så kallad ”second opinion”, (Brekke & Strand, 24-09-30), på de ingångsvärden som användes i bullerutredningen av hamnverksamheten tillsammans med uppdaterade beräkningar av industribullret där även Lantmännens verksamhet samt båttrafik i rörelse ingår. Resultatet från denna utredning visade att riktvärdena för zon B överskrids under kvälls- och nattperioden. Överskridanden beräknades komma från Lantmännens verksamhet och inte från CMP. Ett PM om möjlighet till ljuddämpad sida togs även fram, (Brekke & Strand, 2023-04-03). Den visar att bostadsbebyggelse kan uppföras med ljuddämpande sida.

Det finns alltså två riktvärden att förhålla sig till. Ett för buller från industri och ett för buller från trafik. Den ljuddämpade sidan som krävs för att uppfylla Zon B måste bara uppfyllas för buller från industri eller annan bullrande verksamhet specifikt. Så länge bostäderna har en sida där ekvivalent ljudnivå från CMP och Lantmännen inte överskrider 45 dBA dag- och kvällstid samt 40 dBA nattetid så har kraven för bostäder i Zon B uppfyllts.

Med en sluten eller delvis sluten innegård där den högsta fasaden vetter mot CMP och Lantmännen kan bostäder uppföras. Detta förutsätter att man applicerar de bulleråtgärder på Lantmännens verksamhet som krävs för att uppfylla kraven för Zon B på den bullerutsatta fasaden samt att man jobbar med genomgående lägenheter, (Brekke & Strand, 2023-04-03).

Planerade bostäder kommer följa Boverkets riktlinjer för industribuller och trafikbuller. Samtliga källor till buller har kontrollerats i en bullerutredning. En ny bullerutredning har tagits fram utefter den nya strukturen (Brekke & Strand, 24-09-30). Bullerutredningen har tagits fram med CMP och bygger på att CMP har möjlighet att utnyttja sin fulla kapacitet utifrån gällande miljötillstånd. Bostäderna bedöms klara buller från industriverksamheter med en tyst sida efter planerade åtgärder på Lantmännens anläggning.

Åtgärder på Lantmännens fastighet

Bedömningen är att bullerreducerande åtgärder krävs för att minska bullerbidraget från Lantmännens verksamhet till Smörkajen så att riktvärden för zon B enligt Boverket kan uppfyllas. Bostäderna kommer därutöver behöva tillgång till ljuddämpad sida, se ovan.

Lågfrekvent buller

Akustiker bör under alla omständigheter kontaktas för att dimensionera fasad så att den uppnår samtliga inomhusriktvärden.

Trafikkonsekvenser

Planförslaget innebär ändringar avseende trafiksituationen inom planområdet med färre parkeringsplatser och mer yta för gående och cyklister. Trafiken inom området förväntas minska och kommer endast att vara angöringstrafik och leveranser.

Detaljplanen medger bebyggelse i ett stationsnära och centralt nära läge vilket bedöms komma att ge jämförelsevis liten andel biltrafik och en större andel resor med gång- cykel- och kollektivtrafik. Gående prioriteras i hela planområdet och gång, cykel och kollektivtrafik kommer vara det huvudsakliga färdssättet till och från planområdet. Inom planområdet möjliggörs även för lättillgängliga ytor för delningsfordon så som bilpool, hyrcyklar och annan mikromobilitet för att ytterligare bidra till ett hållbart resande.

Kopplingar inom området blir bättre och tydligare, både för nödvändig fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. För boende inom området kommer det finnas goda förutsättningar att använda cykel som transportmedel.

3.3 Ekonomiska konsekvenser

Upprättande av avtal

Malmö stad äger till största del marken inom planområdet, förutom fastigheterna Bylgia 1 och Smörkontrollen 1. För genomförandet av detaljplanen upprättas markanvisningsavtal mellan Malmö stad och respektive exploatör. Avtalen reglerar kostnads- och ansvarsfördelning mellan staden och exploatören avseende bland annat marköverlåtelse, ledningsflytt utbyggnad av allmän plats med mera. Slutgiltigt skrivs köpeavtal eller tomträttsavtal mellan Malmö stad och exploatören.

Övriga ekonomiska konsekvenser

Detaljplanens genomförande innebär att den mark inom planområdet som idag ägs av Malmö stad, och som planläggs som kvartersmark, förvärvas av den framtida exploatören. Detta medför en inkomst för staden. Planen medför även utgifter för Malmö stad för utbyggnad av allmän platsmark så som gator, kaj- och vattenmiljöer, park och bekostnad av eventuell flytt av ledningar inom området.

3.4 Konsekvenser för fastigheter

Hamnen 22:3

Den kommunägda fastigheten Hamnen 22:3 kommer minska i västra, östra och norra delen.

Hamnen 22:137

Denna kommunägda kvartersmarksfastighet erhåller mark från Hamnen 22:176 för att bilda ett kvarter för bostadsändamål men avstår även mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmänna gator runt kvarteret.

Hamnen 22:164

Denna kommunala exploateringsfastighet avstår markområden dels för att bilda kvartersmark inom flera av de planlagda kvarteren samt dels för att bilda större delen av planområdets allmänna platsmark och vattenområden. Servitut 1280K-203/1988.1 ligger delvis i östra delen av planområdet och kan behöva omprövas.

Hamnen 22:176

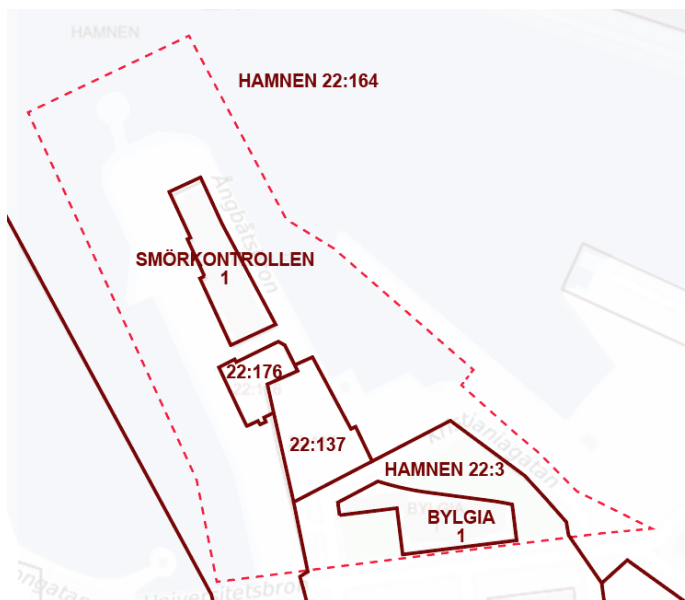
Denna kommunägda kvartersmarksfastighet avstår mark till Hamnen 22:137 i syfte att bilda ett sammanhållet kvarter för bostadsändamål. Resterande delar av fastigheten avstås till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmän gatumark runt kvarteret.

Bylgia 1

Denna kontorsfastighet kommer att avstå mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet samt avstår även mark till intilliggande kvarter i väster.

Smörkontrollen 1

Fastigheten erhåller mark från Hamnen 22:164 för att utöka kvarteret samtidigt som ett mindre område överförs till Hamnen 22:164 för att bilda allmän gatumark.



Befintliga fastighetsgränser i planområdets norra del. Röd streckad linje markerar ungefärlig planområdesgräns. Karta: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

3.5 Samhällskonsekvenser

Bostadsförsörjningsprogram för Malmö 2022-2026

Genomförandet av detaljplanen ska bidra till ett hållbart byggande och goda bostadsmiljöer genom god närhet till kollektivtrafik. Barn och äldres plats i den täta staden beaktas genom tillgång till aktivitetsytor inom och gränsande till bostadsområdet. Samverkan med näringsliv och bostadsmarknadens aktörer är viktigt för en hållbar stadsutveckling.

Barnperspektiv

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Planområdet har goda förutsättningar för att bli en bättre miljö för barn än idag eftersom satsningar görs på den allmänna platsmarken. Gården i mitten av flerbostadshuset planeras bli en trygg plats där barn kan leka och vistas likaså parkstråket längs med den västra kajen.

Tillgänglighet

Planområdet bedöms ha förutsättningar för att kunna bli en tillgänglig miljö för personer med olika fysiska förutsättningar och behov. Med tanke på planens intentioner att tillmötesgå många människors möjlighet att gå längs kajkanterna är det viktigt att tillgänglighetsexpertis kontaktas i bygglovsskedet.

Jämställdhet

Planförslaget innebär uppförande av bland annat bostäder, arbetsplatser och centrumverksamheter i ett kollektivnära läge vilket bedöms främja jämställdhet då bilen inte blir en avgörande faktor för möjligheten att verka i området. Kvinnor och barn använder cykel- och kollektivtransporter i större utsträckning än män vilket innebär att de gynnas mest av närheten till kollektivtrafiknätet och ett välfungerande cykelnät. Dessutom möjliggör planen för alternativa mobilitetslösningar i form av mobilitetshubbar. Dessa möjliggör för bilpool, uppställningsplats för hyrescykel och/eller elsparkcykel.

Jämlikhet

Planförslaget stärker utbudet av mötesplatser genom det allmänna parkstråket och kajtorna norr och öster om planen. Detta skapar möjlighet för människor att vistas vid havet, vilket bidrar till känslan av tillhörighet och sammanhang. En variation av lokaler för olika former av verksamheter är viktiga för att främja service och träffpunkter som i sin tur skapar goda förutsättningar för god social sammanhållning. Stråk och gator ska underlätta möten genom placering och utformning. Gatorna inom området är på fotgängarens villkor och främjar låga hastigheter. Även ytor för lättillgängliga delningsfordon, så som bilpool, hyrcyklar och annan mikromobilitet kan bidra till en mer jämlik mobilitet med en ökad tillgång till flera olika färdmedel.

Kommunal service

Detaljplanens genomförande bedöms generera cirka 200 nya bostäder inom området. Med utgångspunkt i att området ligger i innerstaden och en genomsnittlig fördelning av upplåtelseformer och bostadsstorlekar, bedöms bostäderna generera ett behov av cirka 25 förskoleplatser och 20 grundskoleplatser på lång sikt. På kort sikt kan behovet bli högre,

beroende av inflyttningstakten i området. Beräkningen är genomförd i ett verktyg för beräkning av för- och grundskoleplatser i ny bebyggelse, framtaget av stadsbyggnadskontoret 2017.

Behoven av förskola och skola löses på kort sikt med de förskolor och skolor som finns i angränsande stadsdelar, men på längre sikt med de förskolor och skolor som kommer att planeras och byggas inom Nyhamnen.

Kommersiell service

Planförslaget bedöms ha positiv inverkan på platsens tillgång till kommersiell service eftersom det möjliggörs för centrumverksamheter.

3.6 Övriga konsekvenser

Riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken

Riksintresse hamn

Malmö hamns verksamhet är inte bara viktig för Malmö stad, den är viktig för riket som helhet. Malmö stad avser därför inte att vidta åtgärder som äventyrar hamnverksamheten, snarare tvärtom. För att säkerställa hamnens framtida utveckling har Malmö stad, i dialog med CMP, genomfört flera stora investeringar i hamnområdet. Efter en dom i Mark- och miljööverdomstolen, 2024-01-26, har Malmö stad fått besked på att utfyllnader får nu ske i norra hamnen.

En åtgärd utgörs av det avtal som Malmö stad och CMP gemensamt undertecknat (2020) och som anger att CMP långsiktigt ska ges möjlighet att koncentrera sin verksamhet till den lättillgängliga och kapacitetsstarka Industrihamnsrännan. Konsekvensen av detta blir att befintlig verksamhet i och kring den mer svårtillgängliga Frihamnsbassängen på sikt kommer att avvecklas. Malmö stad har enligt avtalet åtagit sig att anlägga nya kajlägen i Industrihamnsrännan i den takt som Frihamnsbassängen lämnas.

Avtalet omfattar även hamnens landverksamhet söder om Terminalgatan. Denna mark kommer på sikt också att avvecklas och koncentreras till de norra delarna av hamnområdet. Enligt det gemensamt utarbetade avtalet kommer CMP efter år 2027 endast att få arrendera marken söder om Terminalgatan ett år i taget. Allt eftersom hamnverksamheten flyttar kommer Malmö stad att återta de delar som CMP lämnar. Sammantaget medför detta att de funktioner som utgör riksintresse kommer att säkras för framtiden. I enlighet med detta avser Trafikverket att vid halvårsskiftet 2025 påbörja en översyn av riksintresset Malmö hamn så att det blir såväl aktuellt som adekvat.

För att säkerställa att den nya bebyggelsen inom planområdet inte utgör något hinder för nuvarande hamnverksamhet så har Malmö stad låtit två oberoende konsulter genomföra bullerberäkningar avseende detaljplanens föreslagna bebyggelse. Den första genomfördes av (Tyréns, 2020-04-30). Inför detaljplanens förnyade samråd har en mer detaljerad utredning genomförts av, (Brekke & Strand, 2024-09-30). I den senare prövades även en fördubbling av nuvarande hamnverksamhet i Frihamnsbassängen, det vill säga ett fullt utnyttjande av CMPs bullervillkor enligt verksamhetens miljötillstånd, trots att CMP inte har bedömt ett sådant scenario som realistiskt. Inte heller med en så pass kraftig ökning av verksamheten visar utredningen att hamnverksamheten begränsar detaljplanens bebyggelseutformning eller användning. Därmed begränsas inte heller hamnverksamheten av detaljplaneförslaget.

På sikt kommer bullersituationen att förbättras ytterligare då hamnverksamheten koncentreras längs Industrihamnsrännan och en avveckling sker av verksamheten i och i anslutning till Frihamnsbassängen. Enligt ovan nämnda avtal ska CMP senast 2026 ansöka om ett justerat miljötillstånd avseende buller. Avsikten är att anpassa miljötillståndet efter hamnverksamhetens verkliga och framtida behov och efter hamnverksamhetens kommande geografiska utbredning.



Ungefärligt planområdet inom svart streckad cirkel. Avgränsning riksintresse för hamnområde i brunt och riksintresse för kulturmiljövård i rött. Karta: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Riksintresse kulturmiljö

Detaljplanen berör område av riksintresse för kulturmiljövård. I riksintressets värdebeskrivning utpekas bland annat hamnanläggningar, kajer, järnvägsstationen och Kolgahuset att vara av värde.

Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset. Se vidare i kapitlet 3.2 ”Konsekvenser för miljö och hälsa”.

Riksintresse kustzon

Planområdet berörs av riksintressen för kustzonen. Riksintresset har en vid utbredning och omfattar stora delar av Malmö. Malmös stads huvudsakliga planeringsinriktning är att främst bygga innanför Yttre Ringvägen och använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt. Det ska dock ske utan att äventyra tillgängligheten till kusten. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset.

4 Genomförande

4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

Kommunen ansvarar genom fastighets- och gatukontoret för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgörs av allmän platsmark. Exploatören ansvarar för genomförandet och utbyggnaden av de delar som utgörs av kvartersmark.

Fastighets- och gatukontoret hanterar avtal avseende markanvisning, köpeavtal med mera där kommunal mark överläts till exploatören som blivande fastighetsägare.

Övriga frågor avseende lantmäteriförrättningar, ledningar och avtal samordnas mellan fastighets- och gatukontoret samt de blivande fastighetsägarna inom planområdet.

E.ON ansvarar för att nätstationer uppförs enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd (ELSÄK-FS 2008:1).

4.2 Tekniska genomförandefrågor

Nödvändig grundundersökning ska tas fram av exploatör i samband med bebyggandet av området.

I samband med fortsatt markprojektering bör behovet av ledningar för el och VA utredas.

Vid höjdsättningen av området ska VA Syd medverka för att säkerställa att spillvatten och dagvatten kan avledas med självfall.

VA Syd ska vara delaktiga i projektering inför omläggning/nyförläggning av ledningar samt kunna samordna planering av avläggnings sektionstandard och kvalitet.

Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploatören/fastighetsägaren.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA Syd. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov.

Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och husens entré får inte överstiga 50 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats ska vara max 75 meter. Exploatör ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglovsansökan.

Mer detaljerade bullerberäkningar kan behöva redovisas av exploatören i samband med bygglovsansökan.

Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. Utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av spänningen, exempelvis bör nätstationer placeras friliggande med ett avstånd till utrymme där människor vistas som överstiger fem meter.

4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

Upprättande av avtal

Eftersom Malmö kommun äger större delen av marken inom planområdet kommer markanvisningsavtal följt av slutliga köpeavtal att upprättas. Det tillkommer även kostnader för kommunen för inköp och fastighetsreglering av allmän platsmark.

Övriga ekonomiska genomförandefrågor

Fastighets- och gatukontoret hanterar och bekostar eventuell sanering samt ledningsomläggningar inom planområdet som föranleds av exploateringen. Fastighets- och gatukontoret bekostar eventuell utbyggnad av VA för detaljplanens genomförande. Fastighets- och gatukontoret bekostar renovering av kajer.

Blivande fastighetsägare hanterar och bekostar rivning av befintliga anläggningar ovan och under mark, markterrassering samt eventuella grundförstärknings- och/eller konstruktionsåtgärder

inom blivande kvartersmark. Blivande fastighetsägare bekostar också detaljplanen och erforderliga utredningar. Så även åtgärder som orsakas av buller och vibrationer. Ytterligare fastighetsrättsliga åtgärder för kvartersmark, såsom uppdelning i flera fastigheter, annan fastighetsreglering eller dylikt bekostas av blivande fastighetsägare.

Planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättningar. Fastighetsägare/ledningshavare bekostar lantmäteriförrättning om inget annat avtalas.

4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

Nya fastigheter inom området kommer att bildas genom avstyckning. Övriga förändringar av fastighetsindelningen kommer att ske genom fastighetsreglering. Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en eller flera av kommunens ägda park- eller gatumarksfastigheter.

I planområdet läggs kvartersmark ut för bland annat bostäder och kontor. Om marken delas in i flera fastigheter inom samma kvarter behöver samverkan sannolikt ske. För fastigheternas gemensamma behov inom kvartersmark, till exempel körytor och grönytor, kan gemensamhetsanläggningar i så fall bildas. Ledningar som kommer att förläggas inom kvartersmark säkras lämpligast genom servitut. Ansökningar om förändringar av fastigheter, gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

5 Planeringsförutsättningar

5.1 Bakgrund och organisation

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen eftersom förslaget bedöms ha ett betydande intresse för allmänheten.

Avsikten är att detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige i enlighet med 5 kapitlet 27 § plan- och bygglagen.

Medverkande

Detaljplanen har handlagts av stadsbyggnadskontoret. Tjänstepersoner har deltagit från fastighets- och gatukontoret, miljöförvaltningen, stadskontoret, kulturförvaltningen, VA Syd och EON.

Fastighetsägare och aktörer inom området har varit delaktiga i planprocessen.

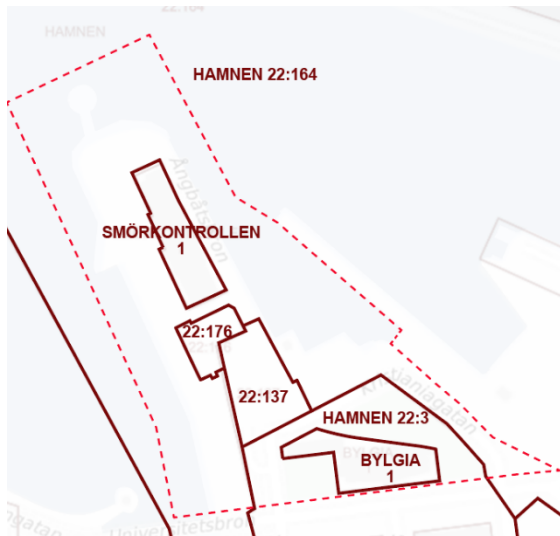
5.2 Planområdet

Plandata

Planområdet är beläget i Inre hamnen och utgörs av Ångbåtsbron och gamla Ångfärjekajen, Nyhamnsbassängen i öster samt vattenområde i norr och väster. Området är cirka 46 000 kvadratmeter stort.

Inom detaljplaneområdet finns fastigheterna och del av fastigheterna Bylgia 1, Smörkontrollen 1, Hamnen 22:3, 22:164, 22:137 och 22:176.

Fastigheten Bylgia 1 ägs av Vasakronan Fastigheter AB och Smörkontrollen 1 ägs av AB Executive Property. Malmö kommun äger övriga fastigheter inom planområdet.

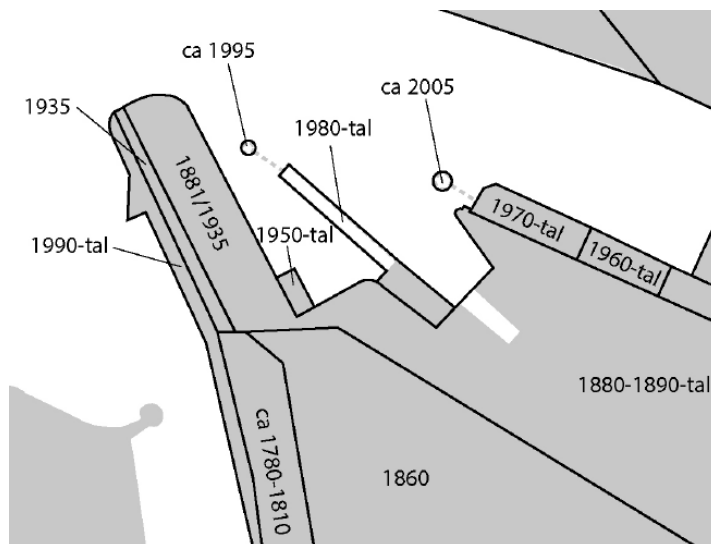


Fastighetskarta med planområde markerad med röd streckad linje. Karta: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Platsens historik

Smörkajens historia som plats för resande och koppling till omvärlden gör platsen helt unik i Malmö. Planområdet utgörs idag av ett område där hamnverksamhet bedrivits under lång tid.

Området är utfyllt etappvis sedan början på 1800-talet. Inom större delen av området utfördes utfyllnaden mellan mitten på 1800-talet och mitten på 1900-talet. Planområdet omfattas idag av byggnader som inhyser verksamheter och kontor. Större delen av ytorna består av hårdgjord mark med kajer och uppställningsplatser för fordon och gods, vändplaner, parkeringar, lastzoner för turtrafik och godstrafik med båt.



Utfyllnadsetapper i det aktuella området. Bild från kulturmiljöutredningen, sida 10.

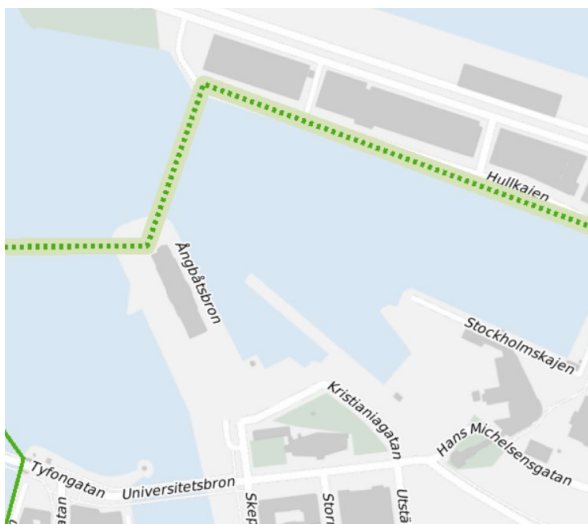


Flygfoto av planområdet, 1930-tal. Bild från kulturmiljöutredningen, sida 9.

Andelen grönyta är således mycket låg. Området har aldrig innehållit större grönytor undantaget den park som i början av 1900-talet låg vid varmbadhuset (ungefärlig placering nuvarande Bylgiahuset). Delar av den äldre parken med ett fåtal äldre, större träd finns väster och norr om Bylgiahuset. I övrigt innehåller området endast små busk/småträdsplanteringar av relativt lågt värde.

Stråk, platser, struktur, sammanhang

I *Översiktsplan Malmö* är området utpekad som befintlig blandad stad. Det finns en utpekad prioriterad grönkoppling att utveckla vidare som korsar Ångfärjekajens spets i planområdets norra del.



Uttekad prioriterad grön koppling i Översiktsplan för Malmö. Karta: stadsbyggnadskontoret Malmö stad.

Bebyggelse

Platsen ingår i ett område vars karaktär definieras som ”verksamhetsområdet hamnar” enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande*. Programmet lyfter fram att hamnområden till stor del karaktäriseras av bland annat hårdgjorda öppna ytor, kajkanter och hamnbassänger och stora ofta fristående byggnadsvolymer. Dessa drag bör genomsyra hamnområdena även i framtiden när platser omvandlas till stadsbebyggelse.

Befintlig bebyggelse inom planområdet består av två kontorsbyggnader, Smörkontrollen och Bylgiahuset.

Smörkontrollen

Den ursprungliga rödbruna tegelbyggnaden, varav idag enbart betongstommen kvarstår, uppfördes 1935 efter ritningar av arkitekten Nils Blanck. 1997–98 genomgick byggnaden, efter ritningar av Arkitektgruppen i Malmö AB, en total omgestaltning. Byggnaden är utpekad som ”Kulturhistoriskt värdefull byggnad som ska bevaras” i *Översiktsplan för Nyhamnen*.



*Bild till vänster, Smörkontrollens ursprungliga tegelbyggnad, 1980. Bildarkivet: Malmö stad.
Bild till höger, vy från nordöst, 2024. Bild: Malmö stad.*

Bylgia

Kontorskomplexet i kvarteret Bylgia ritades av Hans Westman 1954–57 och består av tre sammanbyggda huskroppar som var och en fått sitt eget uttryck. Till kontorskomplexet hör även den gestaltade trädgårdsanläggningen i kvarteret. Byggnaden är uppförd i senmodernistisk stil

med inslag av det lokala och traditionella. Arkitekturen innehåller båtreferenser i form av den båtformade huvudbyggnaden och den brygglika annexbyggnaden.

Huset placerades indraget från Skeppsbron så att det inte helt skulle skymma utsikter till och från det intilliggande Kolgahuset. Placeringen var också beroende av de järnvägsspår som genomkorsade kvarteret i öster. Byggnaden är utpekad som ”Kulturhistoriskt värdefull byggnad som ska bevaras” i *Översiktsplan för Nyhamnen*.

Huvudbyggnaden består av en åtta våningar hög byggnadskropp vars byggnadsvolym är fasad så att byggnaden är som smalast mot gavlarna. Vid huvudbyggnadens västra gavel reser sig en högdel i tolv våningar.

Precis nordväst om huvudbyggnaden finns en lägre avlång byggnad som kallas Annexet. Den ansluter till de två andra byggnaderna genom en lägre länkbyggnad. Annexet är i två plan och har ett flackt sadeltak.

Befintlig trädgårdsanläggningen samt grönytan nordöst om huvudbyggnaden härstammar från ”Ångbåtsparken”. Vid järnvägsstationer anlades historiskt ofta en liten park för resenärerna att mötas av vid anländandet och det har troligtvis varit på samma vis med ”Ångbåtsparken” men för båtresenärer.

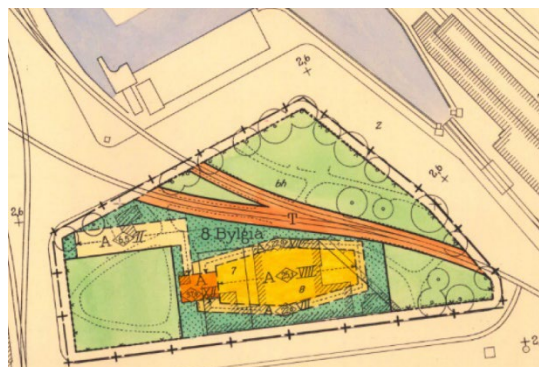


Bild till vänster, Bygghuset idag. Bild: Malmö stad.

Bild till höger, Detaljplanen för kvarteret Bylgia från 1949 gjordes inför bygget av Bygghuset. Plankartan visar den gamla parkens gångar och träd, samt järnvägens dragning genom kvarteret. Bild: Malmö stad.

Kulturmiljö

Värdefulla bebyggelsemiljöer

Malmö Museer har tagit fram ”Kulturhistorisk utredning Inre hamnen och Frihamnen, Malmö kulturmiljö 2002”. I denna utredning preciseras kulturmiljövärdena inom Nyhamnen. Utredningen pekar ut kulturhistoriskt värdefulla byggnader i området samt framhåller att ny bebyggelse ska anpassa sin utformning till befintliga kulturmiljövärde. Den tidiga bebyggelsen i Nyhamnen växte fram under 1800-talets senare del och 1900-talets början. De kommunikativa möjligheterna på platsen gjorde att livsmedelshandling förlades i anslutning till station och hamn som till exempel Posthuset (1900), Hushållningssällskapet (1884) och Slakthuset (1900). Av liknande skäl tillkom 1935 den så kallade Smörkontrollen, ett kontrollorgan för ägg- och mejerivaror, på Ångbåtsbron. Under 1900-talets senare del förlorade dessa verksamheter delvis sin betydelse och lades ned.

Malmö Museer har gjort en bedömning i rapporten *Kulturmiljöaspekter Smörkajen DP5611* av Kulturmiljösektionen 2019-06-17 av kulturmiljövärdena inom planområdet. Rapporten *Kv. Bylgia, kulturmiljöunderlag* har tagits fram, av Tyréns 2019-08-30, i syfte att identifiera Bygghusets

värdebärande karaktärsdrag samt ta fram förslag på lämpliga skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Bylgiahuset anses ha ett högt kulturhistoriskt värde och vara särskilt värdefull. Byggnaden utgörs av ett kontorskomplex med tillhörande trädgårdsanläggning och bör bevaras i sin helhet. Även kvarterets form utgör en värdefull struktur då den tillkommit på grund av spårdragningar till Smörkontrollen. Byggnadens relation till Kolgapalatset och deras gemensamma roll som landmärken i hamninloppet, i synnerhet sett från Västra hamnen, är av stor betydelse och bör fortsatt vara tydlig.

Kontorsbyggnaden på fastigheten Smörkontrollen 1 är kraftigt ombyggd men utgör trots det en kulturhistoriskt intressant företeelse med sin öppna placering med direkt koppling till de omgivande kajerna.

Precisering av krav om skydd och varsamhet har införts i planen så att förbudet mot förvanskning följs enligt 8 kapitel 13 § plan- och bygglagen (2010:900). Kraven på varsamhet ska innebära en precisering av de generella krav om varsamhet som alltid gäller enligt 2 kapitel 6 § plan- och bygglagen (2010:900), exempelvis att byggnader som omfattas av förbudet mot förvanskning inte får rivas. Ett rivningsförbud gäller endast en byggnadsstomme. Det innebär att ett rivningsförbud måste kompletteras med skydds- och varsamhetsbestämmelser för att byggnaden ska ha ett fullgott skydd.

Värdefull miljö i övrigt

Förutom bebyggelsemiljöer har Malmö museum även identifierat värden för platsen övriga miljö i rapporten *Kulturmiljöaspekter Smörkajen DP5611* av Kulturmiljösektionen, 2019-06-17.

Befintliga strukturer, så som pollare, kajer, liksom området flikiga form vittnar om hamnens utveckling och användning och bör bevaras i så hög utsträckning som möjligt. Dessa strukturer och spår bidrar till förståelsen och upplevelsen av områdets historia och kan vid en framtida utveckling i hög utsträckning bidra till områdets karaktär.

Naturmiljö

Området bedöms inte inhysa särskilda naturvärden.

Planområdet är inte utpekad i Naturvårdsplan för Malmö.

Topografi, landskap, grönstruktur

Planområdets topografi ligger i genomsnitt kring 2,0 - 2,5 meter över nollplanet.

Växtligheten i området består i huvudsak av vilt växande gräs och mindre buskar längs byggnader, parkeringsplatser, gator och gångbanor. Grönytor finns i anslutning till Bylgiahuset och längs Hans Michelsensgatas södra sida.

Kollektivtrafik

Planområdet har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik. Avståndet mellan planområdet och Malmö centralstation är cirka 400 meter. Vid Malmö centralstation finns förutom tågtrafik även bussterminalen för stads- och regionbusstrafiken. Busshållplatser för stadsbussar finns norr om Slagthuset vid Jörgen Kocks gata cirka 150 meter från planområdet.

Gång-, cykel- och biltrafik

Planområdet nås idag via Hans Michelsensgatan och Stockholmskajen i öster samt Universitetsbron i väster. Inom planområdet utgörs gatunätet av Skeppsbron, Ångbåtsbron samt Kristianiagatan.

Det är i stora delar av planområdet otydligt vilka gator som är avsedda för gående och cyklister.

Teknisk försörjning

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten- och avlopp. Inom planområdet är Va-systemet duplikat/kombinerat med dag- och spillvatten som går i samma ledningar.

Gasledningar finns längs Skeppsbron och vidare upp till Ångbåtsbron. Fjärrvärme finns i Hans Michelsensgatan samt Ångbåtsbron.

Kommunal och kommersiell service

Kommersiell service finns i och i nära anslutning till Centralstationen.

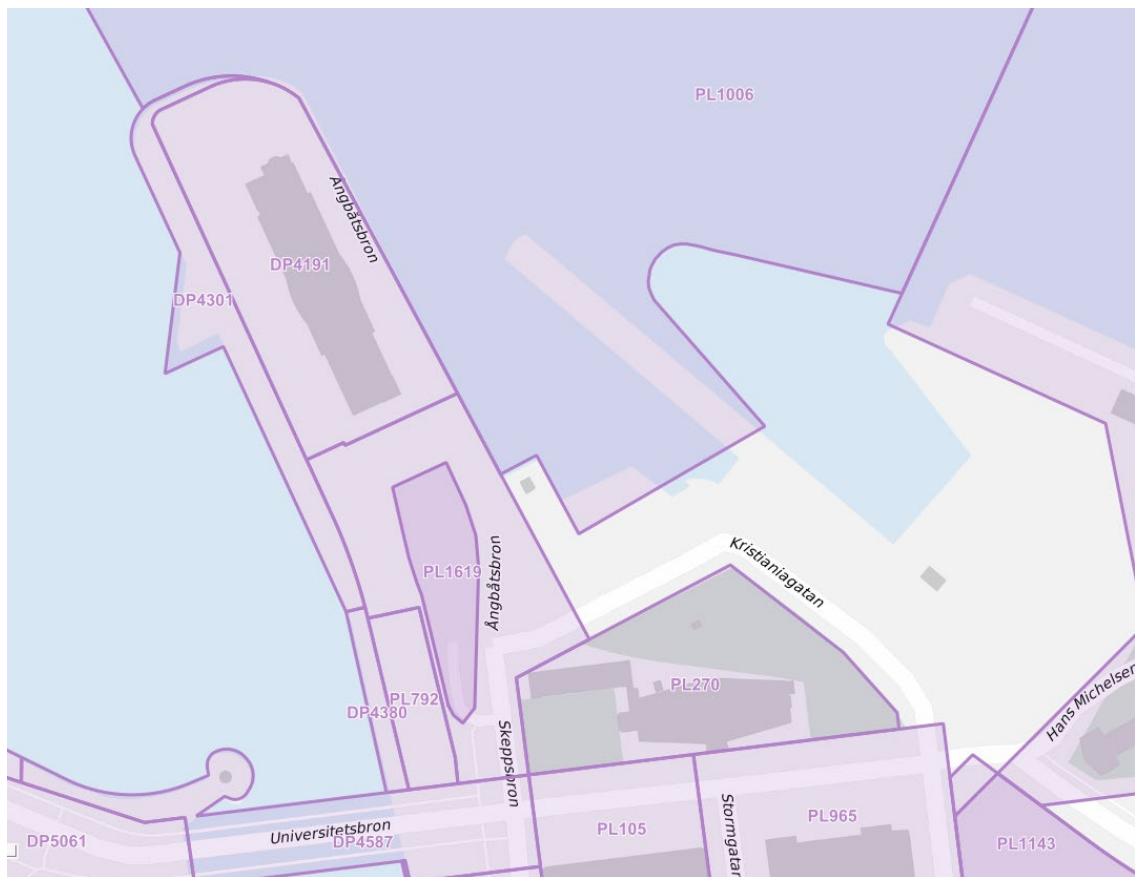
5.3 Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planområdet redovisas i översiktsplanen som utbyggnadsområde för befintlig bebyggelse och ny blandad stad. Området ingår i *Översiktsplan för Nyhamnen*.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är DP 4191, DP 4301, DP 4380, DP 4587, PL 1619, PL 1006, PL 965, PL 792, PL 270, PL 105, PL 1143. Fastighetsplan FP TI 00550 gäller som fastighetsindelningsbestämmelse. Gällande detaljplaner och fastighetsindelningsbestämmelser upphör att gälla inom planområdets gränser i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft.



Befintliga detaljplaner inom planområdet, allmän platsmark med park finns inom PL270. Karta: stadsbyggnadskontoret Malmö stad

5.4 Underlag till planarbetet

Kommunövergripande dokument

- Strategi för kustskydd, 2023
- Riktlinjer för bostadsgårdar, 2023
- Riktlinjer för levande bottenvåningar, 2023
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Grönplan för Malmö, 2003
- Bostadsförsörjningsprogram för Malmö 2022-2026
- Naturvårdsplan för Malmö, 2012
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- Energistrategi för Malmö, 2022-2030
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Renhållningsordningen 2021-2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
- Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016
- Arkitekturstaden, 2018
- Färdplan för klimatneutralt byggande, 2024

Utredningar till grund för planförslaget

Kulturbistoria

- Kulturhistorisk utredning Inre hamnen och Frihamnen, Malmö kulturmiljö 2002.
- Kulturmiljöaspekter Smörkajen DP5611, Kulturmiljösektionen, 2019-06-18
- Kv. Bylgia kulturmiljöunderlag, Tyréns, 2019-08-30
- Smörkajen Nyhamnen i Malmö, Kulturmiljöutredning och konsekvensanalys 21-08-31
- Kulturmiljöanalys Nyhamnen, COBE, 24-07-02
- Kulturlivsanalys Nyhamnen, Rodeo (002), 24-08-30

Buller

- Bullerutredning Smörkajen, Efterklang-AFRY, revision D, 2020-09-08
- Second opinion Bullerutredning Smörkajen, Brekke & Strand, 2023-04-19
- Bullerutredning Smörkajen Uppdatering av bullerutredning utifrån nytt planförslag, Brekke & Strand, 24-09-30
- Bullerutredning Smörkajen, möjlighet till ljuddämpad sida, 2023-04-03

Risk

- Fördjupad riskanalys Malmö rangerbangård, Bricon AB, 2019-04-18
- PM MKB FÖP Nyhamnen Luftföroreningar, Sweco, 2015-12-18 rev 2017-10-19

Luftkvalitet

- Utredning av luftkvaliteten på två platser i Dockan för år 2024, Malmö stad Miljöförvaltningen, 2025-02-06

Markmiljö

- Nyhamnen, översiktlig markmiljöundersökning, Ramböll, 2018-02-16
- PM Förorenad mark DP 5611, Fastighet- och gatukontoret, 2019-10-01
- Miljöteknisk markundersökning Smörkajen, COWI, 2020-12-16

Dagvatten och skyfall

- Skyfall och havsnivåhöjningar för Smörkajen Dp 5611, Nyhamnen, WSP, 2019-09-19
- Karta Smörkajen Skyfall Översvämning SWMS, WSP, 2020-08-17
- PM förslag till dagvattenrening Smörkajen koncept, WSP 2019-11-20S

Stadsbyggnadskontoret

Mikael Ström Remin

Enhetschef

Anita Cardinali

Planhandläggare

Emilie Malmberg

Planhandläggare