



## GRANSKNINGSHANDLING

### PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. (Norra hamnen, delområde 2) i Hamnen i Malmö

---



*Adress- och fastighetskarta med planområdet markerat med röd linje. För exakt avgränsning se plankarta.*

## Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
Planprogram juni 2009	Planprogram Pp 4792 godkändes av stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN planuppdrag november 2018	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN samråd oktober 2019	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Samrådstid 25 oktober – 29 november 2019
<b>SBN granskning maj 2020</b>	<b>Beslut om granskning i stadsbyggnadsnämnden (SBN).</b>
SBN godkännande oktober 2020	Beslut om godkännande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
KF antagande december 2020	Beslut om antagande i kommunfullmäktige (KF).
Laga kraft januari 2021	

## Planfakta

<p><b>Dp 5625</b></p> <p><b>Planförfarande:</b> utökat</p> <p><b>Sökande:</b> Fastighets- och gatukontoret</p> <p><b>Planhandläggare:</b> Asterios Tolikas asterios.tolikas@malmo.se tel 040 - 34 24 23</p>	<p><b>Planhandlingar</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• denna planbeskrivning</li><li>• plankarta</li><li>• miljökonsekvensbeskrivning</li><li>• planprogram</li></ul>
---	---

## Innehållsförteckning

Planprocess .....	2
Planfakta .....	2
Innehållsförteckning .....	3
<b>1 Planförslaget i korthet .....</b>	<b>4</b>
1.1 Syfte .....	4
1.2 Sammanfattning .....	4
<b>2 Planförslag .....</b>	<b>5</b>
2.1 Stadsbyggnadsidé / Områdets disposition och gestaltning .....	5
2.2 Bebyggelse .....	5
2.3 Grönstruktur på allmän platsmark .....	6
2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark .....	6
2.5 Trafik .....	6
2.5 Teknisk försörjning .....	8
2.7 Administrativa bestämmelser .....	8
<b>3 Konsekvenser .....</b>	<b>9</b>
3.1 Bedömning av miljöpåverkan .....	9
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa .....	9
3.3 Ekonomiska konsekvenser .....	9
3.4 Konsekvenser för fastigheter .....	10
3.5 Samhällskonsekvenser .....	10
<b>4 Genomförande .....</b>	<b>11</b>
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor .....	11
4.2 Tekniska genomförandefrågor .....	11
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor .....	11
<b>5 Planeringsförutsättningar .....</b>	<b>12</b>
5.1 Bakgrund och organisation .....	12
5.2 Planområdet .....	12
5.3 Tidigare ställningstaganden .....	15
5.4 Underlag till planarbetet .....	16

# 1 Planförslaget i korthet

## 1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra hamnanknutna verksamheter, logistikföretag och verksamhetskoppad service inom området, som del av en fortsatt utbyggnad av Malmö Industrial Park. Detaljplanen ska också möjliggöra etablering av vindkraft inom området.

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

## 1.2 Sammanfattning

### Planförslag

Planförslaget tar sin utgångspunkt i strategier från planprogrammet för Norra hamnen. Planområdets läge i Norra hamnen möjliggör befintlig infrastruktur för transportslag som sjöfart, järnväg och lastbil. Planförslaget tar hänsyn till designkoncept för Norra hamnen som bland annat syftar till att områdets logistikcentrum ska uppfattas som en helhet.

Genom att fylla ut den nordvästra delen av Norra hamnen skapas förutom ny mark för industri- och hamnverksamhet även möjligheten att etablera vindkraftverk. Den planerade utfyllnaden kräver tillstånd för vattenverksamhet (tidigare benämnt vattendom). Detaljplanläggningen och miljöbedömning samordnas med den prövning enligt miljöbalken som detta innebär. Planförslaget innebär också att ett naturområde skapas i planområdets nordöstra hörn. Naturområdet är tänkt att kunna fungera som fågelhabitat.

Högsta nockhöjd för byggnader regleras till 45 meter. Vindkraftverken får uppföras till en totalhöjd på 175 meter.

Gatusystemet utformas och organiseras så att näringslivet ges möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. Längs områdets gator anläggs gång- och cykelbanor för att göra dem tillgängliga för samtliga trafikslag.

### Konsekvenser

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

### Planeringsförutsättningar

Planområdet är cirka 569 200 kvm stort och består idag av industrimark samt vattenområde. Planområdet är beläget i Norra hamnen och omfattar delar av fastigheten Hamnen 22:164 samt ett allmänt vattenområde utan fastighetsbeteckning. Fastigheten Hamnen 22:164 ägs av Malmö kommun.

### Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen.

Av länsstyrelsens granskningsyttrande till översiktsplan framgår att för området kvarstår följande att hantera i aktuell planläggning:

- Riksintresse för kommunikationer - Malmö Hamn
- Riksintresse för kustzonen
- Risk för översvämning
- Miljökvalitetsnormer för vatten
- Miljökvalitetsnormer för luft

## 2 Planförslag

### 2.1 Stadsbyggnadsidé / Områdets disposition och gestaltning

Planförslaget tar sin utgångspunkt i strategier från planprogrammet för Norra hamnen. Planprogrammet beskriver olika funktioner som är lämpliga att lokalisera i Norra hamnen på grund av det strategiska läget i Öresundsregionen och de möjligheter som finns att utnyttja befintlig infrastruktur.

Ett designkoncept har tidigare tagits fram för Norra hamnen. Tanken är att Norra hamnens logistikcentrum ska uppfattas som en helhet. Färgskalan inom området bör samordnas. Mer individuell färgsättning kan ske för in- och utlastningsportar, skyltar samt byggnadsdel för kontor. De delar av byggnaden som inrymmer kontor bör accentueras och placeras så att de är väl synliga från gatan med tillhörande besöksparkering. Ett för området samordnat och tilltalande skyltsystem för området föreslås för att underlätta orienteringen. Detta samordnas lämpligen med övriga delar av hamnen. I designkonceptet har en högsta byggnadshöjd om 30 meter föreslagits. För att skapa en större flexibilitet inom området har dock generellt högsta byggnadshöjden satts till 40 meter i planförslaget. Bedömningen är att Norra hamnen är mindre känslig ur landskapsbildsynpunkt och därmed kan denna byggnadshöjd godtas.

### 2.2 Bebyggelse

#### Användning/ändamål

Avsikten är att planområdet ska nyttjas för industri kopplat till hamnverksamhet (J) samt hamnändamål (V och V<sub>1</sub>). Avsikten är även att vindkraftverk (E<sub>1</sub>) ska kunna uppföras inom delar av området.

#### Exploateringsgrad, täthet, höjder

Planförslaget innebär en högsta nockhöjd på 45,0 meter. Skorstenar, silobyggnader och liknande tillåts uppföras till en högre höjd än föreskriven högsta byggnadshöjd, dock inte högre än 100 meter. Solceller, solpaneler eller liknande ska inte inräknas i byggnadshöjden.

Vindkraftverk tillåts ha en totalhöjd på 175 meter (gäller höjd till vingspets i högsta läge).

En 20,0 m bred markremsa längs med kajen får endast utrustas med funktioner och utrustning för lastning och lossning av gods över kaj (kranar, transportörer och liknande).

#### Placering

Byggnader ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns. Elnätstationer och pumpstationer för VA får uppföras inom kvartersmark.

#### Utförande

Markhöjd får inte understiga +3.0 meter (RH 2000). Undantag medges i anslutning till kustlinjen, vid kajer samt angränsande planområden där höjden underskrids vid kajer samt vid angränsande planområden som har befintliga markhöjder lägre än +3.0 meter. Höjd på färdigt golv för nya byggnader får inte understiga + 3,0 meter i höjdsystem RH 2000. Källare eller liknande som uppförs under denna nivå ska utföras vattentäta upp till + 3,0 meter (RH 2000).

#### Fastighetsstorlekar

Detaljplanen innehåller inga bestämmelser om fastighetsindelning. Fastighetsindelningsbestämmelser kan dock vid behov, genom en ny planprocess, införas för att styra det fastighetsrättsliga genomförandet av detaljplanen.

### 2.3 Grönstruktur på allmän platsmark

Planförslaget möjliggör för ny grönska i form av grönska i gaturummet samt skapande av ett nytt naturområde.

#### Natur

Planförslaget omfattar ett cirka 37 500 kvm stort naturområde (NATUR) vid planområdets norra del. Avsikten är att anlägga en biotop för att kompensera för mark som tas i anspråk för industri och hamnändamål. Den nya biotopen ska bestå av öppna, grusiga eller sandiga ytor med låg och gles vegetation. Marken ska vara flack men något ojämn så att tillfälliga vattensamlingar kan bildas. Naturområdet kommer att nära koppling till vattnet. Kvartersmarken närmast vattnet har prickats och inga byggnader kommer uppföras.

### 2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark

#### Höjdsättning av mark

En ny föreskriven plushöjd, +4,5 meter i höjdsystemet RH 2000, är utsatt på allmän platsmark GATA i planområdets östra del.

### 2.5 Trafik

#### Gång- och cykeltrafik

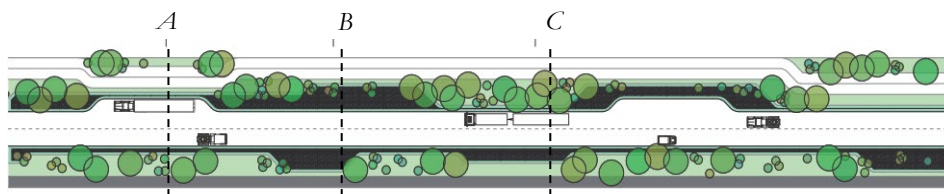
Separata gång- och cykelvägar ska skapas utmed gatorna inom allmän platsmark. Cykelbana ska finnas åtminstone på en sida av gatan. Korsningspunkter för oskyddade trafikanter ska utformas med hög trafiksäkerhet som mål. Gång- och cykelvägarna i Norra hamnen ska utformas så att de på sikt ska kunna kopplas samman med det övergripande och sammanhängande gång- och cykelvägnätet i hamnen.

#### Kollektivtrafik

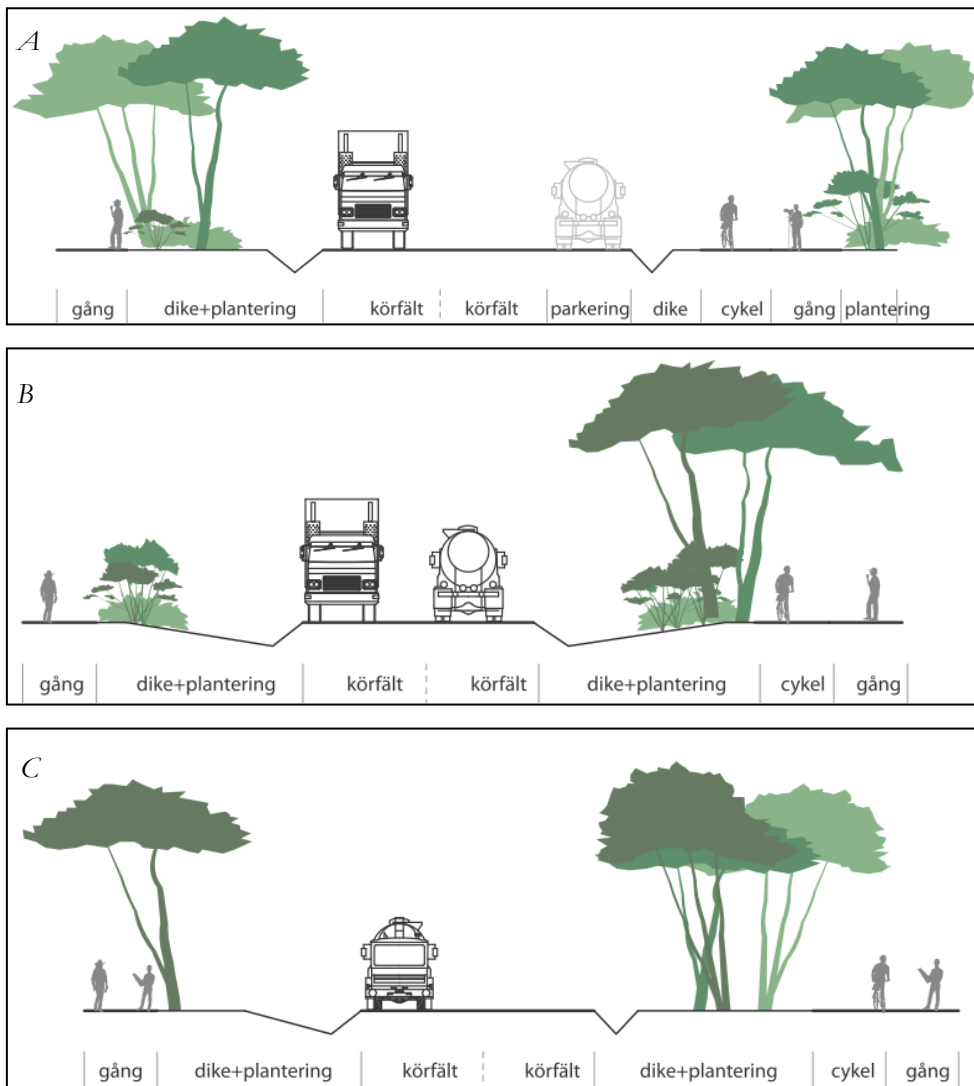
En stadsbusslinje trafikerar området. Vid etablering av busshållplatser är det viktigt att koppla samman dessa med gång- och cykelstråk, så att kollektivresenärer tryggt kan ta sig vidare inom Norra hamnen. Gator ska kunna rymma busshållplatser i den omfattning som är rimlig.

#### Biltrafik

Biltrafik till och från planområdet får tillfarter från Verkögatan. Gator (GATA) inom planområdet har som främsta syfte att säkra godstransporterna till och från de planerade verksamheterna. De ska därför vara dimensionerade så att lastbilar med släp ledigt ska kunna framföras.



Princip för gata med parallell gc-väg, sektion A, B och C, se nedan.



### Bilparkering

Malmö stads p-norm medför ett krav på 0,3 bilplatser per anställd. Utöver parkering för de anställda ska besöksparkering anordnas. Behovet kan variera mellan olika verksamheter och får anpassas för varje verksamhet. Besöksparkering placeras lämpligen orienterad mot och synlig från gata. Parkeringsbehovet för tänkta verksamheter ska fastställas och redovisas i anslutning till bygglovsskedet.

### Cykelparkering

Malmö stads p-norm för cykelparkering innebär 0,3 cykelplatser per anställd samt cykelplatser för besökare till arbetsplatserna. Behovet kan variera med typ av verksamhet. Cykelparkeringars utformning och placering är avgörande för hur väl de kommer att utnyttjas.

### Angöring

Enligt Boverkets byggregler ska angöring kunna ske inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga och användbara entréer till arbetsplatser. Besöksparkering för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meter från tillgängliga och användbara entréer.

Lastning och lossning ska ske inom den egna fastigheten. Det ska dock vara möjligt för fordon att angöra utmed gatan i särskilt anordnade parkeringsfickor.

Angöring till NATUR-området kommer kunna ske från GATA, allmän platsmark.

## **2.5 Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning och spillvatten**

Höjdsättning av området är mycket viktigt för att det ska bli tekniskt möjligt att förlänga det befintliga VA-nätet så att spillvatten kan avledas med självfall från det planerade området. Det krävs en djupare utredning för att visa på hur ett ledningsnät kan anslutas till det befintliga nätet. Att ansluta vid fastighetsgräns förutsätter att höjdsättningen av området medger det, i annat fall kan det bli nödvändigt med pumpning, vilket i sådant fall innebär att det behöver reserveras mark för detta ändamål. Planområdet ingår inte i VA SYDs verksamhetsområde för spill-, dag-, eller dricksvatten idag.

### **Dagvatten**

Aktuellt planområde utgör en mindre del i en större verksamhetsyta för hamn- och industri-ändamål.

Anslutning av nytt VA-ledningsnät som kan anslutas med självfall till befintligt ledningsnät i öster, kommer att vara beroende att marken höjdsätts på sätt som gör det möjligt. Enligt en övergripande bedömning av höjdsättningen av området väntas en del av området kunna anslutas till VA-nätet. Resterande delar (större delen av utfyllnadsområdet) kan antingen dagvattnet pumpas upp till VA-nätet eller avledas efter rening dels i svackdiken (för allmän platsmark) dels inom fastigheten (enskilda verksamheter) till Öresund.

För att lösa dagvattenhanteringen på allmän platsmark avsätts mark inom allmänna gator för att ge plats åt fördröjning och rening i form av svackdiken (allmän platsmark). Dessa svackdiken kommer anläggas i anslutning till gatorna på allmän platsmark innan verksamheterna etablerar sig på platsen.

En förutsättning är vilken typ av verksamheter som kommer etablera sig inom området och vilket behov det kommer finnas av att fördröja och rena dagvattnet som avleds dels till befintligt VA-nät, dels till Öresund, med slutlig recipient Malmö hamnområde. Möjlighet till fördröjning och rening av dagvatten ska finnas inom respektive fastighet.

Sammanfattningsvis finns goda möjligheter inom planområdet för fördröjning och rening av dagvatten dels på allmän platsmark, dels på kvartersmark beroende på typ av verksamhet som etablerar sig i området. Östra delen av planområdet väntas kunna kopplas på befintligt VA-nät.

### **Avfallshantering**

Avfallshanteringen för verksamheter ordnas på respektive fastighet.

## **2.7 Administrativa bestämmelser**

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 15 år från det datum beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

### **Upphävande av strandskydd**

Strandskyddet upphör att gälla inom planområdet.



## 3 Konsekvenser

### 3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3§ miljöbalken. Därför har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats där en avgränsning har gjorts av de frågor som anses vara av den omfattningen att de bedöms ge betydande miljöpåverkan:

- Stadsbild och landskapsbild (vindkraftverken)
- Påverkan från industri- och hamnverksamhet
- Utfyllnaden i havet
- Naturmiljön – Strandskydd och Natura 2000

Dessa frågor hanteras och konsekvensbeskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n).

Övriga konsekvenser från risk och säkerhet, klimatförändringar, markföroreningar, buller och trafikkonsekvenser beskrivs även i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) för att få en bättre övergripande bild över planförslagets sammanlagda miljöpåverkan.

Konsekvenser från miljöaspekter, samt tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser av projektet beskrivs här i planbeskrivningen, under avsnittet ”konsekvenser”.

Enligt miljökonsekvensbeskrivning bedöms utbyggnaden enligt detaljplanen kunna ske utan att oacceptabla konsekvenser för miljön uppstår. Störningar i form av exempelvis buller och utsläpp kan hanteras i detalj i samband med tillståndsgivning och villkorsskrivning. Planförslaget påverkar fågellivet i en omfattning som kräver att särskild åtgärds vidtas genom att ett naturområde skapas. Sammantaget bedöms miljökonsekvenserna vara acceptabla.

### 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

#### Kulturmiljö och arkeologi

Ingen kulturmiljö bedöms påverkas av planförslaget.

Det finns registrerade förlista fartyg och stenåldersboplatser utanför Malmö, därutöver finns ett stort mörkertal. Området ligger nära Sege ås förhistoriska mynning vilket ger området en mycket hög potential för boplatsläge.

Området är så pass stort att ansökan till ingrepp i fornlämning måste komma in till kulturmiljöenheten på länsstyrelsen innan något arbete genomförs i vattnet utanför hamnområdet.

#### Radon

Då planområdet ligger inom normalriskområde för radon ska konstruktioner utformas radonskyddade.

### 3.3 Ekonomiska konsekvenser

#### Avtal

Nödvändiga avtal kommer att upprättas mellan Malmö stad och kommande fastighetsägare på platsen.

#### Övriga ekonomiska konsekvenser

Planområdets genomförande förutsätter ekonomiska investeringar i allmän platsmark, GATA med tillhörande hantering av dagvatten samt iordningsställande och säkerställande

av området NATUR. Ekonomiska investeringar kommer också förutsättas för utfyllnad av vatten samt iordningsställande av kajer och eventuella klimatskydd.

### **3.4 Konsekvenser för fastigheter**

Inom området med markanvändning för industri och hamn föreslås nya fastigheter bildas. Den mark som ska ingå i allmän platsmark tillhör redan idag kommunalägda fastigheten Hamnen 22:164.

Kommunen blir huvudman för allmän platsmark.

En ansökan om medgivande av användning av allmänt vattenområde (område som saknar fastighetsbeteckning) har gjorts hos Kammarkollegiet.

### **3.5 Samhällskonsekvenser**

#### **Barnperspektiv**

Ett hamnområdes utformning utgår inte i första hand från barnperspektivet. Lokaliseringen av industriområdet och hamnen gör dock att störningar i form av buller m.m. i barns vardagliga levnadsmiljö i andra delar av staden kan undvikas i större utsträckning. Planen ger utrymme för separata gång- och cykelstråk för god trafiksäkerhet.

#### **Kommersiell service**

I samband med utbyggnaden av Norra hamnen kommer behov av olika typer av service att öka, t.ex. servicestationer för fordon, restauranger m.m. Service riktad till verksamheterna i Norra hamnen finns möjlighet att etablera främst i den sydöstra delen av Norra hamnen.

#### **Relevanta övriga projekt**

Malmö stad ansöker om tillstånd hos Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt att göra en utfyllnad inom ett cirka 236 000 m<sup>2</sup> stort vattenområde inom planområdet. Detaljplaneläggningsen löper parallellt med den prövningen.

## 4 Genomförande

### 4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

Kommunen ansvarar genom fastighet- och gatukontoret för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgörs av allmän platsmark. Respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnaden av de delar som utgörs av kvartersmark.

Frågor om markköp, lantmåteriförrättningar, ledningar och avtal ska samordnas mellan fastighetsägarna inom planområdet.

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

Med hänvisning till Tillstånd för utfyllnad (Dom M 3846-12, Villkor 1.2 k) ska sökanden innan utfyllnaden påbörjas upprätta ett fågelhabitat. Efter det att utfyllnaden utförts ska habitatet ha en slutlig yta av ca 3,8 hektar.

En lämplighetsprövning för uppförande av vindkraftverk är en separat prövning enligt miljöbalken. Anläggningen kommer att vara tillståndspliktig enligt miljöbalken och behöva prövas av miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne. Prövning av Natura 2000 och artskydd kommer krävas. Det kan också finnas ett behov av tillstånd eller anmälan för de planerade verksamheterna.

### 4.2 Tekniska genomförandefrågor

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

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

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

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA-Syd. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen och åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglov. Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadens entré får inte överstiga 50 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats ska vara max 75 meter. Respektive fastighetsägare ska redovisa att tillgången till brandvatten är säkerställd samt att avstånden och flöden i VAV-normen P-83 uppfylls. Insattiden överstiger 10 min, vilket innebär att kontor och andra byggnader inte kan förväntas utrymmas med hjälp av räddningstjänsten. I samband med projektering av omhändertagande av dagvatten kan även frågan om omhändertagande av släckvatten beaktas.

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 annan byggnad där människor vistas som överstiger fem meter.

### 4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

#### Övriga ekonomiska genomförandefrågor

Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, gas-, va-, tele- eller elledningar bekostas av exploatören.

Planens genomförande förutsätter lantmåteriförrättning vilket ska bekostas av fastighetsägaren/ledningshavaren om inget annat avtalas.

## 5 Planeringsförutsättningar

### 5.1 Bakgrund och organisation

#### Motiv för planläggningen

Planläggningen motiveras av att efterfrågan från näringslivet på ny mark för hamnverksamhet och industri i Malmö är stor. I dagsläget råder det brist på större industri- och logistiktomter. Det aktuella området motsvarar den typ av mark som efterfrågas i Malmö hamnområde och kommer att utgöra en utökning av befintlig industripark; Malmö Industrial park (MIP). Planläggningen motiveras också av önskemålet att utnyttja havets potential och det gynnsamma, exponerade läget för produktion av hållbar energi i form av vindkraft.

Utmed Malmös kustlinje är endast Hamnen avsett för utbyggnad av hamn- och verksamhetsändamål. Då alla andra alternativ utmed Malmös kustlinje för lokalisering av nytt område för Malmö Industrial Park och Hamnområdet uteslutits har två lägen varit aktuella i samband med expansionen varav huvudalternativet som aktuellt planförslag bygger på har bedömts vara det bästa utifrån farleder, riksintresse för Malmö hamn och avstånd till natura 2000 området.

Stora investeringar i Sydsveriges infrastruktur, bland annat genom Spillepengsrondellen och nya vägar/järnvägsanslutningar, till och från Malmös hamnområde innebär att hamnen i Malmö kommer att få en allt viktigare roll i regionen och Nordeuropa. Öresund är ett av världens mest trafikerade sund med över 40 000 fartyg per år. Här passerar de flesta fartyg som är på väg mellan Östersjön och Nordsjön/Atlanten.

Malmö hamn förklarades av Trafikverket i november 2010 som en hamn av riksintresse. Riksintresset för anläggningar för kommunikation gäller både befintliga- och framtida anläggningar. Hamnområdets läge med tillgång till hamn, järnväg och väg gör området unikt i norra Europa. EU-kommissionen har beslutat om att utse Malmö till en CORE-hamn i det europeiska transportnätverket TEN-T (TransEuropeiskaTransportnät). TEN-T nätverket syftar till att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU-området. I nätverket ingår förutom hamnar även flygplatser, järnvägar och gränspassager.

Målet med planläggningen är att ny detaljplan upprättas med ändamål att förverkliga ett verksamhetsområde genom att tillhandahålla byggklar kvartersmark som kan upplåtas alternativt säljas för logistikföretag och verksamhetskopplad service som bidrar till att stärka hamnens verksamhet.

#### Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökad planförfarande i enlighet med 5 kap 7§ plan- och bygglagen den bedöms innebära en betydande miljöpåverkan.

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

#### Medverkande

Detaljplanen har handlagts av stadsbyggnadskontoret. Under arbetet med att ta fram detaljplanen har dessutom tjänstepersoner från fastighets- och gatukontoret, VA- Syd och miljöförvaltningen deltagit.

### 5.2 Planområdet

#### Plandata

Planområdet är cirka 569 200 kvm stort och består idag av industrimark samt vattenområde. Planområdet är beläget i Norra hamnen och omfattar delar av fastigheten Hamnen

22:164 samt ett allmänt vattenområde utan fastighetsbeteckning. Fastigheten Malmö Hamnen 22:164 ägs av Malmö kommun.



Ortofoto med planområdets ungefärliga avgränsning markerat med röd linje. För mer exakt avgränsning, se plankarta.

### Platsens historik

Malmö har inte haft någon naturlig djuphamn. Från medeltiden till slutet av 1700-talet fanns en lång träbrygga ut i havet. Den första hamnen började byggas på 1770-talet på initiativ av affärsmannen Frans Suell. Den nya hamnen gjorde att skepp slapp ankra på redan och lasta om till mindre båtar. 1820 fanns två pirer med en hamnbassäng upp till 4 meters djup. Senare började områden väster och öster om pirarna att vallas in. Järnvägsstationen invigdes 1856 på utfylld mark. Sen fortsatte expansionen av hamnområdena genom utfyllnader, där Norra hamnen är den senast utfyllda invallningen.

### Bebyggelse

Planområdet är obebyggt.

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 hårdgjorda öppna ytor, kajkanter och hamnbassänger och stora ofta fristående byggnadsvolymer.

### Kulturmiljö

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök finns inga fornlämningar inom planområdet.

### Naturmiljö

Enligt *Naturvårdsplan för Malmö* ingår planområdet i området Norra hamnen. Området Norra hamnen bedöms vara ett område med högt naturvärde, vilket innebär att det är av kommunalt intresse och att det utmärker sig jämfört med övriga landskapet genom en oftast större mångfald av arter eller biotoper. Området är viktigt som häck-, flytt-, rast- och övervintringsplats för diverse fågelarter, och naturvårdsplanen föreslår att det vid exploatering sparas områden av tillräcklig storlek för framför allt häckfågeln i området.

I Lommabukten, cirka 2,5 km nordöst om planområdet, ligger ett cirka 220 hektar stort Natura 2000-område av gemenskapsintresse enligt habitatdirektivet. Området är till största

del ett vattenområde, och är utpekade som SCI-område enligt habitatdirektivet för sina sandbankar, estuarier, blottade ler- och sandbottnar, driftvallar, sten- och grusvallar, glas-örtsstränder, salta strandängar och fuktängar. De grunda bottenarna i Lommabukten utgör viktiga lek- och yngelplatser för fisk. Strandängarna är väldigt gamla och har brukats som betesmark sedan bronsåldern. De har ett stort kulturhistoriskt värde. Området har ett rikt fågelliv, liksom en rik flora och insektsfauna. Området belastas av fosfor- och kväveläckage från tätort och trafik.

#### *Fågelliv*

Malmö hamn har successivt byggts ut under åtskilliga decennier och i samband med utfyllnader har många goda fågelhabitat bildats, blomstrat och därefter i flertalet fall exploaterats. Under perioden från 1990 till idag har värdefulla habitat exploaterats i bland annat Västra hamnen, Mellersta hamnen, Oljehamnen samt delar av Norra hamnen. Exploateringen av Västra hamnen 1999 ledde till ett löfte om ett framtida fågelhabitat i Norra hamnen. Ersättningsbiotopen anlades 2004 och omfattar delar av planområdet.

En inventering av fågellivet i Norra hamnen *Inventering av vadare, tärnor och måsar i Norra hamnen 1998–2014* togs fram av Skånes Ornitologiska Förening år 2014. Enligt dokumentet har det häckande fågelbeståndet i Malmö hamnområde huvudsakligen bestått av vadararterna strandskata, skärfläcka, tofsvipa, större strandpipare, mindre strandpipare samt rödbena. Bland tärnorna har fisk-, silver- och småtärna från och till haft goda bestånd och för den senare har Malmö varit ett för det totala skånska beståndet mycket viktigt område. Bland måsarna har fiskmåsen under lång tid varit en vanlig häckfågel och skrattmåsar har bildat stora kolonier i Sjölandaområdet, senare Oljehamnen och därefter i Norra hamnen. Grå- och vitkindade gäss har sedan åtminstone slutet av 1990-talet varit allmänt häckande och bland övriga sjöfåglar häckar årligen även knölsvan, gravand, gräsand och småskrake. De senare har dock alltid varit fåtaligt förekommande och Norra hamnen kan inte anses som ett viktigt område för dessa arter. Bland tillfälliga häckfåglar kan nämnas drillsnäppa i Mellersta hamnen 1994–95, kentsk tärna i Norra hamnen 2006 samt häckningsförsök av svart-huvad mås i Olje- och Norra hamnen under några år runt millennieskiftet. Grå- och havstrut har häckat tillfälligt och alltid fåtaligt.

#### **Topografi, landskap, grönstruktur**

Norra hamnen är Malmö stads nordligast belägna markområde. De utfyllda områdena är flacka och topografin ligger mellan +1,9 –+ 3 meter. Från Norra hamnen har man fri sikt över stora delar av Öresund med kusten i Lommabukten och mot den danska kusten och Öresundsbron. Vegetation är en typisk för utfyllnadsområden i Malmö hamn, bl.a. blåeld, färg- och gulreseda, sötväppling och käringtand.

I grönplanen anges att planområdet lider brist på grönytor.

#### **Kollektivtrafik**

En stadsbusslinje trafikerar området.

Busslinje 31 trafikerar sträckan Lindängen–Jägersro–Bulltofta–Centralen–Mellersta Hamnen med sluthållplats benämnd Mellersta Hamnen cirka tre km från planområdet. Bussar går endast vissa turer vidare till Mellersta Hamnen. Busslinjen är anpassad efter normala arbetstider i hamnen och angörs därför inte av kollektivtrafik mellan cirka kl 6:00 och 15:00. Turtätheten för turer är avgångar var 30 min på vardagsmorgnar och på vardagseftermiddagar.

#### **Gång-, cykel- och biltrafik**

Det finns inget cykelvägnät inom planområdet eller i närmast angränsande områden. Närmaste cykelväg finns vid Lappögatan och Renögatan, drygt en kilometer österut.

Planområdet nås idag via Verkögatan i öst. Inom planområdet finns inget befintligt gatunät.

### **Teknisk försörjning**

Planområdet är inte anslutet till VA, el, gas eller fjärrvärme.

Befintligt ledningsnät finns i öster. För att koppla på det nya området kommer marken behöva höjdsätts på sätt som gör det möjligt.

### **Kommunal och kommersiell service**

Ingen kommunal eller kommersiell service finns inom eller i anslutning till planområdet.

## **5.3 Tidigare ställningstaganden**

### **Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken**

Planområdet berörs av riksintressen för kustzonen och Malmö Hamn.

Riksintresset för kustzonen 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 eftersom området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Planförslaget bedöms gynna utveckling av lokalt och regionalt näringsliv i befintlig tätort.

Malmö hamn utgör ett riksintresse för kommunikation. I detta ingår själva hamnområdet liksom anslutande vägar och järnväg. Berörda farleder är *231 Malmö redd-Oljehamnen* och *232 Malmö redd-Frihamnen*. Bedömningen har gjorts att planförslaget kommer stärka hamn- och industriområdets förmåga och konkurrenskraft genom att tillskapa nya ytor för nyetablering. Planförslaget anses gynna de skyddsvärden som riksintresset Malmö hamn avser att skydda. *Farlederna 231 Malmö redd-Oljehamnen* och *232 Malmö redd-Frihamnen* bedöms inte påverkas av planförslaget.

Vindkraftverkens etablering är koncentrerad till planområdets nordvästra del och anses inte påverka den kringliggande etablerade hamnverksamheten eller dess framtida utveckling avseende markanspråk och tillgänglighet till kajer. I och med planläggningen av industriområdet kommer det att bli möjligt att förlägga verksamheter inom planområdet som både påverkar risksituationen och som påverkas av andra befintliga verksamheter. I fråga om detaljerade bedömningar beträffande behov av skyddsavstånd eller villkor för verksamheter går det inte att inom ramen för detaljplanen förutse konsekvenserna. En utredning avseende risker kopplade till vindkraftsetablering *Risker med placering av vindkraftverk nära eller inom ett arbetsområde i Norra hamnen togs fram av Pöyry 2013-10-22*. Enligt utredningen är risken från vindkraftverken på kringliggande verksamheter försumbar med lämpliga vidtagna åtgärder.

### **Översiktsplan**

Planområdet redovisas i översiktsplanen som *Nya verksamhetsområden*. Enligt översiktsplanen ska företag som av olika skäl inverkar störande på omgivningen säkras en långsiktigt stabil tillvaro i verksamhetsområden. Bostäder ska inte lokaliseras till verksamhetsområden. I översiktsplanen är vattenområdet som omfattas av planområdet utpekade som område där vindkraft ska prioriteras. Inom befintligt landområde bedöms vindkraft vara lämpligt och ska avvägas mot andra markintressen.

### **Planprogram**

Planförslaget grundar sig på ett planprogram, Pp 4792 som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2009-06-18.

Planprogrammet beskriver de olika funktioner som är lämpliga att lokalisera i Norra hamnen p.g.a. det strategiska läget i Öresundsregionen och de möjligheter som finns att utnyttja befintlig infrastruktur. Det finns möjlighet till samordningsvinster företag kan samordna

transportflöden. Möjlighet att skapa helhetslösningar för transporter skapas genom att olika transportslag som sjöfart, järnväg och lastbil enklare kan samverka. Principer för byggnaders och skyltsystems utformning beskrivs. Ett fågelreservat som planerats som ersättning för fågellokaler i Västra hamnen föreslås i den nordvästra delen av Norra hamnen.

#### **Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser**

En del av planområdet omfattas av detaljplaner Pl 4133 som vann laga kraft 1992-03-04 samt detaljplan 5203 som vann laga kraft 2015-05-04.

Gällande detaljplaner upphör att gälla inom planrådets gränser i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft.

### **5.4 Underlag till planarbetet**

#### **Kommunövergripande dokument**

- Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande, 2005
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Grönplan för Malmö, 2003
- Naturvårdsplan för Malmö, 2012
- Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020
- Energistrategi för Malmö, 2009
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Trafiksäkerhetsstrategi för Malmö Stad, 2015–2020
- Fotgängarprogram för Malmö Stad 2012–2018
- Cykelprogram för Malmö Stad 2012–2019
- Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, 2010
- Avfallsplan 2016–2020 för Malmö Stad och Burlövs kommun

#### **Utredningar till grund för planförslaget**

- Val av alternativa lokaliseringslösningar för utökat hamn- och verksamhetsområde, Malmö Fastighets- och gatukontoret 2020-04-18
- Fåglar och Vindkraft i Malmö norra hamn, Leif Nilsson Ekologihuset, 2014-11-04. Tillägg Vindkraftverk i Malmö hamn i relation till fågelförekomsten, 2019-09-18
- Risker med placering av vindkraftverk nära eller inom ett arbetsområde i Norra hamnen, Pöyry, 2013-10-22
- Vindkraft Norra hamnen Malmö- Förstudie, Vattenfall, 2011-03-03
- Trafikfrågor - Logistikcentrum i Norra hamnen Gatunät och industrispår, Malmö stadsbyggnadskontor, november 2005
- Designkoncept, SAMARK Arkitektur & Design, 2004
- Inventering av vadare, tärnor och måsar i Norra hamnen 1998–2014, Kenneth Bengtsson Skånes Ornitologiska Förening, 2014

Stadsbyggnadskontoret

Johanna Perlau  
Enhetschef

Asterios Tolikas  
Planhandläggare