



datum
2022-09-26

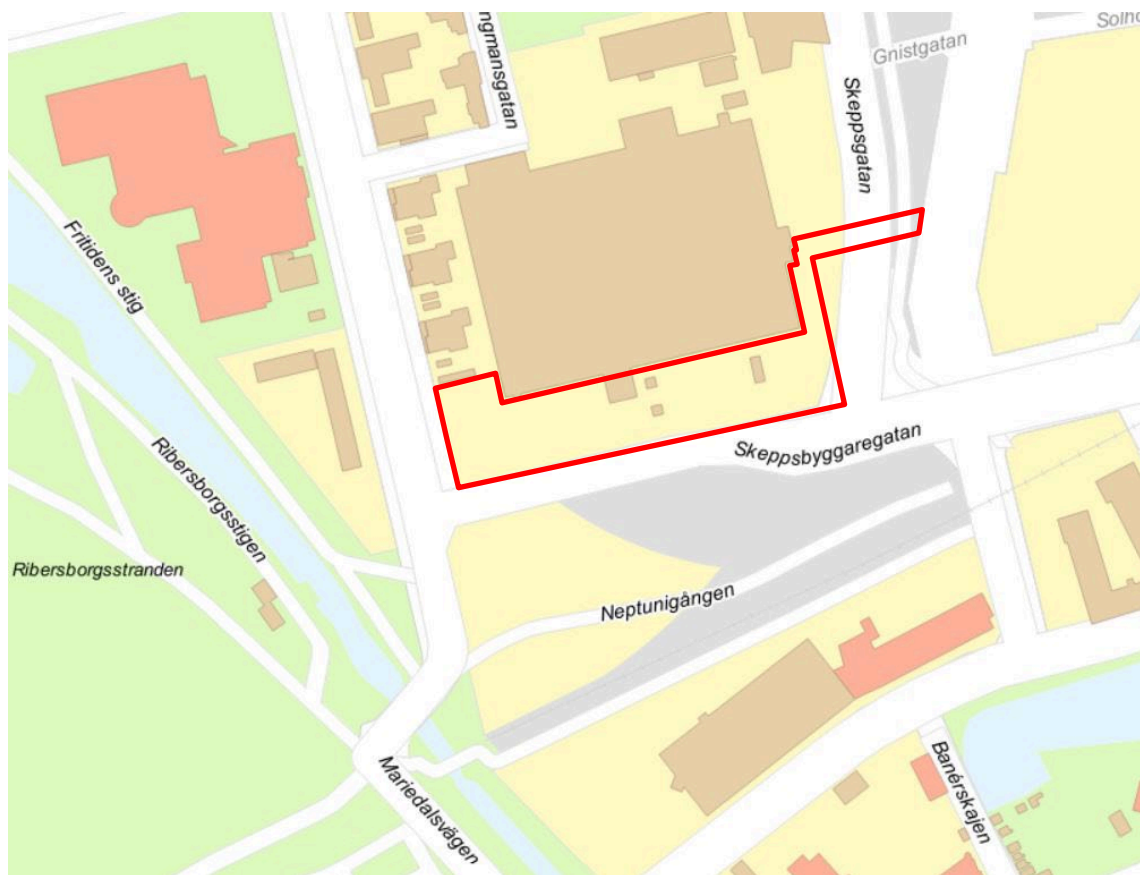
diarienummer
SBN-2019-1130

Dp 5703

GRANSKNINGSHANDLING

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för fastigheten Jungmannen 4 m.fl. i Västra Hamnen i Malmö



Planområdet markerat med röd linje.

Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
SBN planuppdrag Februari 2020	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
Samråd December 2020	Samrådstid 22 december 2020 – 31 januari 2021.
SBN granskning September 2022	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Granskningstid minst tre veckor.
SBN godkännande Januari 2023	Beslut om godkännande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
KF antagande Mars 2023	Beslut om antagande i kommunfullmäktige (KF).
Laga kraft April 2023	

Planfakta

<p>Dp 5703</p> <p>Planförfarande: utökat</p> <p>Sökande: Granitor Property Development AB</p> <p>Planhandläggare: Katarina Jeraeus katarina.jeraeus@malmo.se tel 040 - 34 23 13</p>	<p>Planhandlingar</p> <ul style="list-style-type: none">• denna planbeskrivning• plankarta <p>Övriga handlingar i ärendet</p> <ul style="list-style-type: none">• samrådsredogörelse
---	---

Innehållsförteckning

Planprocess	2
Planfakta	2
Innehållsförteckning	3
1 Planförslaget i korthet	4
1.1 Syfte	4
1.2 Sammanfattning	4
2 Planförslag	5
2.1 Stadsbyggnadsidé / Områdets disposition och gestaltning	5
2.2 Gestaltungsriktlinjer	6
2.3 Användningsbestämmelser för allmän plats	10
2.4 Användningsbestämmelser för kvartersmark	11
2.5 Egenskapsbestämmelser för allmän plats	11
2.6 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	12
2.7 Administrativa bestämmelser	16
2.8 Övriga frågor - fastighetsindelning	17
2.9 Övriga frågor - rekreation och gröna värden	17
2.10 Övriga frågor - trafik	17
2.11 Övriga frågor - teknisk försörjning	19
3 Konsekvenser	20
3.1 Bedömning av miljöpåverkan	20
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa	20
3.3 Ekonomiska konsekvenser	29
3.4 Konsekvenser för fastigheter	29
3.5 Samhällskonsekvenser	30
4 Genomförande	33
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor	33
4.2 Tekniska genomförandefrågor	33
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor	34
4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor	35
5 Planeringsförutsättningar	36
5.1 Bakgrund och organisation	36
5.2 Planområdet	36
5.3 Tidigare ställningstaganden	39
5.4 Underlag till planarbetet	40

1 Planförslaget i korthet

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga fastigheten Jungmannen 4 m.fl. med bostäder och inslag av centrumverksamheter i bottenvåningarna.

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

1.2 Sammanfattning

Planförslag

Planområdet utgör ett långsmalt område mellan Skeppsbyggaregatan i söder och befintlig industribyggnad med kontor, parkeringshus och diverse andra verksamheter i norr. I väster avgränsas området av Västra Varvsgatan och i öster av Skeppsgatan.

Inom området föreslås tre nya bostadskvarter med inslag av centrumverksamheter i byggnadernas bottenvåningar.

Bebyggelsen varierar i höjd mellan fem och sex våningar längs Skeppsbyggaregatan i söder och tio våningar i väster mot Västra Varvsgatan samt i öster mot ett framtida torg, utanför planområdet. Den sammanlagda bruttoarean är drygt 20 000 m², varav ca 400 m² är vikt för centrumverksamheter. Antalet bostäder uppskattas uppgå till knappt 200.

Byggnadskropparna inom respektive kvarter placeras som L-formade volymer med långsidorna vända mot och placerade längs stadshuvudgatorna Skeppsbyggaregatan och Västra Varvsgatan. Krav ställs på genomgående entréer.

Kvarterens bostadsgårdar vänder sig mot norr och en inre gata som sträcker sig i öst-västlig riktning mellan de nya kvarteren och befintlig byggnad. Den nya bebyggelsen angörs från denna gata, som ska utformas på fotgängares villkor och utgöra en lugn trafikmiljö. Gatan ansluter till Västra Varvsgatan i väster och Skeppsgatan i öster. Den inre gatan knyts till Skeppsbyggaregatan genom en ny gata respektive två gång- och cykelvägar.

En mindre platsbildning med trädplantering föreslås i området längs den inre gatan. Avsikten är att denna ska utökas i framtiden, om befintlig byggnad utanför planområdet rivs och ersätts av ny bebyggelse.

Konsekvenser

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

Planeringsförutsättningar

Planområdet ligger i södra delen av Västra Hamnen och består till största delen av mark som är i privat ägo. Området utgörs i huvudsak av asfalterade parkeringsytor och avgränsas i söder, väster och öster av Skeppsbyggaregatan, Västra Varvsgatan respektive Skeppsgatan. I norr avgränsas området av en äldre byggnad med befintliga verksamheter. Planområdet omfattas av *Planprogram för kvarteren Skolan, Gäddan m fl*, Pp 6012, som godkändes av stadsbyggnadsnämnden mars 2007, samt av *Värdeprogram Hamnporten* från 2013. "Hamnporten" är det namn som används för det storkvarter som planområdet ingår i.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen. Länsstyrelsen har bedömt att planförslaget inte är förenligt med länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen. Se vidare avsnitt 5 Planeringsförutsättningar.

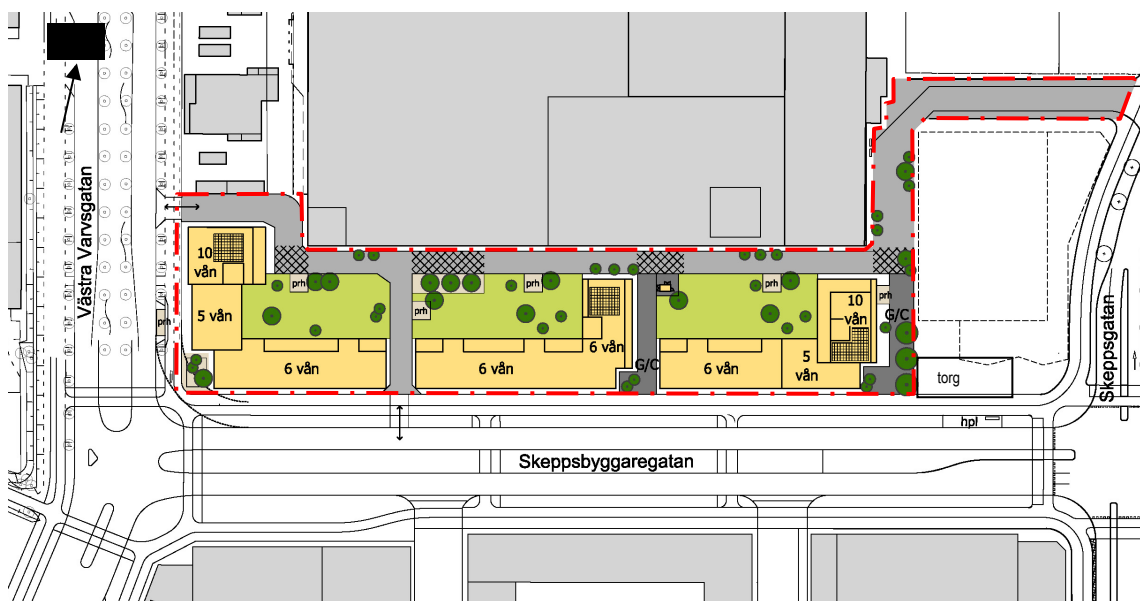
2 Planförslag

2.1 Stadsbyggnadsidé / Områdets disposition och gestaltning

Inom området planeras tre kvarter med huvudsakligen bostäder. I delar av bebyggelsens bottenvåningar ska också lokaler för centrumverksamheter finnas. Lokalerna koncentreras till exponerade och lättillgängliga lägen i områdets västra respektive östra delar, där de samverkar med kringliggande målpunkter. Centrumverksamheterna i kombination med bostäder skapar tillsammans en funktionsblandning som underlättar människors vardagsliv och gör att området kan leva under olika delar av dygnet och året.

Byggnadskropparna inom respektive kvarter placeras som L-formade volymer med långsidorna vända mot och placerade längs stadshuvudgatorna Skeppsbyggaregatan och Västra Varvsgatan. Entréer mot gatan och lokaler för verksamheter i bottenvåningarna bidrar till att levandegöra gaturummen och göra dessa trygga, stimulerande och intressanta att vistas i.

Kvarterens bostadsgårdar vänder sig mot norr och en inre gata som sträcker sig i öst-västlig riktning mellan de nya kvarteren och befintlig byggnad. Den halvöppna kvarterstrukturen är anpassad efter planområdets smala bredd och möjligheten att skapa så luftiga gårdar och goda ljusförhållanden som möjligt. Volymerna längs de större gatorna skyddar också områdets inre mot buller och luftföroreningar.



Illustrationsplan för området. Planområdet markerat med röd streckad linje.

Höjderna i området skiftar mellan fem och tio våningar. Skeppsbyggaregatan kantas huvudsakligen av bebyggelse i sex våningar, som tillsammans med bebyggelsen på andra sidan gatan bidrar till att skapa ett tydligt gaturum. Mot Västra Varvsgatan i väster respektive mot ett torg som planeras i öster, utanför planområdet, vänder sig högre byggnader i tio våningar. De högre byggnaderna markerar viktiga stråk och platser i området. Närmast de högre byggnaderna är bebyggelsen endast fem våningar hög för att utgöra en kontrast mot och stärka de högre byggnadernas vertikalitet. Mot områdets inre delar ska byggnadernas översta delar utföras med indrag för att minska den upplevda skalan och skuggpåverkan.

Bebyggelsen angörs i huvudsak från den inre gatan, som ska utformas på fotgängares villkor och utgöra en lugn trafikmiljö.

En mindre platsbildning med trädplantering föreslås längs den inre gatan. Avsikten är att denna ska utökas i framtiden, om befintlig byggnad utanför planområdet rivs och ersätts av

ny bebyggelse. Trädplantering ska också eftersträvas längs gatan, för att tillsammans med vegetationen inne på bostadsgårdarna bidra till en grön karaktär i områdets inre.

2.2 Gestaltungsriktlinjer

Planområdet är beläget centralt i staden, i fonden av Ribersborg och i anslutning till flera av de huvudgator som binder samman Västra Hamnen och Malmös innerstad. Det viktiga, synliga läget och mängden människor som kommer att passera området, ställer krav på att bebyggelsen inom området gestaltas med stor omsorg. Följande gestaltungsriktlinjer ska därför tas hänsyn till vid utformningen av bebyggelsen inom området och vara vägledande i bygglovsprövningen. Gestaltungsriktlinjerna konkretiseras delvis genom planbestämmelser, vilket beskrivs under rubriken 2.6 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.

Gestaltungsriktlinjer för bebyggelsen

Karaktär

Bebyggelsen som vänder sig mot kringliggande större gator och torg ska utformas med en stram, stadsmässig och elegant karaktär. Fasadlivet ska utgöra en tydlig kant mot gator och torg, även om inslag av indragna uteplatser, kortare ramper och trappor samt balkonger förekommer. Material- och kulörvalen bör begränsas i antal inom respektive kvarter för att bidra till ett sammanhållet uttryck.

Bebyggelsen inom respektive kvarter ska inom ramen för den strama och eleganta karaktären som eftersträvas ges ett eget arkitektoniskt uttryck, så att kvarteren inom området läses som separata delar i den varierade stadsväv som Västra hamnen utgör, snarare än som en samlad enhet.

Bebyggelsen bör också utformas med en gestaltungs-mässig uppdelning i bottenvåningen – byggnadens bas, mittenpartiet respektive byggnadens översta våning/ taklandskap – avslutet uppåt. På så sätt ges byggnaderna en tyngd och får ”landa” tydligt på mark och i gaturum, samtidigt som byggnaden får ett tydligt avslut uppåt.



Tv: Bebyggelsen bör utformas med gestaltungs-mässig uppdelningen mellan bas, mittendel och avslut uppåt. Mitten: Exempel på bebyggelse med stadsmässig, stram och elegant karaktär. Bottenvåningen på tegelbyggnaden till vänster i bild har markerats med annan materialhantering. Th: Indrag av uteplatser till bostäder i bottenvåningen bidrar till att bebyggelsen får en tydlig kant mot angränsande gator.

Mot områdets inre bör utformningen präglas av mer småskalighet och intimitet, större brokighet, ett friare formspråk och en variation av material. Inte minst de höga volymerna behöver ges en variation och omsorg i utformningen som bryter ner skalan snarare än förstärker den höga volymen.

(Planbestämmelser om placering av byggnad, begränsningar inom prickmark/förgårds-mark, begränsning av omfattning och inglasning av balkonger.)

Bottenvåningarnas möte med gata och torg/gc-vägar

Bottenvåningarna och deras möte med gaturummen ska utformas med särskild omsorg för att levandegöra gaturummen och skapa kontakt mellan ute och inne, men samtidigt undvika alltför omfattande direkt insyn.

Uteplatser till enskilda bostäder får mot kringliggande större gator samt mot gc-väg/framtida torg i öster inte finnas på förgårdsmark, utan måste utföras indragna från byggnadernas fasadliv. Eventuella uteplatser bör begränsas i omfattning längs fasadlängden så att det i huvudsak är byggnadens fasadliv som möter det stora gaturummet. Uteplatserna bör vidare utformas som integrerad del av byggnadens fasadliv för att bidra till en sammanhållen, stram och stadsmässig karaktär.

(Planbestämmelser om krav på entréer, loftgångsförbud, krav på sockelhöjd, markens anordnande och vegetation.)



Tv: Bottenvåningen och dess möte med gatan ska utformas med särskild omsorg. Indragna uteplatser, sockelhöjd och förgårdsmark möjliggör kontakt mellan ute och inne, samtidigt som omfattande insyn undviks. Mitten: Ljus, uppglasad och väl markerad entré. Th: Omsorg om detaljer vid entrén. Foton Malmö stad.

Specifikt för bebyggelsens utformning mot Ribersborg/Västra Varvsgatan

Bebyggelsen inom det västra kvarteret ska ges en enhetlig utformning med avseende på material och formspråk, så att kvarteret upplevs som en sammanhållen enhet sett från Ribersborg.

Bebyggelsen kommer att ligga exponerat och ingå i ett större sammanhang av olika bebyggelse typer som vänder sig mot och upplevs samlat från Ribersborg och havet. Att den högre volymen i kvarteret upplevs höra samman med de lägre volymerna i samma kvarter bidrar till att den samlade bebyggelsefronten mot havet, i denna del av staden, ges en intressant ryt, utan att upplevas spretig och oharmonisk.



Västra Varvsgatan

Planområdet

"Citadellsfogen"

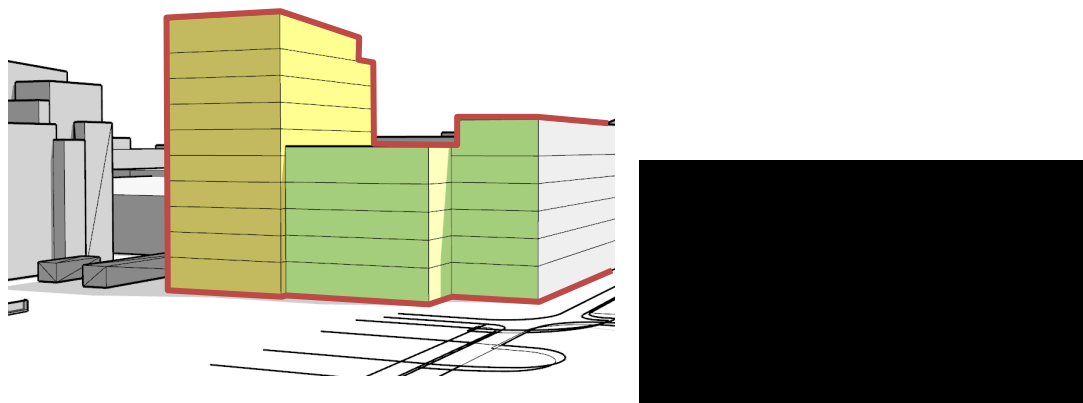
Planområdet sett från Ribersborg, mellan strukturen av solitära punkthus längre norrut längs Västra Varvsgatan, och den horisontella och sammanhängande bebyggelsen som planeras inom området "Citadellsfogen".

Den högre volymen i kvarteret ska ges ett vertikalt fasaduttryck mot Ribersborg för att upplevas som en smäcker byggnadskropp och för att knyta an till punkthusen längs Västra Varvsgatan. Detta kan uppnås på olika sätt genom bearbetningen av byggnadens formspråk, exempelvis genom att fönster placeras och ges former som förstärker den vertikala riktningen eller att balkonger placeras så att fasaden delas upp i längsled. Materialbearbetningen kan också bidra till det vertikala uttrycket - exempelvis om material såsom tegelstenar placeras på högkant. En mindre fasadförskjutning mellan hög- och lågdel bidrar ytterligare till det vertikala uttrycket.

Den lägre bebyggelsen i kvarteret bör ges ett mer horisontellt uttryck för att förstärka högdelen vertikalt, och för att knyta an till den horisontella strukturen i bebyggelsefronten i kvarteren söder om Skeppsbyggaregatan.

Takavsluten på bebyggelsen som vänder sig mot väster bör ges ett släktskap med taklandskapet som präglar bebyggelsefronten längs Limhamnsvägen, Turbinkanalen och Västra Varvsgatan.

(Planbestämmelser om enhetlig gestaltning inom kvarteret, vertikalt fasaduttryck för den högre bebyggelsen. Mindre förskjutning av byggrätterna mot Västra Varvsgatan.)



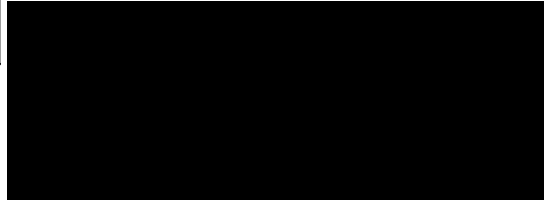
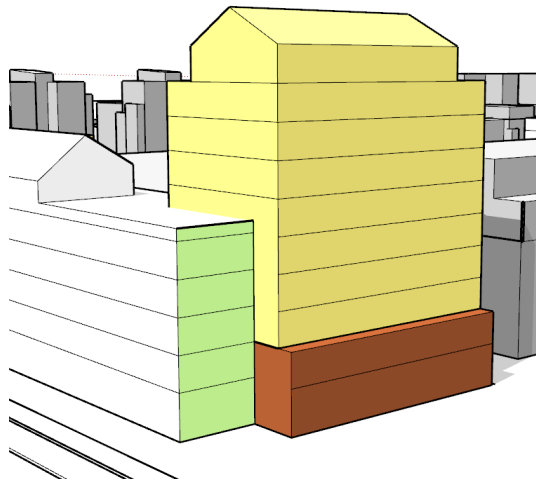
Bebyggelsens utformning mot gc-väg/ framtida torg i öster

Den höga volymen i planområdet östra del ska mot torget och Skeppsbyggaregatan ges ett vertikalt fasaduttryck, för att upplevas som en smäkrare byggnadskropp.

Byggnadens bas i två våningar bör, till skillnad från övriga delar av byggnaden, ges ett mer horisontellt uttryck. Detta för att kontrastera mot den vertikala högdelen. Basen ska ges en enhetlig utformning med avseende på material och formspråk, även om funktionerna skiljer sig åt i våning 1 och 2. Syftet är att skapa en tydlig bas för övriga delar av byggnaden och minska en upplevda skalan mot torget.

Gaveln på volymen längs Skeppsbyggaregatan, som kommer att vara väl exponerad i stadsbilden, behöver utformas med stor omsorg och med detaljer som bidrar till att levandegöra fasaden.

(Planbestämmelser om enhetlig gestaltning av de två nedersta våningarna i den höga byggnaden, samt vertikalt fasaduttryck för övriga delar.)

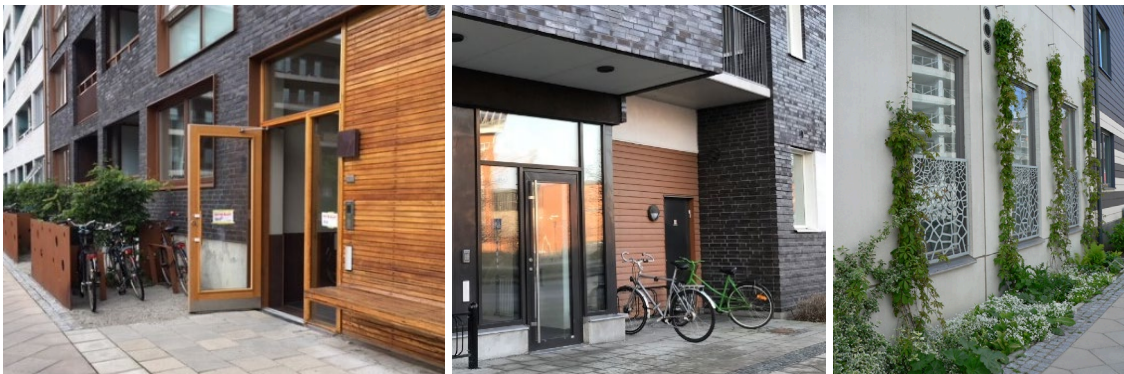


Gestaltungsrichtlinien für utemiljön

Förgårdsmark

Förgårdsmarken inom området ska utformas med omsorg och ska möjliggöra gemensamma funktioner knutna till entréerna såsom cykelparkering och sittplatser, men också mindre planteringar, inklusive planteringar för fasadvegetation. Fasadvegetation är önskvärt mot inte minst de större gatorna.

(Planbestämmelser om markens anordnande och vegetation, prickmark.)



Tv: Förgårdsmark som rymmer plantering och cykelparkering såväl som sittplatser vid entrén. Mitten: Extra indragning entrén kan ge extra utrymme för lättillgänglig cykelparkering och bidra till att markera entrépartiet. T.h: Fasadplantering bidrar positivt till upplevelsen av gatumiljön. Foton: Malmö stad.

Bostadsgårdarna

Innergårdar ska utformas som lummiga med en stor andel grönska. Inslag av större träd ska finnas. Grönskan ska stimulera sinnen på olika sätt och bidra till att de som bor i och rör sig genom området kan följa årstidernas växlingar.

Gårdarna ska ge plats för olika funktioner och aktiviteter och vara en tillgång för alla boende i kvarteret. Lekinslag ska finnas, riktat mot framför allt de yngre barnen.

Gårdar kan med fördel också utföras delvis nedsänkta för att bidra till fördröjning av regn, och med planteringar som bidrar till att rena dagvatten.

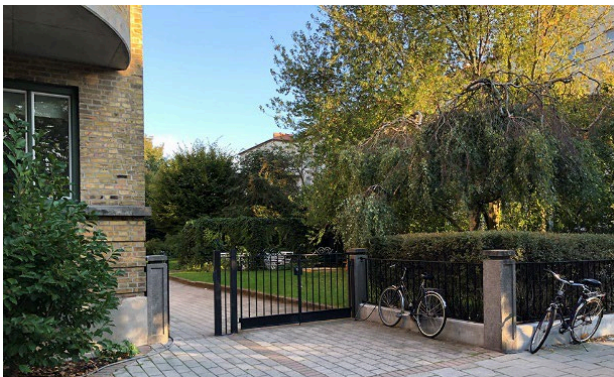
(Planbestämmelser om prickmark.)



T.v: Riklig vegetation, sittplatser. Mitten: Lekinslag på gård. Th: Gård som sänkts ned något i förhållande till byggnaderna (gräsytan i bakgrunden). Foton: Malmö stad.

Gränsen mellan kvartersmark och allmän plats ska utformas på ett sätt så som tydligt visar vad som är privat mark och vad som är allmän, exempelvis genom häckar och annan plantering, staket och höjdskillnader.

Gränsen ska utformas med öppningar så att boende kan röra sig mellan gård och angränsande gata och ska utformas på ett sådant sätt att gårdsmiljöns vegetation bidrar till att gatan upplevs som lummig och så att det inte upplevs otryggt att röra sig längs gatan. Plank och murar ska undvikas, undantaget i låg höjd eller korta partier.



2.3 Användningsbestämmelser för allmän plats

GATA	<p>I områdets nordöstra del, norr om det planerade parkeringshuset och med anslutning till Skeppsgatan, möjliggörs en ny allmän gata. Gatan ska hantera trafiken som genereras inom området.</p> <p>Även i områdets västligaste del regleras ett smalt stråk samt en hörnavskärning i anslutning till Skeppsbyggaregatan och Västra Varvsgatan som allmän gata. Syftet med utökningen av den allmänna platsen i denna del är att möjliggöra god framkomlighet för kollektivtrafiken i korsningspunkten samt att ge plats för eventuell trädplantering i hörnläget. I höjd med den nya lokalgatans anslutning mot Västra Varvsgatan är syftet att släcka ut utfartsförbudet i gällande detaljplan.</p>
GATA₁	<p>I östvästlig riktning genom området, med anslutning mot Västra Varvsgatan i väster och mot föreslagen gata i nordöst (se ovan), möjliggörs en ny allmän gata som ska utformas på gåendes villkor. Gatan ska hantera den mindre mängd trafik som området bedöms ge upphov till och ska utformas</p>

	för låga hastigheter. Längs en del av gatans sträckning utökas gatans bredd för att även ge plats för en mindre platsbildning med trädplantering. Den östvästliga gatan ges även en anslutning mot Skeppsbyggaregatan mellan de två västligaste kvarteren, för att förbättra tillgängligheten till området.
GÅNG, CYKEL	Gatuanslutningen mot Skeppsbyggaregatan kompletteras mellan de två mittersta kvarteren samt längst i öster av passager för gående och cyklister. Syftet är att förbättra tillgängligheten i området och möjliggöra rörelse mellan Skeppsbyggaregatan och den nya östvästliga gatan. Mot Skeppsbyggaregatan utökas ytan något för att ge plats för mindre platsbildningar med trädplantering. Den östra gc-koppling avses på sikt utgöra del av ett torg i hörnlaget Skeppsgatan/Skeppsbyggaregatan. Torget ingår dock inte i denna detaljplan.

2.4 Användningsbestämmelser för kvartersmark

B	Den nya, planerade bebyggelsen inom området omfattas av markanvändningen Bostäder. Användningsändamålet rymmer olika bostadstyper; exempelvis flerbostadshus med såväl vanliga lägenheter som exempelvis studentlägenheter och LSS-bostäder, samt bostäder med olika upplåtelseform; både hyresrätter och bostadsrätter.
C	Bebyggelsen omfattas även av markanvändningen centrum (dock med vissa begränsningar, se e ₂ och e ₃). Syftet är att möjliggöra etablering av centrumverksamheter som kan bidra till att levandegöra gaturummen och platserna i området.
E₁	Längs den inre gatan möjliggörs ett mindre område för nätstation, som ska försörja den nya bebyggelsen med el.



2.5 Egenskapsbestämmelser för allmän plats

parkering₁	Längs Västra Varvsgatans ställs krav på att parkeringsplats för rörelsehindrades fordon (PRH) ska finnas. Syftet är att en parkeringsplats ska anläggas längs gatan som är dimensionerad för att möta de krav som ställs på en tillgänglighetsanpassad parkeringsplats. Parkeringsplatsen kan inte reserveras för en enskild verksamhet, men avsikten är att den bland annat ska kunna användas av besökare till de verksamheter som planeras i korsningen Västra Varvsgatan/Skeppsbyggaregatan samt längs Västra Varvsgatan. Detta eftersom det saknas en annan lämplig lösning på kvartersmark. Att tillgängliggöra den aktuella platsen och på så sätt göra det möjligt för verksamheter att etablera sig här är viktigt med tanke på platsens synliga och strategiska läge i staden och de många människor som passerar här, samt för att skapa en intressant och levande stadsmiljö.
plantering₁	På den mindre platsbildningen längs den inre gatan anges att trädplantering ska finnas. Syftet är att tydliggöra avsikten att platsen ska utformas som grön, i enlighet med visionen för området från värdeprogrammet.
Gäller inom hela planområdet	Inom planområdet regleras höjden på marken på allmän plats i några punkter till +2,8 respektive +3,0 meter över nollplanet i RH2000. Syftet är att

	säkerställa att marken höjdsätts så att gatorna kommer att vara framkomliga vid en översvämning, samt att avrinning kan ske så som planerat vid ett skyfall. Se vidare avsnittet 3.2 Konsekvenser/Högt vattenstånd.
--	---

2.6 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

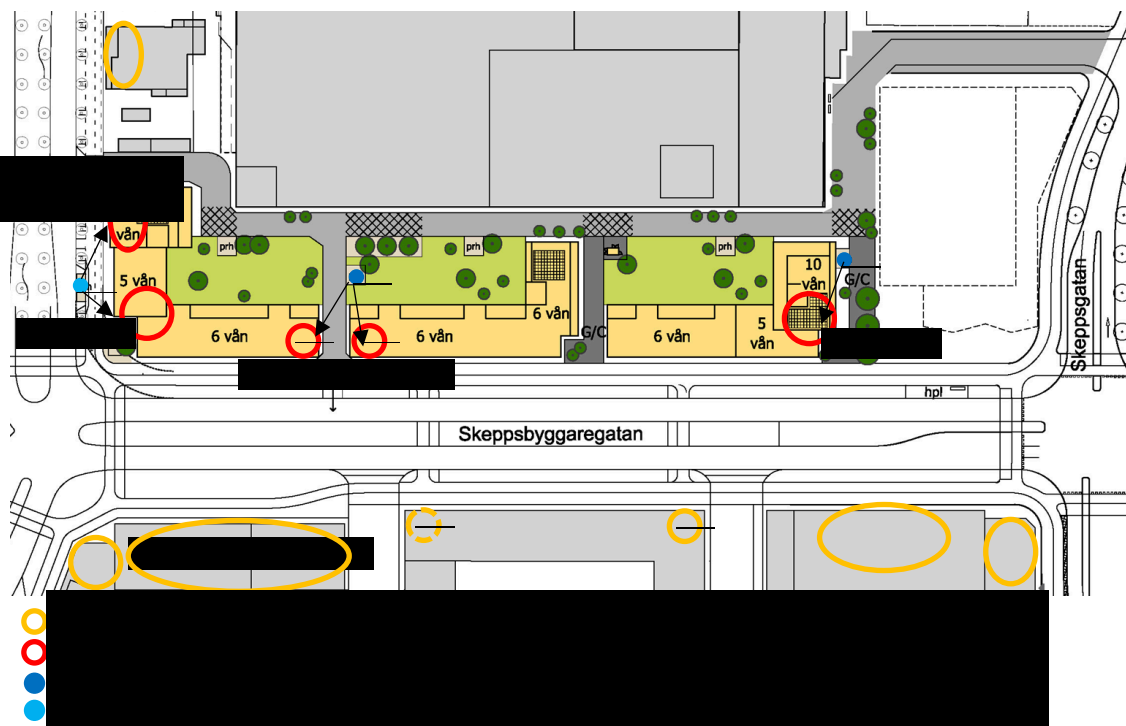
Bebyggandets omfattning

	<p>Förgårdsmarken och gårdarna inom området regleras som prickmark, mark där byggnad inte får uppföras, med undantag för balkonger och väderskyddad cykelparkering. Väderskyddad cykelparkering får uppföras på högst 10 % av respektive egenskapsområdes yta.</p> <p>Syftet med den byggnadsbefriade förgårdsmarken är att säkerställa ytor för bland annat utåtgående dörrar, cykelparkering vid entréer och planteringar. Gårdarna regleras med prickmark för att säkerställa att gårdarna inte byggs med miljöhus, förråd och liknande, och därmed ge bättre förutsättningar för skapandet av lek- och vistelseytor. Undantaget för väderskyddad cykelparkering görs för att underlätta mobilitetsåtgärder.</p> <p>Prickmarksbestämmelsen innebär generellt inget hinder för placering av underjordiska avfallsbehållare (uws), trappor, ramper, förhöjda uteplatser, ramp till cykelkällare och liknande. Mot omgivande större gator och gcväg/framtida torg i öster finns dock begränsningar vad gäller uteplatser och ramper på förgårdsmark, se bestämmelse om markens anordnande.</p>
e1	Byggnadens djup (undantaget de högre volymerna) får vara högst 13,5 meter. Syftet är att säkerställa att byggrätternas djup om 14,0 meter inte kan utnyttjas fullt ut, utan att den extra bredden endast kan nyttjas för att möjliggöra mindre variationer i byggnadernas utbredning, exempelvis vid entréer.
	Bestämmelsen reglerar nockhöjden, dvs höjden på takkonstruktionens högsta punkt över angränsande marknivå. Utöver högsta tillåtna nockhöjd tillåts trapphus och hisschakt, transparenta växthus med en högsta nockhöjd av 3,0 meter och största byggnadsarea av 25 m ² per kvarter, transparenta fallskydd/terrassavskärmningar samt anläggningar för förnybar energi. Även mindre tillägg såsom skorstenar får finnas utöver nockhöjden, eftersom dessa inte berörs av bestämmelser om nockhöjd. Syftet med bestämmelsen är att tydliggöra bebyggelsens högsta möjliga höjd. Nockhöjderna har anpassats för att möjliggöra byggande med träbjälklag, vilket normalt innebär högre bjälklagshöjder. Nockhöjden har också anpassats för att medge olika grad av flexibilitet i utformningen av taken inom området och på så sätt ge förutsättningar för ett varierat taklandskap.

Byggnadens användning

e2	Användningen centrum är inom huvuddelen av området begränsad till byggnadernas bottenvåningar. Syftet är att säkerställa etablering av bostäder i området som i övrigt består av en stor andel kontor och verksamheter, för att eventuella verksamheter ska koncentreras i bottenvåningen där de ger liv till gatan. Syftet är också att behovet av bland annat förskole- och parkeringsplatser ska vara lättare att förutse. Bebyggelsestrukturen lämpar sig därutöver bättre för bostadsändamål än för etablering av verksamheter i större omfattning.
----	--

e3	För den höga byggnaden mot gc-väg/framtida torg i öster är användningen centrum begränsad till byggnadens två nedersta våningar. Syftet med begränsningen är densamma som för e ² , men bestämmelser är något generösare för att möjliggöra samma användning av byggnadens bas i två våningar.
e4-7	<p>I ett flertal lägen inom planområdet ställs krav på att det ska finnas lokaler för centrumverksamheter i bebyggelsens bottenvåningar.</p> <p>I två hörnlägen mot Skeppsbyggaregatan, längst österut i planområdet respektive i korsningen mot Västra Varvsgatan, ska det i bottenvåning finnas lokal för centrumverksamhet om minst 100 m² bruttoarea. I det västra läget får ytan fördelas på både de två egenskapsområden som berörs av bestämmelsen e₃, alternativt till sin helhet placeras inom en av de två ytorna. Motsvarande gäller för de två ytor i öster som berörs av bestämmelse e₇.</p> <p>I bottenvåningen på den höga byggnaden i väster ska det längs hela fasaden mot Västra Varvsgatan finnas lokaler. Även trapphus till bostäder får finnas. Lokalerna ska ges en ändamålsenligt omfattning men behöver inte fylla hela bottenvåningen in mot gården.</p> <p>I ytterligare två hörnlägen, där lokalgata möter Skeppsbyggaregatan, ska det i bottenvåningen finnas lokal för centrumverksamhet om minst 50 m² bruttoarea per läge.</p> <p>Syftet med kravet på lokaler för centrumverksamhet är att uppnå funktionsblandning inom området, bidra till aktivitet i området under olika delar av dygnet och bidra till upplevelsen av intressanta, stimulerande bottenvåningar. De aktuella lägena har valts eftersom de är lättillgängliga, är väl synliga i stadsbilden och berörs av många passerande människor. Lokaler i dessa lägen kan också stärka och stärkas av kringliggande målpunkter i form av bland annat planerat torg öster om planområdet, hållplatslägen längs Skeppsbyggaregatan, parkeringshus liksom lokaler för olika verksamheter i närområdet.</p>



Placering

Gäller inom hela planområdet	Byggnader (huvudbyggnader) ska i huvudsak placeras i egenskapsgräns mot förgårdsmarken. Syftet är att skapa en tydlig bebyggelsekant mot gatorna i området, samt att säkerställa att byggnaderna placeras så att gårdarna blir så stora som möjligt.
-------------------------------------	--

Utformning

f1-5	<p>Bebyggelsens höjd regleras förutom med bestämmelse om högsta nockhöjd även med bestämmelse om högsta tillåtna våningsantal. Syftet är att säkerställa ett rimligt antal bostäder inom området i förhållande till bland annat gårdsytornas storlek och planerad parkeringslösning. Syftet är också att säkerställa att den tillåtna nockhöjden kan användas för att bygga med träbjälklag vilket normalt kräver högre bjälklagshöjder, men inte kan utnyttjas på ett sätt som leder till fler våningar med låga rumshöjder och därmed också ett hoptryckt gestaltungsuttryck.</p> <p>Bestämmelserna om högsta våningsantal omfattar även krav på att byggnadernas översta våning ska utföras indragen mot framför allt områdets bostadsgårdar. Kraven på indrag syftar till att ge goda solförhållanden på gårdarna och allmänna platser samt att minska skalan mot de inre gårds- och gaturummen. Trapphus och hisschakt är undantagna från kravet på indrag, förutom på de två högre tio våningsbyggnaderna inom området.</p> <p>Den höga byggnaden mot gc-väg/framtida torg i öster omfattas utöver krav på indrag av översta våningen även av krav på att byggnaden från våning tre och uppåt ska utföras indragen från egenskapsgränsen mot förgårdsmark/gc-väg i öster. Syftet är att byggnaden ska utföras med en två våningar hög bas som skiljer sig från övriga, högre delar av byggnaden och som minskar byggnadens skala mot framtida torg i öster.</p>
f6	Där det ställs krav på lokaler för centrumverksamheter ska bottenvåning utföras med ett avstånd mellan bärande bjälklag om minst 3,5 meter. Syftet är att säkerställa tillräcklig rumshöjd för de verksamheterna som planeras.
f7	Inom en del av byggrätten längs västerut i planområdet regleras att loftgång får finnas mot gård. Denna möjlighet är ett undantag från det generella förbudet mot loftgång och syftar till att ge viss flexibilitet i placeringen av trapphus som försörjer denna volym, eftersom den är relativt kort. Loftgången får endast finnas inom byggrätten och får inte skjuta ut över prickmarken.
f8	Den höga byggnaden mot Västra Varvsgatan ska ges ett vertikalt fasaduttryck. Syftet är att bidra till upplevelsen av en smäcker byggnadskropp. Det vertikala uttrycket kan exempelvis uppnås genom fasadförskjutningar eller genom en placering av balkonger som delar upp fasaden. Se vidare avsnittet 2.2 Gestaltungsriktlinjer.
f9	Längs den södervända fasaden på den höga byggnaden mot Västra Varvsgatan får balkonger endast finnas längs högst 40 % av fasadlängden och får skjuta ut högst 1,0 meter från fasadlivet. Syftet är att begränsa den upplevda bredden av byggnaden sett från Ribersborg.

f₁₀	Byggnaderna inom det västra kvarteret mot Ribersborg ska ges en enhetlig utformning med avseende på material och formspråk. Syftet är att säkerställa att kvarteret upplevs som en sammanhållen enhet sett från Ribersborg. Se vidare avsnittet 2.2 Gestaltningsriktlinjer.
f₁₁	För den höga byggnaden som vänder sig mot gc-väg och framtida torg öster om planområdet gäller att de två nedersta våningarna ska ges en enhetlig utformning med avseende på material och formspråk. Detta för att skapa en tydlig bas till övriga delar av byggnaden. Från våning tre och uppåt ska byggnaden ges ett vertikalt fasaduttryck för att bidra till upplevelsen av en smäcker byggnadskropp. Se vidare avsnittet 2.2 Gestaltningsriktlinjer.
Gäller inom hela planområdet	Inom området får sockelhöjden, i bemärkelsen överkant bottenvånings bjälklag, inte understiga 0,6 meter eller överstiga 1,0 meter över anslutande mark (nivån på förgårdsmarken). Syftet är att undvika direkt insyn liksom ”döda” fasader i ögonhöjd och att säkerställa viss kontakt mellan ute och inne. Detta för att bidra till levande och intressanta gaturum för den som rör sig i området.
Gäller inom hela planområdet	Entréer till trapphus i bostadshus ska utformas som genomgående från sida mot allmän plats till gård. Syftet är att bostäderna ska kunna nås både från gård och gata och att entréerna ska bidra till att levandegöra gaturummen.
Gäller inom hela planområdet	Mot förgårdsmark/allmän plats får balkonger finnas på en lägsta höjd av 3,5 meter över marknivån på angränsande allmän plats. Syftet med begränsningen är att undvika lågt hängande balkonger och säkerställa att ytorna under balkongerna kan nyttjas för vistelse med mera. Balkonger får mot förgårdsmark/allmän plats endast glasas in i fasadliv. Syftet är att undvika att bebyggelsens huvudsakliga fasadliv visuellt förskjuts utåt om balkonger kombineras med burspråk, respektive att undvika ett stökigt intryck med dominerande balkonger om balkongerna placeras som frihängande. Begränsningen av balkongomfattning och inglasning gäller inte längs fasader som vänder sig mot gårdar.
Gäller inom hela planområdet	Delar av taken på de planerade bostadshusen, minst 50 m ² per kvarter, ska utformas som terrasser som är gemensamma för samtliga boende inom respektive kvarter. Detta för att kompensera den relativt begränsade och skuggiga gårdsytan inom kvarteren.
Gäller inom hela planområdet	Loftgång tillåts inte inom området, med undantag för längs fasaden i kvarteret i väster som berörs av bestämmelse f ₇ . Syftet med denna bestämmelse är att fler entréer ska placeras i bottenplan mot områdets gator och gång- och cykelstråk och bidra till att aktivera dessa. Loftgångar riskerar också att försämra möjligheterna till dagsljusinsläpp i bostäderna.
Gäller inom hela planområdet	Utöver högsta antal våningar får trapphus och hisschakt till gemensamma takterrasser, samt transparenta växthus med en högsta nockhöjd av 3,0 meter och största byggnadsarea av 25 m ² per kvarter. Syftet är att möjliggöra tillträde till gemensamma terrasser, samt att förse dessa med växthus om intresse för detta finns.

Gäller inom hela planområdet	Grönytefaktorn ska uppgå till 0,5 per kvarter. Syftet med grönytefaktorn är att ge goda förutsättningar för grönska inom området, för att skapa trivsamma boende- och vistelsemiljöer och bidra till visionen om ett grönt Hamnporten. Grönytefaktorn har anpassats efter vad som bedöms rimligt att uppnå med utgångspunkt i områdets struktur, bostadsgårdarnas storlek och förutsättningarna för att skapa gårdar som kan fylla olika behov av bland annat lek och vistelse.
-------------------------------------	---

Utförande

Gäller inom hela planområdet	Lägsta färdiga golvnivå för byggnader, undantaget komplementbyggnader, ska vara minst +3.2 meter över havet i RH2000. Byggnader, underjordiska garage samt tekniska installationer ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader är undantagna. Syftet är att undvika att bebyggelsen skadas vid framtida höjda havsvattennivåer. Se vidare avsnittet 3.2 Konsekvenser/Högt vattenstånd.
-------------------------------------	--

Markens anordnande och vegetation

Gäller inom hela planområdet	<p>Markparkering får inte finnas inom området, undantaget parkering för rörelsehindrades fordon. Genom att parkering i stället löses i parkeringshus kan markytorna nyttjas för vistelse, lek m.m.</p> <p>Bestämmelsen omfattar parkering för motorfordon/bil, inte cykelparkering.</p>
Gäller inom hela planområdet	<p>Ramper på förgårdsmark får ha en längsta längd av 6,0 meter per trapphus. Syftet är att tillgängligheten till enskilda bostäder huvudsakligen ska lösas inom byggnaden och att förgårdsmarken inte ska belamras med långa ramper som bland annat innebär risk för omfattande insyn till enskilda bostäder.</p> <p>Uteplatser till enskilda bostäder får inte placeras på förgårdsmark mot Västra Varvsgatan, Skeppsbyggaregatan eller mot gc-väg/planerat torg i öster. Syftet är att ge bebyggelsens kant mot de större gaturummen en stadsmässig, stram karaktär. Se vidare avsnittet 2.2 Gestaltningsriktlinjer.</p>

Skydd mot störningar

Gäller inom hela planområdet	Trafikbullerförordningens riktvärden har gjorts bindande i detaljplanen genom planbestämmelse. Syftet är att säkerställa att bostäderna skyddas från buller från vägtrafiken på angränsande större gator, ned till nivåer som är acceptabla enligt förordningen. Se vidare under 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Omgivningsbuller.
-------------------------------------	---

2.7 Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det datum då beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet kring Turbinkanalen är upphävt sedan tidigare. I samband med att äldre detaljplaner för området upphör att gälla återinträder strandskyddet automatiskt. Detta inne-

bär att strandskyddet måste upphävas på nytt. Frågan regleras i plankartan genom bestämmelsen ”Strandskyddet är upphävt”. Skäl för upphävandet av strandskyddet anges under konsekvenser för miljö och hälsa/Strandskydd.

2.8 Övriga frågor - fastighetsindelning

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

2.9 Övriga frågor - rekreation och gröna värden

Bostadsgårdar

Bostadsgårdarna i området beräknas uppgå till mellan 670 och 730 m². Eftersom gårdarna är relativt små sett till den totala ytan, är det viktigt att de utformas med stor omsorg. I detaljplanen regleras att byggnader inte får uppföras på gårdarna, med undantag för väderskyddad cykelparkering. Avfallsutrymmen, förråd och liknande får i stället placeras i bostadshusen. Delar av cykelparkeringsbehovet bör också lösas i bostadshusen och på förgårdsmarken, för att så stora vistelseytor som möjligt ska kunna tillskapas.

2.10 Övriga frågor - trafik

Gång- och cykeltrafik

Gående och cyklister kommer att röra sig i blandtrafik inom området. Undantaget är längs de två kopplingar mellan den inre gatan och Skeppsbyggaregatan som utformas som separata gång och cykelvägar, samt eventuellt längs gatan i områdets norra del vid infarten till området, där separat gångbanan kan komma att bli aktuell.

Kollektivtrafik

Gång- och cykelvägen som planeras i planområdets östra del ansluter till busshållplatsläget längs Skeppsbyggaregatan, i anslutning till korsningen med Skeppsgatan.

Gatuutformning

Den öst-västliga gatan inom området, samt denna gatas anslutning mot Skeppsbyggaregatan, avses utformas som en gata på fotgängares villkor. Gatan föreslås till största del vara 6 meter bred men är längst i väster samt i öster något bredare, ca 7,5 respektive 11 meter. Den smala bredden längs sträckningen söder om befintlig byggnad motiveras av områdets grunda djup och önskemålet att nyttja en så stor del av detta som möjligt för kvarteren, och samtidigt skapa ett småskaligt gaturum. Längst i väster och öster är utrymmet inte lika begränsat och här föreslås gatan vara bredare, bland annat för att ge bättre förutsättningar för trädplantering. Gatan avses utformas med avsmalningar, planteringar och upphöjningar för att hålla nere hastigheterna. Den östligaste delen av gatan, infarten till området från Skeppsgatan, kommer sannolikt att utformas som en mer traditionell gata med gångbanor på respektive sida av körbanan. Detta avgörs dock i samband med projekteringen av den allmänna platsen.

Angöring, leveranser

Angöring omfattar dels leveransfordon, sopbilar och liknande, dels persontransporter såsom färdtjänst och taxi.

Angöring för leveransfordon, sopbilar och liknande till bostäder och verksamhetslokaler inom området kommer huvudsakligen att ske från det interna gatunätet, som är anslutet till Skeppsgatan i öster, Västra Varvsgatan i väster och Skeppsbyggaregatan i söder.

Angöring för persontransporter till verksamhetslokalerna inom området kan ske på kvarteretsmark, i det interna gatunätet samt i den parkeringsplats anpassad för rörelsehindrades behov som planeras längs Västra Varvsgatan.

Utfarter

Utöver de i detaljplanen föreslagna gatuanslutningarna mot Västra Varvsgatan, Skeppsgatan och Skeppsbyggaregatan kommer inga ytterligare ut/infarter att accepteras, av hänsyn till framkomligheten på gatorna.

Bilparkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Det slutgiltiga bilplatsbehovet fastställs i bygglovet och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande.

Bilplatsbehovet har beräknats till ca 90 bilplatser för bostäderna. Parkeringsbehovet för de lokaler för centrumfunktioner som det ställs krav på inom området ryms också inom denna siffra, räknat på samutnyttjande. Parkeringstalet för medelnivå av mobilitetsåtgärder har använts, men beroende på hur mycket fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet bli både högre och lägre.

Parkeringsbehovet föreslås i första hand hanteras i det parkeringshus som planeras på andra sidan Skeppsbyggaregatan, där det finns ett överskott av platser. Undantaget utgörs av parkering för rörelsehindrades fordon, se nedan.

Planförslaget innebär att befintliga markparkeringsplatser tas i anspråk. Ianspråktagandet innebär inte att ett underskott på parkeringsplatser i området uppstår eftersom det idag finns fler platser än vad verksamheterna i området behöver, enligt den parkeringsutredning som tagits fram för storkvarteret Hamnporten som helhet, *Parkeringsstrategi Hamnporten, Västra Hamnen*, Sweco, 2020-12-16.

Parkering för rörelsehindrades fordon

Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) ska som huvudprincip anordnas på kvarteretsmark. För de planerade bostäderna samt för lokalerna för centrumverksamheter i korsningen Skeppsbyggaregatan/anslutande gata föreslås detta lösas i fickor på bostadsgårdarna. PRH till lokalerna för centrumverksamheter i områdets östligaste del kan anordnas på den förgårdsmark som kantar gc-väg/framtida torg. För verksamhetslokalerna i väster, särskilt de i korsningen Skeppsbyggaregatan/Västra Varvsgatan, saknas möjlighet att anordna PRH på kvarteretsmark. Dessa försörjs istället genom att en parkeringsficka för rörelsehindrades fordon anläggs längs Västra Varvsgatan. Eftersom denna kommer att vara placerad på allmän plats kan den dock inte reserveras för en enskild fastighets behov (se även 2.5 Egenskapsbestämmelser för allmän plats).

Cykelparkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Cykelplatsbehovet ska lösas på kvarteretsmark inom fastigheten. *Mobilitet för Malmö* anger vilka krav som gäller för utformning och lokalisering av cykelparkering.

Cykelplatsbehovet har beräknats till totalt knappt 600 platser för bostäderna. Minst 40 % av dessa ska enligt normen vara lättillgängliga, vilket innebär att de ska vara placerade i markplan och inte exempelvis i övre planet på ett tvåvåningsstall. Cykelparkering löses med fördel inomhus i markplan, men kan också lösas dels i källare, dels på förgårdsmark, dels på innergårdarna. Parkering på innergårdarna bör dock minimeras för att de begränsade gårdstorna i stället ska kunna utnyttjas som planterade ytor och vistelsemiljöer för de boende. För att klara kravet på grönytefaktor kommer cykelrum inomhus sannolikt att krävas. Till

lokalerna inom området behövs ytterligare totalt ca 15 platser som ska placeras i nära anslutning till lokalentrén.

2.11 Övriga frågor - teknisk försörjning

Dagvatten

Inga krav på fördröjningsåtgärder ställs i detaljplanen, men kvartersmarken kan med fördel utformas med så mycket genomsläppliga ytor som möjligt för att begränsa belastningen på ledningsnätet.

Skyfallshantering

I samband med planarbetet för området Citadellsfogen, söder om Skeppsbyggaregatan (Dp 5565), har en höjdsättnings- och skyfallsutredning genomförts, i vilken Skeppsbyggaregatan föreslås höjdsättas till +3,0 meter i fastighetsgräns. Detta är något högre än idag.

Den föreslagna höjdsättningen av Skeppsbyggaregatan betraktas i förhållande till denna detaljplan som en befintlig situation och innebär att vatten från det nu aktuella planområdet inte kommer att kunna avledas söderut utan behöver avvattnas västerut. Detta eftersom planområdet ligger något lägre än vad Skeppsbyggaregatan gör och gränsar till en befintlig byggnad i norr till vilken hänsyn behöver tas. Anslutningen mot Skeppsgatan i öster ligger också högre, vilket begränsar möjligheterna till avledning österut.

För att undersöka hur området kan höjdsättas för att möjliggöra tänkt skyfallshantering har en utredning kring detta gjorts, *Skyfallsutredning*, Norconsult, 2021-11-05. Utredningen omfattar dels en höjdsättning, dels skyfallssimuleringar baserade på föreslagna höjdsättningen.

Höjdsättningen av området bygger på att vatten ska kunna avledas västerut mot Västra Varvsgatan, via den nya lokalgatan i öst-västlig riktning. Detta sker genom att gatan utformas med lutningar mot lågpunkter där rännstensbrunnar placeras. Stråket med lågpunkter placeras längs den öst-västra gatans södra sida, bort från befintlig byggnad i norr, för att minimera påverkan på denna. Gatan utformas vidare med en generell lutning västerut vilket gör att överskottsvattnet från lågpunkterna kan avrinna mot Västra Varvsgatan. Se vidare under rubriken ”Skyfall” i konsekvensavsnittet.

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

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

Planförslaget utgör en fortsatt utveckling av Västra Hamnen och innebär en utbyggnad av ett område som sedan tidigare är ianspråktaget för bebyggelse och anläggningar. Förslaget innehåller inga funktioner som kan antas utgöra en påtaglig risk för människors hälsa och innebär inte heller någon påtaglig påverkan på miljön. Planförslaget berör vidare inte några områden som omfattas av områdesskydd enligt miljöbalken, med undantag för strandskyddet. Strandskyddet återinträder inom del av planområdet men kommer att upphävas i denna detaljplan.

Området påverkas inte av några utomstående källor för olägenheter eller störningar, med undantag för buller från vägtrafiken och risken för framtida, höga vattenstånd. Dessa frågor hanteras på ett godtagbart sätt i detaljplanen genom placering och utformning av bebyggelsen inom området.

3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Stadsbild och landskapsbild

Planförslaget innebär att ett område som huvudsakligen utgjort öppna parkeringsytor mellan Skeppsbyggaregatan och befintlig industribyggnad bebyggs med nya bostadskvarter. De tillkommande kvarteren blir en naturlig förlängning av och sammankoppling med bebyggelsen i övriga delar av Västra Hamnen, bland annat längs Västra Varvsgatan, liksom med den stadsbebyggelse som planeras och delvis uppförts längs Neptunigatan, mellan planområdet och centralstationen.

Dagsljus

Tillgång till dagsljus inomhus regleras i Boverkets byggregler (BBR). Av dessa framgår att rum eller avskiljbara delar av rum där människor vistas mer än tillfälligt ska utformas och orienteras så att god tillgång till direkt dagsljus är möjlig, om detta inte är orimligt med hänsyn till rummets avsedda användning. (BBR - avsnitt 6:322). I gemensamma utrymmen i gruppboenden såsom studentboenden räcker det dock med tillgång till indirekt dagsljus. Det gäller inte för bostäder för personer med nedsatt funktionsförmåga (LSS). (BFS 2016:6).

Dagsljusförhållandena bedöms vara relativt goda inom området, tack vara den delvis öppna kvartersstrukturen och de breda, kringliggande gaturummen. Den dagsljusutredning som gjorts (*Vertical sky component (VSC) beräkning Jungamannen – Malmö*, Bengt Dahlgren, 2021-09-21) visar att det framför allt är i några hörnlägen, exempelvis i det inre hörnet av kvarteret mot korsning Västra Varvsgatan/Skeppsbyggaregatan, där tillgången till dagsljus är begränsad och åtgärder kommer att krävas för att klara dagsljuskraven. Detta kan exempelvis handla om att anpassa planlösningen så att utrymmen utan dagsljuskrav placeras i dessa delar. Frågan om dagsljus kommer att studeras vidare i bygglovsskedet.

Sol/dagsljus/vind/mikroklimat

Solstudier

Bostadsgårdarna i området har mycket begränsad tillgång till solljus kring vår/höstdagjämning. Kring sommarsolståndet är förhållandena bättre. Bäst förhållanden har den mittersta gården. Se vidare rubriken Bostadsgårdar.



Vårdagjämning kl 09



Vårdagjämning kl 12



Vårdagjämning kl 17



Sommarsolstånd kl 09



Sommarsolstånd kl 12



Sommarsolstånd kl 17

Kulturmiljö och arkeologi

Planförslaget påverkar inga kulturvärden eller kända fornlämningar.

Naturmiljö

Planförslaget påverkar inga naturvärden.

Strandskydd

Strandskyddet kring Turbinkanalen har tidigare varit upphävt och föreslås med denna detaljplan upphävas på nytt inom den berörda delen av planområdet. Upphävandet motiveras med följande särskilda skäl (enligt 7 kap. 18 c-d §§ miljöbalken):

- Området har sedan tidigare tagits i anspråk av bebyggelse och anläggningar på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- Ny planerad bebyggelse och anläggningar är väl avskilda från området närmast Turbinkanalen genom befintliga gator som ligger mellan planområdet och kanalen.

Enligt 7 kap. 18 f § miljöbalken ska, med vissa undantag, ett beslut om att upphäva strandskyddet i en detaljplan inte omfatta ett område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna säkerställa fri passage för allmänhet och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. Planförslaget bedöms uppfylla detta genom att ny bebyggelse inom planområdet är väl avskild från området närmast strandlinjen. Planområdet berör inte några naturmiljöer och bedöms inte påverka djur- och växtlivet.

Risker och säkerhet

Planområdet ligger inom normalriskområde för radon, mellan 10 000 och 50 000 Bq/m³. Vid byggande inom normalriskområden krävs radonskyddade konstruktioner.

I övrigt finns inga riskkällor inom eller i planområdets närhet som föranleder några särskilda åtgärder inom området.

Luftkvalitet

I arbetet med detaljplanen för området direkt söder om det aktuella planområdet (Dp 5565) har en luftkvalitetsutredning genomförts. Beräkningarna visar att mängden koldioxid (den dimensionerande luftföroreningen) längs Skeppsbyggaregatan med god marginal underskrider miljökvalitetsnormen för luft (40 µg/m³ som årsmedelvärde). Miljömålet ”Frisk luft”, 20 µg/m³, överskrider något längs delar av gatorna kring området. På insidan av kvarteren bedöms dock även miljömålet komma att klaras tack vare den skyddande bebyggelsestrukturen. Utredningsresultatet bedöms vara representativt även för bebyggelsen inom det nu aktuella planområdet.

Vattenkvalitet

Dagvatten från planområdet föreslås avledas via kommunala dagvattenledningar till Turbinkanalen och vidare ut i Lommabukten. Lommabukten har idag måttlig ekologisk status, bland annat på grund av problem med övergödning. Målet är god ekologisk status år 2027. Den kemiska ytvattenstatusen är god, med undantag för förekomsten av långväga luftburna föroreningar.

Planförslaget innebär att parkeringsytor som idag till största delen är hårdgjorda och belagda med asfalt kommer att ersättas av nya kvarter. Andelen icke-hårdgjorda, vegetations-täckta ytor där fördröjning och viss rening av dagvatten kan ske kan antas öka i och med anläggandet av nya bostadsgårdar. Genomförandet av detaljplanen bedöms därmed inte medföra någon risk för försvårande av att uppnå mål för miljökvalitetsnormer för vatten.

Skyfall

För området har en skyfallsutredning med tillhörande höjdsättning gjorts (*Skyfallsutredning*, Norconsult, 2021-11-05). Utredningen visar att den höjdsättning som föreslås för området (se vidare avsnittet Planförslag/Skyfall) innebär att vattenansamlingen vid ett skyfall generellt håller sig inom gaturummen. Det maximala djupet i lågpunkterna längs den öst-västliga gatan uppgår till 25 cm. Vattendjupet är dock lägre i högpunkterna och minst ett körfält

kommer att vara tillgängligt och körbart för räddningstjänsten, vilket bedöms acceptabelt ur framkomlighetssynpunkt.

Vid de tidpunkter då vattendjupet enligt utförda simuleringar uppgår till 25 cm kommer allt vatten inte att få plats inom gatusektionen. Nivån står då ett par centimeter upp på fasaden på befintlig byggnad norr om planområdet. Detta sker under kortare tidsperioder. Denna påverkan på byggnaden kan hanteras på olika sätt, exempelvis genom invallning av byggnadens entréer. Ett annat alternativ är att magasinera delar av skyfallsvattnet på annan plats, förslagsvis i nedsänkningar på de nya gårdarna, innan det rinner vidare ut i gatan. För att magasinera vatten motsvarande de ca 2 cm som står upp mot befintlig byggnad skulle grovt uppskattat ca 50 m³ vatten behöva hanteras. Detta skulle motsvara en nedsänkning på 20 cm inom en yta på 250 m².

I simuleringen visas en vattenansamling även vid den östra entrén av befintlig byggnad. Detta är egentligen missvisande eftersom gatan dragits om österut, och när gatan är omgjord är det mer troligt att vatten ansamlats i gatans nya dragning, österut. Ansamlingen bör ändå beaktas i framtida detaljprojektering.

Vattennivån i Västra Varvsgatan påverkas inte nämnvärt. Framkomlighet för räddningstjänsten kommer även fortsättningsvis att finnas i minst ett körfält i vardera riktningen.



Maximalt vattendjup vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,3. Norconsult.



Maximalt vattenflöde vid ett 100-årsregn med klimatafaktor 1,3. Norconsult.

Högt vattenstånd

Malmö stad kommer fortsatt ha behov av att utveckla attraktiva platser längs kusten, såväl för bostadsbyggande, näringsliv och rekreation. Det kustberoende näringslivet ska kunna utvecklas och kusten nyttjas som en rekreativ resurs. Kusten ska utvecklas på ett hållbart sätt så att havet och dess resurser som ekosystemtjänster inte äventyras. Malmös fortsatta stadsutveckling baseras på översiktsplanen, som vägleder stadens fysiska planering. Översiktsplanens planeringsprinciper innebär att staden ska växa genom förtätning och komplettering av befintliga tätorter och strukturer. Ny bebyggelse behöver anpassas gestaltningsmässigt till befintlig bebyggelse och infrastruktur, utifrån platsens förutsättningar, läge och behov. Denna inriktning ligger också i linje med plan- och bygglagens krav på långsiktigt god hushållning, då de stora investeringar som gjorts under århundranden i Malmös bebyggelse och infrastruktur nyttjas fullt och vidareutvecklas. Malmö stads klimatanpassningsarbete utgår från att klimatförändringarna pågår och är något som kommer att påverka staden och den fysiska planeringen under överskådlig tid. Klimatanpassning till stigande havsnivåer utgår från att Malmö skyddas långsiktigt genom olika kustskyddsåtgärder. Dessa dimensioneras utifrån konstruktionens livslängd samt aktuell prognos vid etableringen. Staden arbetar utifrån att enskilda detaljplaner ska hantera de skyddsbehov som nyexploateringar inom respektive område har inom tidshorizonten fram till år 2125. I den fysiska planeringen används planeringsnivåer för allmän platsmark och bebyggelse med säkerhetsmarginaler jämt mot de prognostiserade framtida stigande havsnivåerna som staden utgår ifrån.

I Malmös stads arbete med hantering av framtida höga havsvattenstånd i detaljplaner används ett klimatunderlag som baseras på:

- SMHI:s regionala klimatscenarioer. SMHI har som Sveriges expertmyndighet ansvaret att fram beslutsunderlag avseende klimatförändringar och havsnivåhöjningar, utifrån FN:s klimatpanel IPCC:s rapporter.
- ett 100-årsperspektiv, dvs i nuläget år 2125. Detta bedöms vara en lämplig tidshorizont för bedömning av risker i enskilda detaljplaner och fastigheter.
- Boverkets rekommendationer om att utgå från IPCC:s värsta klimatscenario, RCP 8.5, för att prognosticera framtida stillvattennivåer.
- Ett medianvärde av de stillvattennivåer som räknats fram av SMHI, utifrån RCP 8.5 och med ett 100-årsperspektiv.

- Ett medianvärde av de tillfälliga havsnivåhöjningar som räknats fram av SMHI, utifrån en 200-års extremhändelse.
- Lokala våg- och vindeffekter, utifrån Malmö stads vågatlas

Sammantaget innebär detta en dimensionerande framtida tillfällig havsvattennivå på +2,71 meter. Därutöver kan det, beroende av läge i staden, även vara nödvändigt att ta höjd för uppstuvningseffekter och våguppspolning.

Det aktuella planområdet påverkas inte av våguppspolning, eftersom området ligger skyddat från vågexponering från öppet hav, enligt Malmö stads vågatlas (*Malmö vågatlas – En kartläggning av vågeffekter i Malmö stad*, granskningsversion, Sweco, 2021). En utredning som tagits fram gällande uppstuvningseffekter inom kanalområdet (*PM – Lokala vattenståndseffekter i Malmös kanalsystem*, Sweco, 2021-02-24) visar att även vinduppstuvningseffekterna är försumbara vid det aktuella planområdet.

Med utgångspunkt i ovanstående bedömer Malmö stad att det är lämpligt att gator där tillgänglighet för räddningstjänst behövs ligger på lägst +2,8 meter (vilket ger säkerhetsmarginal på 0,3 meter för räddningstjänsten, enligt Malmö stads beredskapsarbete) samt att färdigt golv för bebyggelse ligger på +3,2 meter (säkerhetsmarginal 0,5 meter).

Den aktuella detaljplanen reglerar att bebyggelsen inom området, undantaget komplementbyggnader, ska ha en färdigt golvhöjd på lägst 3,2 meter över nollplanet (RH2000). I praktiken kommer åtminstone bostäderna längs Skeppsbyggaregatan att ligga ännu högre, eftersom det i detaljplanen ställs krav på en lägsta sockelhöjd för dessa bostäder om 60 cm över angränsande gångbana.

Utöver detta ska byggnader, undantaget komplementbyggnader, samt underjordiska garage och tekniska anläggningar också utföras med vattentät konstruktion upp till +3,2 meter.

Gatorna inom området är höjdsatta så att åtminstone delar av körbanorna ligger på lägst +2,8 meter. På så sätt finns möjlighet för räddningstjänsten att komma fram längs gatorna även vid en Extremsituation enligt ovan. Den västligaste anslutningen mot Västra Varvsgatan ligger något lägre eftersom den möter en befintlig, lägre höjd på denna gata. Detta bedöms dock som acceptabelt eftersom denna inte är avgörande för framkomligheten till bebyggelsen.

Högt vattenstånd och skyfall

Högvattenstånd och skyfall sammanfaller sällan, eftersom högvatten normalt inträffar mellan oktober och maj och extrem nederbörd mellan juni och september.

Markföroreningar

Historisk inventering

För planområdet har en historisk inventering genomförts, *Historisk inventering för fastigheterna Jungmannen 4 m.fl, Malmö stad*, Breccia, 2020-20-26. Inventeringen omfattade det ursprungliga planområdet (som inför samrådet minskades jämfört med planuppdraget) samt i viss mån kringliggande områden. Inventeringen har legat till grund för den markundersökning som genomförts inför granskningen av detaljplanen.

Inventeringen visar att området fylldes ut någon gång mellan 1940- och 60-talet, på gammal sjöbotten. Området tillhörde ursprungligen och fram till mitten av 80-talet Kockumsområdet. Här tillverkades fartyg, vilket bland annat omfattade förzinkningsarbeten. Efter avvecklingen av Kockums verksamhet i området användas det för en SAAB-fabrik där delar till flygplan tillverkades. Även järnvägsvagnar ska ha tillverkats på platsen. I den stora byggnaden direkt norr om planområdet har också bland annat företaget Enics haft sin verksam-

het, som omfattar tillverkning av kretskort. Denna verksamhet innebar bland annat hantering av organiska lösningsmedel och köldmedier. Det finns vidare tillstånd för brandfarlig vara inom området, och förekomst av nedgrävda cisterner för bland annat diesel. Inom delar av området har också funnits järnvägsspår som numera är rivna.

Översiktlig miljöteknisk markundersökning

Markundersökningen som genomförts för området (*Översiktlig miljöteknisk markundersökning på del av fastigheten Jungmannen 4 m.fl., Malmö stad, Breccia Konsult AB, 2021-05-21*) visar att det i marken inom undersökningsområdet förekommer förorening av kvicksilver, bly, PAH-M, PAH-H och alifater >C16-C35. Föroreningar överstiger riktvärdena för känslig markanvändning (KM) men underskrider tydligt riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM). Föroreningarna har påträffats i fyllnadsmaterial och huvudsakligen i enstaka punkter och prov, med undantag framför allt för PAH-H som påträffades i halter över KM i fyra punkter.

Utifrån analysresultaten bedöms föroreningssituationen inom området inte innebära ett hinder för genomförandet av detaljplanen. Inför exploateringen kommer dock en fördjupad undersökning samt åtgärder att krävas. Plankartan omfattar därför ett krav på att markföroreningar ska vara åtgärdade innan startbesked för byggnation ges.

De halter av metaller som påträffats i grundvattnet underskrider Livsmedelsverkets gräns för tjänlighet som dricksvatten. Eftersom de aktuella metallerna inte heller har påvisats som förorening i jord bedöms grundvattnet inte vara förorenat med avseende på metaller. PAH-er har däremot påträffats i förhöjda halter i grundvattnet. Eftersom PAH-er också har påträffats i jorden bedöms grundvattnet ha påverkats av verksamhet/fyllnadsmaterial inom området. I de två punkter där förhöjda halter PAH har påträffats består ytlagret av asfalt vilket också kan vara ursprung till de förhöjda halterna. Grundvattnet strömmar in norrifrån och rinner sedan mot kanalerna i sydost och sydväst. Inget dricksvattenintag kommer att bli aktuellt inom området.

Omgivningsbuller

Trafikbuller

Riktvärden för trafikbuller från spårtrafik och vägar anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Av dessa framgår att trafikbullernivån vid en bostadsfasad inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om bostaden inte är större än 35 m² är motsvarande nivå 65 dBA. Vid en uteplats bör bullernivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Vid uteplatsen bör den maximala ljudnivån inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger i timmen mellan 06.00 och 22.00.

Om det inte går att uppnå värdet vid fasad (undantaget den högre ljudnivån vid smålägenheter) så bör minst hälften av bostadsrummen i bostaden vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22.00 och 06.00.

Detaljplanen innehåller en bestämmelse som gör ovanstående riktvärden bindande.

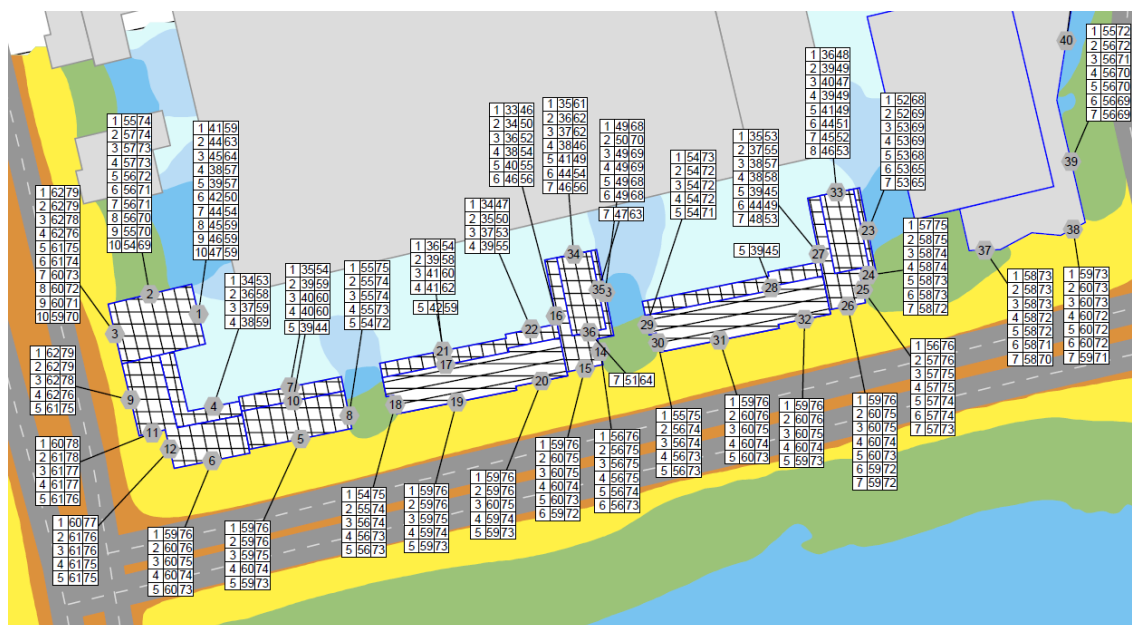
Vad gäller uteplatser så är det tillräckligt att en uteplats, om det finns flera, uppfyller riktvärdet.

Planområdet är utsatt för trafikbuller från Skeppsbyggaregatan, Västra Varvsgatan och Skeppsgatan. En bullerutredning har genomförts (*Trafikbullerutredning till detaljplan Västra Hamnporten i Malmö, Tyréns, 2020-10-12*) som visar att trafikbullerförordningens grundriktvärde Leq högst 60 dBA uppfylls på alla fasader och våningsplan förutom på del av fasad mot Västra Varvsgatan. Utredningen baseras på strukturen från samrådsförslaget av detaljplanen, men bedöms relevant även för granskningsförslaget av detaljplanen.

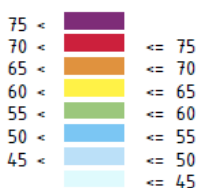
Där Leq 60 dBA uppfylls kan bostäder planeras med valfri planlösning ur bullersynpunkt. På fasader där Leq 60 dBA överskrids krävs någon form av kompensationsåtgärd. Det kan vara att planera för att minst hälften av rummen orienteras mot sida som uppfyller Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA, vilket görs på fasader in mot planområdet.

I det tio våningar höga punkthuset nordväst i planen kan det på vissa ställen vara svårt att planera för genomgående lägenheter. Här kan tekniska lösningar vara ett alternativ. Det är också möjligt att planera för lägenheter om högst 35 m² på alla fasader och våningsplan, eftersom riktvärdet Leq 65 dBA uppfylls överallt.

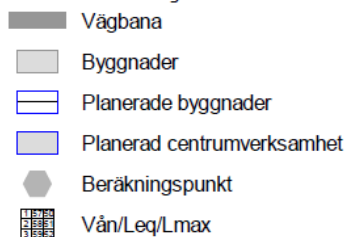
Gemensamma uteplatser för respektive innergård uppfyller riktvärdet Leq 50 dBA och Lmax 70 dBA. Balkonger/takterrasser kan då anses som kompletterande uteplatser och behöver inte uppfylla gällande riktvärden.



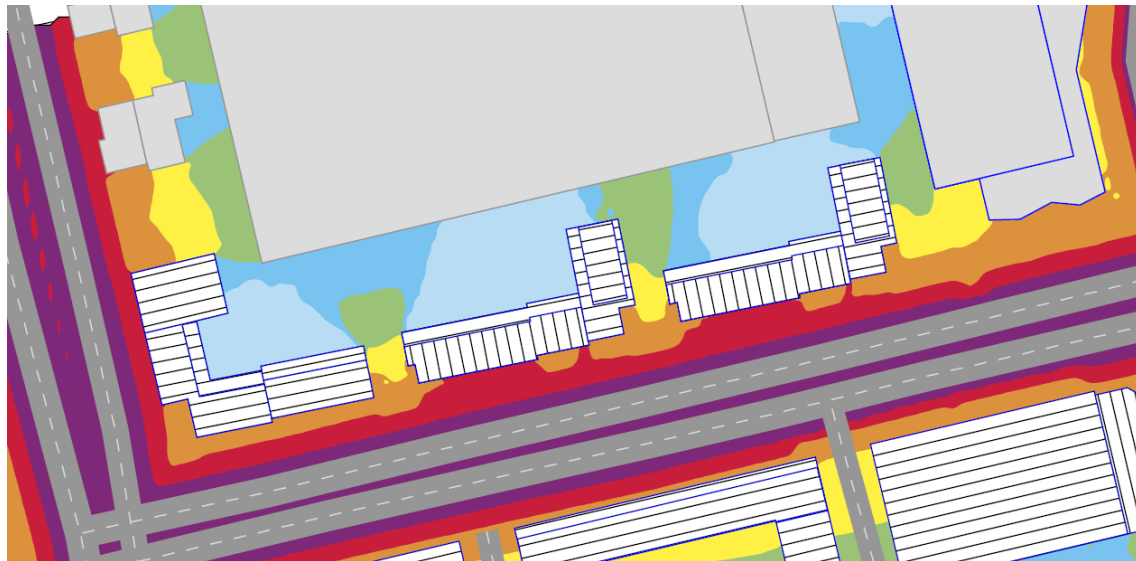
EKVIVALENT LJUDNIVÅ
2 meter över mark i dBA



Teckenförklaring



Beräknade ljudnivåer på fasad från vägtrafik (frifältsvärde). Prognosår 2040. Tyréns, 2020.



MAXIMAL LJUDNIVÅ
2 m över mark i dBA

85 <	85
80 <	80
75 <	75
70 <	70
65 <	65
60 <	60

Teckenförklaring

■	Vägbana
■	Byggnader
□	Planerade byggnader
□	Planerad centrumverksamhet
⬡	Beräkningspunkt

Beräknade ljudnivåer på fasad från vägtrafik (maximala ljudnivåer). Prognosår 2040. Tyréns, 2020.

Trafikkonsekvenser

Planförslaget uppskattas innebära en försumbar ökning av trafikmängderna på Västra Varvsgatan, Skeppsbyggaregatan och Skeppsgatan. En in/utfart för biltrafik tillkommer mot Västra Varvsgatan, medan antalet utfarter mot Skeppsbyggaregatan minskar från tre till en. Mot Skeppsgatan kommer det även fortsättningsvis bara vara en utfart.

3.3 Ekonomiska konsekvenser

Exploateringsavtal

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Malmö stad och Granitor Property Development AB. Se vidare under avsnittet ”Ekonomiska genomförandefrågor”.

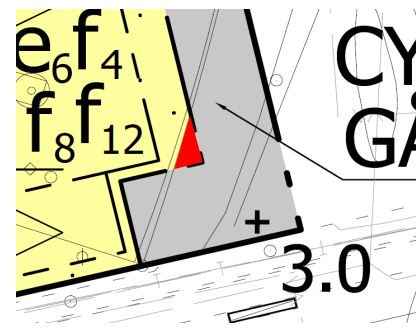
3.4 Konsekvenser för fastigheter

Fastigheten Jungmannen 4

Fastigheten kommer att avstå mark som regleras in i intilliggande kommunal gatufastighet. Resterande del av fastigheten och del av Hamnen 21:152 kommer att bilda ett kvarter i väster för bostads- och centrumändamål.

Fastigheten Hamnen 21:152

Fastigheten kommer att avstå mark som regleras in i intilliggande kommunal gatufastighet. En liten del av Hamnen 21:138 (ca 5 m²) kommer att överföras till Hamnen 21:152. I väster kommer del av fastigheten och del av Jungmannen 4 att bilda ett kvarter för bostads- och centrumändamål. Ytterligare två kvarter för bostads- och cent-



rumändamål bildas av fastigheten. Återstoden av fastigheten kommer att delas upp i två fastigheter eftersom fastigheten är belägen i två områden. Det ena området är bebyggt för kontor - och lätt industriändamål. Det andra området blir en exploateringsfastighet som kommer att planläggas längre fram.

Hamnen 21:138

En liten del av fastigheten (ca 5 m²) kommer att överföras till Hamnen 21:152.

Hamnen 21:149

Fastigheten kommer att avstå mark som regleras in i intilliggande kommunal gatufastighet.

3.5 Samhällskonsekvenser

Bostadspolitiska mål

Genomförandet av detaljplanen bidrar till uppfyllelse av de bostadspolitiska målen bland annat genom att planen medger funktionsblandad bebyggelse och bostadsbyggande med möjlighet till varierade upplåtelseformer. Exploateringen kommer vidare att ske i ett område där infrastruktur såsom vägar, kollektivtrafik, vatten och avlopp delvis finns utbyggda, och kommer att byggas ut och förbättras ytterligare framöver.

Bostadsgårdar

Den samlade ytan per gård ligger på ca 670–730 m², vilket innebär viss begränsning av gårdens kapacitet och flexibilitet, d v s möjligheten för vissa sociala och rekreativa aktiviteter att äga rum, och för flera aktiviteter att pågå samtidigt. Å andra sidan är rymligheten gemensam gård per 100 m² bruttoarea (motsvarande en lägenhet) relativt god, 11–13 m², vilket innebär att belastningen på gården inte är så hög. Undantaget är inom det västra kvartalet där rymligheten är begränsad till ca 8–9 m².

Gårdarna är skuggiga kring höst- och vårdagjämningen, men under sommaren är förhållandena bättre. Den begränsade tillgången till sol på gårdarna ger mindre varierade användningsmöjligheter, men växtlighet kan påminna om säsongens växlingar och gårdarna kan erbjuda en tyst oas, skyddade från buller. Solbelysta balkonger och terrasser på taken kan också i viss mån uppväga bristen på solljus på gårdarna.

Bostadsgårdarnas begränsade totala storlek och i delar bristande tillgång till solljus är en konsekvens av och bedöms acceptabelt mot bakgrund av att planområdet är relativt smalt och att bebyggelsen har placerats för att dels utgöra en tydlig fasad mot angränsande stora gaturum, dels skydda gårdarna mot buller från gatorna. Bebyggelsens utbredning och höjd in mot området har anpassats för att begränsa påverkan på gårdarnas storlek och solljustillgång. Eftersom små gårdar riskerar att främst användas för praktiska funktioner såsom miljöhus och cykelparkering har möjligheten att uppföra byggnader på gårdarna också begränsats, och avsikten är att lösa delar av cykelparkeringsbehovet i källare, på förgårdsmark samt eventuellt även i bottenplan.

Barnperspektiv

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Planområdet har förutsättningar för att bli en bra miljö för både barn och vuxna genom att:

- Områdets inre utformas som en lugn trafikmiljö på gåendes villkor.
- Området ligger i anslutning till ett säkert och utvecklat gång- och cykelvägnät som finns utbyggt respektive planeras att byggas ut längs kringliggande större gator. Detta gynnar framför allt äldre barns självständiga rörelse i staden.
- Planområdet är väl försörjt med kollektivtrafik, vilket underlättar för framför allt äldre barn att röra sig självständigt i staden och till/från denna.

- Området ligger i nära anslutning till Ribersborgsstranden och de målpunkter för barn och unga som finns längs denna, nära sportanläggningen Kockum fritid samt nära Kockumsparken. Den vältrafikerade Västra Varvsgatan skiljer bostäder och Ribersborgsstranden samt Kockums fritid åt, men kan korsas via en signalreglerad korsning.
- Inom Hamnporten planeras på sikt ny förskola, på kort avstånd från bostäderna. Förskolan kommer att kunna nås via lokalgator med låga trafikmängder, och/eller gång- och cykelvägar. Neptuniskolan och en ny förskola har nyligen byggts i områdets omedelbara närhet. Den vältrafikerade Skeppsgatan skiljer bostäder och skola/förskola åt, men kan korsas via en signalreglerad korsning. Även söder om Skeppsbyggaregatan planeras en ny förskola, som även denna kommer att kunna nås via signalreglerad forskning. Direkt norr om planområdet i befintlig byggnad finns en ny privat gymnasieskola, och på södra sidan av Skeppsbyggaregatan ska Universitetsholmens gymnasium som nyligen rivits ersättas av en nya större gymnasieskola.
- Bostadsgårdarna inom området ligger skyddade, vända bort från buller, föroreningar och de större trafikmängderna längs omgivande större gator. Gårdarna är relativt små sett till framför allt den totala ytan, vilket i viss mån begränsar möjligheten till platskrävande, fysisk aktivitet. De har dock förutsättningar att utformas som goda vistelse- och lekmiljöer, bland annat genom att möjligheten att bebygga dem med miljöhus m.m. har begränsats, samt genom att kvarteren regleras med grönytefaktor. Se även rubrik ”Bostadsgårdar” i avsnittet om planförslaget respektive konsekvenser.

Tillgänglighet

Planområdet är relativt flackt, vilket ger goda förutsättningar för att skapa miljöer som är tillgängliga för funktionshindrade.

Jämställdhet

Planförslaget har goda förutsättningar för att främja jämställdhet. Området ligger kollektivtrafiknära och det kommer att finnas kommersiell/offentlig service inom området respektive i dess närhet. Dessa parametrar underlättar för den som tar mest ansvar för vardagsärenden och barn, oftast kvinnor. Gång- och cykelnätet är väl förgrenat vilket också gynnar kvinnors rörelsemöjlighet.

I processen för att ta fram detaljplanen har både män och kvinnor deltagit, med viss övervikt av män.

Kommunal service

Detaljplanens genomförande bedöms generera knappt 200 nya bostäder inom området. Med utgångspunkt i att området kan klassificeras som innerstad och får en för staden genomsnittlig fördelning av lägenhetstyper i bostadsrättsform bedöms bostäderna generera ett behov av ca 15 förskoleplatser och ca 10–15 grundskoleplatser på lång sikt. På kort sikt kan behovet bli högre, beroende av inflyttningstakten i området. Beräkningen är genomförd i en modell för beräkning av behov av för- och grundskoleplatser som alstras genom ny bebyggelse, framtagen av stadsbyggnadskontoret 2017.

Behovet av förskola löses genom att det i angränsande områden finns befintliga förskolor och planeras ytterligare förskolor, vilka bedöms ha kapacitet att på sikt ta emot dessa barn.

Behovet av grundskola löses genom att det i angränsande områden finns befintliga grundskolor som bedöms ha kapacitet att på sikt ta emot dessa barn.

Kommersiell service

Bostäderna och arbetsplatserna inom planområdet bidrar till ett utökat kundunderlag för handel och service i närområdet.

Relevanta övriga projekt

Dp 5565, för fastigheten Makrillen 3 m.fl.

Direkt söder om planområdet finns en lagakraftvunnen detaljplan för fyra nya kvarter för bostäder, kontor, förskola, centrumverksamheter och ett parkeringshus inom området "Citadellsfogen". Detaljplanen möjliggör också en ombyggnad av angränsande större gator, däribland Skeppsbyggaregatan, för att förbättra tillgängligheten till Västra Hamnen. Kommande genomförande av de två detaljplanerna behöver koordineras med avseende på bland annat ledningsutbyggnad och tillgång till parkeringsplatser i planerat parkeringshus inom Citadellsfogen.

4 Genomförande

4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

Kommunen ansvarar genom fastighets- 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).

4.2 Tekniska genomförandefrågor

Mark

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

Planområdet är beläget i en del av hamnen som fylldes ut på 50-talet, och berörs därför inte av Malmös medeltida stadslager. I delar av hamnområdet har det dock framkommit mesolitiska lämningar, såsom hela fiskeredskap, i gytjtjan under utfyllnaderna. Om exploatering sker till ett djup ner i gytjtjan under utfyllnaderna ska samråda först ske med kulturmiljöenheten på länsstyrelsen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten, dagvatten

Området föreslås kopplas på nytt ledningsnät för vatten och spillvatten i Skeppsbyggaregatan, samt på ny dagvattenledning i den inre gatan, som sedan ansluts till ledningsnätet i Skeppsgatan.

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

El

Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. Utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen för strålning och brandrisk.

Längs den inre gatan föreslås en ny nätstation som kommer att försörja området med el.

Fjärrvärme

Planområdet kan anslutas till befintligt ledningsnät för fjärrvärme, i första hand till ledning som byggs ut i Skeppsbyggaregatan från befintlig ledning i korsningen Skeppsgatan/Neptunigatan.

Gas

Planområdet kan anslutas till befintligt ledningsnät för gas.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med gällande renhållningsordning. Inom kvartersmark ska utrymme för avfallshantering inklusive källsortering finnas, för såväl boende som verksamheter. Avfallsutrymmena bör placeras i markplan med kortast möjliga avstånd för hämtningsfordon.

Tillgängligheten för sophämtning kommer att finnas från det interna gatunätet.

Brand

Planområdet är beläget inom normal insatstid, 10 minuter, för räddningstjänsten.

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. Om utrymning inte kan ske med hjälp av räddningstjänsten, exempelvis på grund av konflikt med trädplantering på allmän plats, kan utrymningen lösas genom t.ex. Tr2-trapphus eller att lägenheterna har tillgång till två oberoende trapphus, t.ex. via loftgångar. Exploatör ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglovsansökan.

Buller

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

Skyddsrum

Inom området finns ett skyddsrum, i en tillbyggnad till den större byggnad som avgränsar planområdet i norr. Planförslaget förutsätter att tillbyggnaden och skyddsrummet rivs för att ge plats för gatan genom området.

Fastighetsägaren har ansökt om avveckling av skyddsrummet hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Ansökan har avslagits med motiveringen att de anförda skälen till avveckling underordnas samhällsnyttan med bevarande av skyddsrummet. MSB anger dock att fastighetsägaren istället för avveckling kan ges möjlighet att under viss tid begränsa skyddsrumsfunktionen, för att kunna riva skyddsrummet, utföra byggnads- och markarbeten och därefter återställs skyddsrumsfunktionen. Det nya skyddsrummet måste då inte uppföras på samma plats som det gamla men ska i allt väsentligt uppfylla samma funktion. För att ett beslut om tillfällig begränsning av skyddsrumsfunktionen ska kunna tas av MSB, måste det bland annat finnas en antagen projekttidplan.

Mot bakgrund av ovanstående är avsikten att ansöka om tillfällig begränsning av skyddsrumsfunktionen och uppförande av ett nytt skyddsrum efter det att detaljplanen antagits och tidplanen för genomförandet av detaljplanen är mer preciserad. Ett nytt skyddsrum uppförs förslagsvis i första hand i källare i den nya bebyggelsen, men även andra platser inom fastigheten skulle kunna vara möjliga. Fastighetsägaren ansvarar för ansökan.

4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

Exploateringsavtal

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Malmö stad och Granitor Property Development AB. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med 6 kap 40 § plan- och bygglagen och kommer att undertecknas innan dess att detaljplanen antas i stadsbyggnadsnämnden.

Exploateringsavtalet kommer preliminärt att reglera frågor som har med överlåtelse av mark och ersättning för gatukostnader att göra.

I exploateringsavtalet föreslås bestämmas att de delar av fastigheten Hamnen 21:152 och Jungmannen 4 som i detaljplanen läggs ut som allmän plats ska övergå till kommunen. I avtalet föreslås även bestämmas att den del (ca 5 m²) av fastigheten Hamnen 21:138 som i de-

taljplanen läggs ut som kvartersmark för bostäder och centrumändamål ska övergå till exploatören. Vidare ska det avtalas om att alla kostnader för nödvändiga flyttningar av ledningar ska bäras av exploatören.

Övriga ekonomiska genomförandefrågor

Avtal behöver träffas mellan Malmö stad och Varvsstaden AB gällande den del av Hamnen 21:138 som planläggs som allmän plats respektive kvartersmark för bostäder och centrumändamål, men som enligt gällande ramavtal ska övergå från stadens till Varvsstaden ABs ägo. Avtal behöver även träffas gällande den del av Hamnen 21:149 som ägs av Varvsstaden AB och som planläggs som allmän plats.

Planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning som ska bekostas av fastighetsägaren/ledningshavaren om inget annat avtalas.

Kostnader för flytt av eller andra åtgärder på ledningar med anledning av detaljplanens genomförande ska bäras av exploatören.

4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

Nya fastigheter kommer att bildas inom området, inom de delar som planläggs som kvartersmark för bland annat bostäder.

Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet.

Fastighetsägare ansöker om fastighetsbildning.

Ledningar som kommer att förläggas eller finnas kvar inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller ledningsrätter bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av ledningsrätt tas av berörd ledningshavare.

Ansökningar om förändringar av fastigheter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

5 Planeringsförutsättningar

5.1 Bakgrund och organisation

Motiv för planläggningen

Planläggningen är en fortsättning av Västra Hamnens pågående utveckling och motiveras av ett fortsatt stort behov av bostäder, arbetsplatser och service av olika slag.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande i enlighet med 5 kap 7§ plan- och bygglagen. Länsstyrelsen har bedömt att planförslaget inte är förenligt med länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen, med hänvisning till frågan om översvämning vid framtida höjda havsnivåer. Stadsbyggnadskontoret ser inga skäl att ifrågasätta denna bedömning.

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

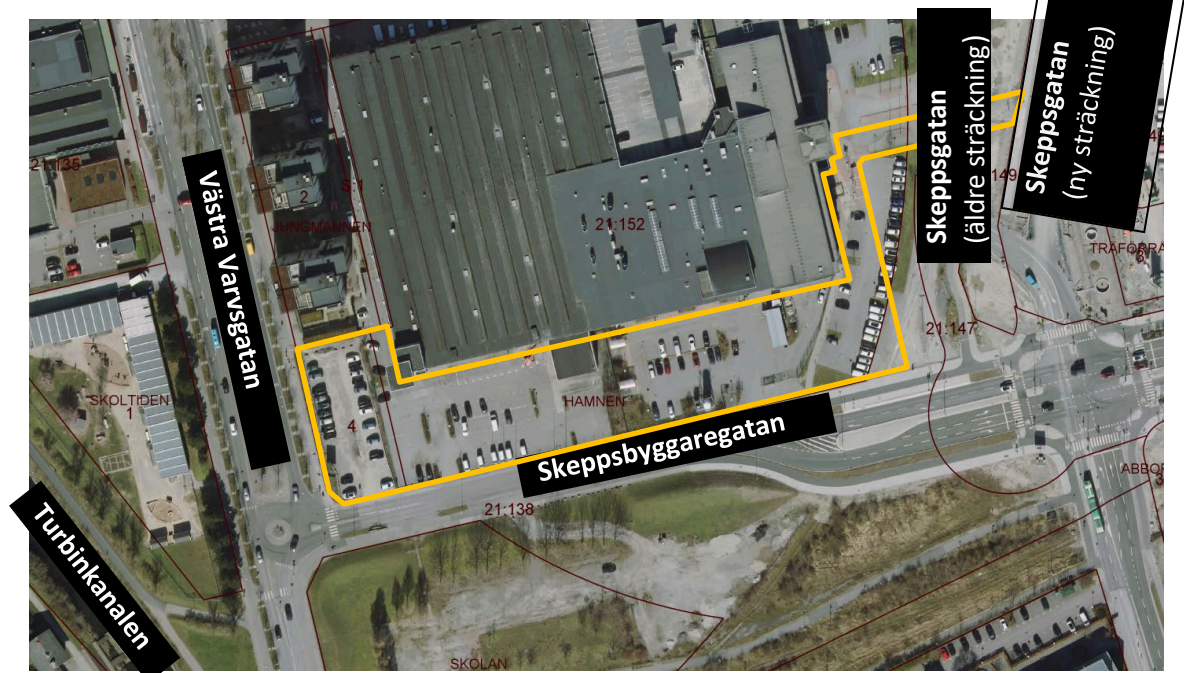
Medverkande

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

5.2 Planområdet

Plandata

Fastigheterna som berörs är Jungmannen 4 och del av Hamnen 21:152 som ägs av Granitor Property Development AB, del av Hamnen 21:138 som ägs av Malmö kommun och en liten del av Hamnen 21:149 som ägs av Varvsstaden AB. Del av Hamnen 21:138 som ingår i planområdet och som utgjort del av Skepps gatans gamla sträckning ska enligt ramplan mellan Malmö stad och Varvsstaden AB övergå i Varvsstaden ABs ägo.



Orienteringskarta med planområdet markerat med gul linje.

Platsens historik

Planområdet består av utfyllandsmassor och tillkom under 1950-talet när en större utfyllnad inom Västra Hamnen genomfördes.

Delar av storkvarteret Hamnporten har sedan tidigare varit föremål för en omvandling från industri- och hamnområdet till blandad stadsbebyggelse, bland annat har ny bostadsbebyggelse tillkommit längs Västra Varvsgatan i väster.

Stråk, platser, struktur, sammanhang

Planområdet ligger i södra delen av Västra Hamnen, med nära till såväl centralstationen och centrum som till Ribersborgs strand och rekreationsområde och de publika miljöerna i Västra hamnen. Området avgränsas av gator som ingår i det övergripande gatunät som knyter Västra hamnen till Malmös innerstad – Västra Varvsgatan i väster, Skeppsbyggaregatan i söder och Skeppsgatan, nyligen flyttad och ombyggd, i öster. I norr gränsar området till befintlig, storskalig verksamhetsbebyggelse inom Hamnporten.

Bebyggelse

I norr avgränsas planområdet av en stor befintlig byggnad med ursprung från 1950-talet, som har byggts om och till ett flertal gånger under årens lopp. Idag består byggnadens östra delar av kontorslokaler och ett parkeringshus. Övriga delar består i huvudsak av verksamhetslokaler och en padelhall. I byggnadens västra del pågår ombyggnad för att rymma en privat gymnasieskola med tillfälligt bygglov, som planeras att öppna under 2021.

Inom planområdet finns ingen bebyggelse, med undantag för en tillbyggnad till ovan nämnda byggnad. I tillbyggnaden finns bland annat ett skyddsrum.

Planområdet ingår i karaktären ”verksamhetsområden” enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad*. De centralt belägna hamn- och industriområdena som planområdet är ett exempel på anges i programmet ha stor utvecklingspotential för blandad stadsbebyggelse.

Kulturmiljö

Värdefulla bebyggelsemiljöer

Planområdet omfattar ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Arkeologi

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök har inga fornlämningar påträffats inom planområdet.

Naturmiljö

Planområdet omfattar inte några naturvärden.

Topografi, landskap, grönstruktur

Planområdet består huvudsakligen av asfalterade parkeringsytor. Området ligger på ca 2,75 meter över nollplanet (i RH 2000) och sluttar något mot söder.

Kollektivtrafik

Stadsbusslinje nr 2 (Västra Hamnen – Centralen-Kastanjegården) trafikerar Skeppsbyggaregatan – Neptunigatan, med hållplatslägen på respektive sida av korsningen med Skeppsgatan. Ringlinje nr 3 stannar vid Kockums fritid, ca 150 meter nordväst om planområdet. Båda ovanstående stadsbusslinjer trafikeras med 5–10-minutersintervall i högtrafik.

Malmö Centralstation, med såväl lokal som regional, nationell och internationell buss- och tågtrafik ligger ca en kilometer öster om planområdet.

Sverigeförhandlingen och Storstadspaketet

Som del av det så kallade Storstadspaketet pågår planeringen av MalmöExpresslinjen nr 8; Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen, som kommer att trafikera Skeppsbyggaregatan. Storstadspaketet omfattar även Mini-MEXlinje 10; Malmö C-Lorensborg-Hyllie-IKEA Hubbhult, som också kommer att trafikera Skeppsbyggaregatan, samt elbuss linje 3.

Gång-, cykel- och biltrafik

Planområdet kantas i väster och öster av Västra Varvsgatan respektive den nyligen flyttade och ombyggda Skeppsgatan, som båda utgör stadshuvudgator och viktiga länkar mellan Västra Hamnen och övriga delar av staden. Båda är utformade med separerade gång- och cykelvägar på respektive sida om gatorna, och ingår i stadens övergripande gång- och cykelvägnät. Skeppsbyggaregatan söder om området kommer också att byggas ut som stadshuvudgata med separata körfält för bil och busstrafik, respektive med separata gång- och cykelbanor.



Inom planområdet sker rörelse i blandtrafik på befintliga parkeringsytor. I samband med att den planerade gymnasieskolan etableras i områdets västra del kommer del av parkeringsytorna att byggas om för denna verksamhet, bland annat för att möjliggöra cykelparkering för skolans elever och anställda.

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, spillvatten, dagvatten, tele, el och fjärrvärme finns utbyggda i Västra Varvsgatan och Skeppsgatan. Gasledning finns i Västra Varvsgatan. I Skeppsbyggaregatan finns vattenledning, spillvatten- och dagvattenledningar planeras att läggas ned framöver. Fjärrvärmestråket "Ormen länge" har byggts ut i de östra delarna av Skeppsbyggaregatan och kommer framöver att förlängas västerut längs gatan.

Kommunal och kommersiell service

I kvarteret mittemot planområdet, på andra sidan Skeppsgatan finns förskolan Ubåten.

Flera grundskolor finns inom en kilometers avstånd från planområdet. Öster om planområdet, på andra sidan Skeppsgatan, invigdes nya Neptuniskolan för åk 7–9 under hösten 2020.

Strax söder om planområdet fanns tidigare Universitetsholmens gymnasium. Skolan har rivits men arbete pågår med att uppföra en ny större skola på samma plats. Den nya skolan planeras som en gymnasieskola med teoretiska utbildningar och ca 1200 elever.

Ca 150 meter nordväst om planområdet finns den sportanläggningen Kockum fritid med bland annat badhus, isrink och gym.

Till centrum och gågatan med dess hela utbud av handel och service är avståndet en knapp kilometer. På närmre håll finns ett mindre utbud av kaféer, butiker och serviceinrättningar. Närmsta större livsmedelsbutik är ICA Maxi, ca 400 meter norr om planområdet.

5.3 Tidigare ställningstaganden

Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken

Detaljplanen berör område av riksintresse för kustzonen. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset.

Översiktsplan

Planområdet redovisas i översiktsplanen som existerande och ny blandad stadsbebyggelse med bebyggelsestäthet 1–2 (hög bebyggelsestäthet) samt centrumområde för handel, där bottenvåningar i strategiska lägen vid nyproduktion ska dimensioneras så att de kan inrymma handel och andra utåtriktade verksamheter.

Del av planområdet ligger inom utbyggnadsstrategi etapp 1, del av planområdet ligger inom platsspecifika riktlinjer för Varvsstaden. Skeppsbyggaregatan planeras bli ny huvudgata med nya kopplingar för stomlinje med buss, kollektivtrafik med högre kapacitet och huvudcykelväg. Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen.

Planprogram

Planområdet berörs av *Planprogram för kvarteren Skolan, Gäddan m fl*, Pp 6012, som godkändes av stadsbyggnadsnämnden mars 2007. Det övergripande målet med programförslaget var att koppla samman Västra Hamnen med den befintliga staden, samt att skapa en blandad stadsmiljö med bostäder, verksamheter, utbildning och viss industri. Området för planområdet planerades för kontors- och verksamhetslokaler i ett band mot Skeppsbyggaregatans norra kant. Handel planerades finnas i bottenvåningarna mot gatan. Planprogrammet är i flera delar inte längre aktuellt, då förutsättningarna delvis har förändrats.

Bland annat har behovet av kontorslokaler minskat i området.

Värdeprogram

Planområdet omfattas även av *Värdeprogram Hamnporten* från 2013. Denna detaljplan omfattar södra delen av detta område. Värdeplanen från värdeprogrammet ligger till grund för kommande planering. Vision från programmet är:

Hamnporten, en upplevelserik och varierad mosaik i mänsklig skala. Programmet säger bland annat att de publika platserna ska vara i mänsklig skala och skyddade mot buller och vind. Platserna ska vara ljusa, gröna öppningar i den täta bebyggelsen. Bostadsgårdar ska vara gröna, klimat- och bullerskyddade och inbjuda till möten och samvaro. Grönska ska vara ett genomgående tema för alla Hamnportens platser. Den nya bebyggelsen ska ansluta i höjder till omgivande planerade områden, dvs bebyggelse planeras generellt bli 4–6 våningar med inslag av högre byggnader.



- | | | | | | |
|-------|---|---|------------------------------|---|--------------------------|
| - - - | Värdeprogrammets avgränsning | ■ | Publik plats | ■ | Befintlig bebyggelse |
| ➔ | Huvudstråk gång | ■ | Ny bebyggelse 6 våningar | ■ | Ny bebyggelse 5 våningar |
| ➔ | Sekundärstråk gång | ■ | Högt hus 10 våningar | ■ | Läge för förskola |
| ■ | Hållplatser spårväg | ■ | Läge för tillfällig förskola | ■ | Parkeringshus |
| ● | Hållplatser buss | ■ | ■ | ■ | Lämpligt bostadsläge |
| | Grönska mot omgivande stråk och platser | | | | |

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner för planområdet är Dp 4851, 4007 och Ädp 4909.

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

5.4 Underlag till planarbetet

Kommunövergripande dokument

- Riktlinjer för grönytefaktor, 2014
- Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande, 2005
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Grönplan för Malmö, 2003
- Bostadspolitiska mål, 2018–2022
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- 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
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
- Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016

Utredningar till grund för planförslaget

- Skyfallsutredning, Norconsult, 2021-11-05
- Vertical sky component (VSC) beräkning Jungmannen – Malmö, Bengt Dahlgren, 2021-09-21
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning på del av fastigheten Jungmannen 4 m.fl, Malmö stad, Breccia Konsult AB, 2021-05-21
- Övergripande studie kring höjdsättning och VA, Hamnporten, kv Jungmannen, Norconsult, 2020-11-19
- Trafikbulerutredning till detaljplan Västra Hamnporten i Malmö, Tyréns, 2020-10-12
- Historisk inventering för fastigheterna Jungmannen 4 m.fl, Malmö stad, Breccia, 2020-20-26
- Parkeringsstrategi Hamnporten, Västra Hamnen, Sweco, 2020-12-16

Övriga dokument

- Värdeprogram Hamnporten, Midroc och Malmö stad, 2013-10-14
- Malmö vågatlas – En kartläggning av vågeffekter i Malmö stad, granskningsversion, Sweco, 2021
- PM – Lokala vattenståndseffekter i Malmös kanalsystem, Sweco, 2021-02-24

Stadsbyggnadskontoret

Johanna Perlau
Enhetschef

Katarina Jeraeus
Planhandläggare