



## SAMRÅDSHANDLING

# 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).
<b>SBN samråd Oktober 2019</b>	<b>Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Samrådstid 25 oktober – 29 november 2019</b>
SBN granskning April 2020	Beslut om granskning i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN godkännande Juni 2020	Beslut om godkännande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
KF antagande September 2020	Beslut om antagande i kommunfullmäktige (KF).
Laga kraft November 2020	

## Planfakta

<b>Dp 5625</b> <b>Planförfarande:</b> utökat <b>Sökande:</b> Fastighet- och gatukontoret <b>Planhandläggare:</b> Anna Bjerndell anna.bjerndell@malmo.se tel 040 - 34 22 68	<b>Planhandlingar</b> <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 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 fastigheter.....	9
3.3 Samhällskonsekvenser .....	9
<b>4 Genomförande .....</b>	<b>10</b>
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor .....	10
4.2 Tekniska genomförandefrågor .....	10
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor .....	10
4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor .....	10
<b>5 Planeringsförutsättningar .....</b>	<b>12</b>
5.1 Bakgrund och organisation.....	12
5.2 Planområdet .....	12
5.3 Tidigare ställningstaganden .....	14
5.4 Underlag till planarbetet .....	15

# 1 Planförslaget i korthet

## 1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten för 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.

## 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.

Verksamheterna inom Malmö hamn är i ett expansivt skede och 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).

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.

Högsta byggnadshöjd regleras till 40 meter. Vindkraftverken får uppföras till en totalhöjd på 175 meter.

Planförslaget innebär också att ett naturområde skapas i planområdets nordöstra hörn. Naturområdet är tänkt att kunna fungera som fågelhabitat.

Transportsystemet utformas och organiseras så att enskilda människor såväl som näringslivet ges möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. Längs områdets gator anläggs gång- och cykelbanor för att göra de 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
- Miljö kvalitetsnormer för vatten
- Miljö kvalitetsnormer 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. Det finns möjlighet till samordningsvinster eftersom företag kan samordna transportflöden. Möjlighet att skapa helhetslösningar för transporter ges genom att olika transportslag som sjöfart, järnväg och lastbil enklare kan samverka.

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 diskuterats. 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 landskapsbildssynpunkt och därmed kan denna byggnadshöjd godtas.

### 2.2 Bebyggelse

#### Användning/ändamål

Avsikten är att planområdet ska nyttjas för industri kopplat till hamnverksamhet (J<sub>1</sub>) 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 byggnadshöjd på 40 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 vingpets i högsta läge).

#### Placering

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

#### Utförande

Planförslaget innebär att markhöjden inte får 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

markhöjden inte får understiga +3.0 meter (RH 2000). Undantag medges i anslutning till kustlinjen, vid kajer samt angränsande planområden där höjden underskrids.

### 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 tillkommer i form av grönska i gaturummet samt skapande av ett nytt naturområde.

### Natur

Planförslaget omfattar ett cirka 35 200 kvm stort naturområde (NATUR) vid planområdets nordöstra del om. 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.

## 2.4 Trafik

### Gång- och cykeltrafik

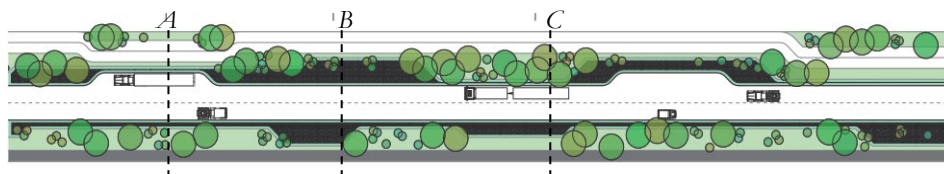
Separata gång- och cykelvägar ska skapas utmed gatorna inom allmän platsmark. Cykelbana ska finnas åtminstone på en sida av gatan. Korsningspunkter för oskyddade trafikanter ska utformas med hög trafiksäkerhet som mål. Gång- och cykelvägarna i Norra hamnen ska utformas så att de på sikt ska kunna kopplas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

### Kollektivtrafik

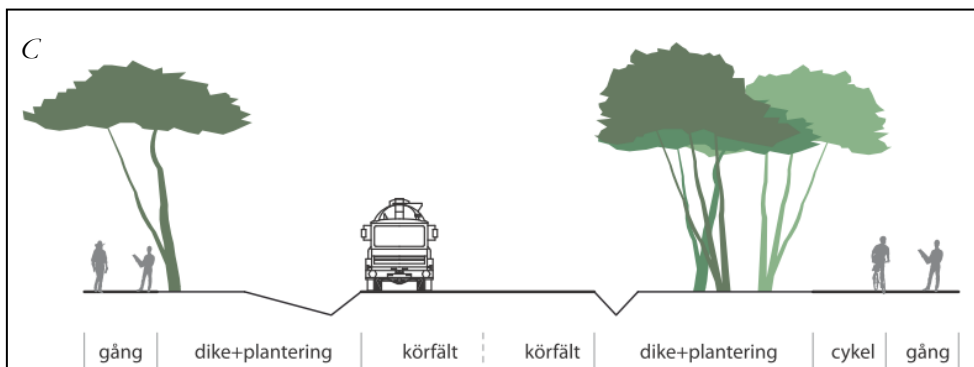
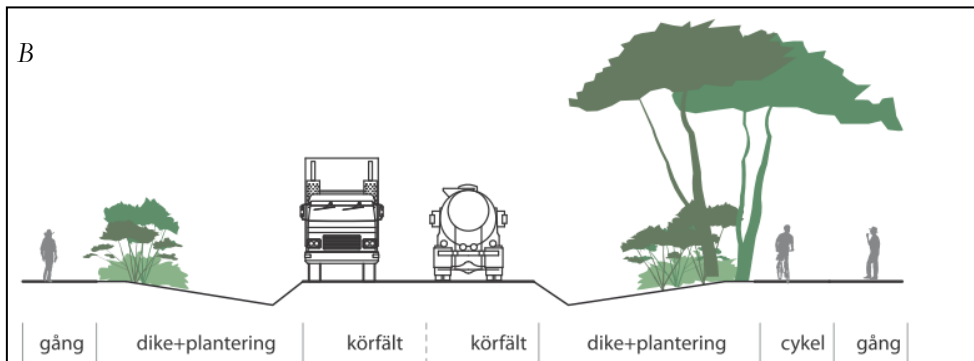
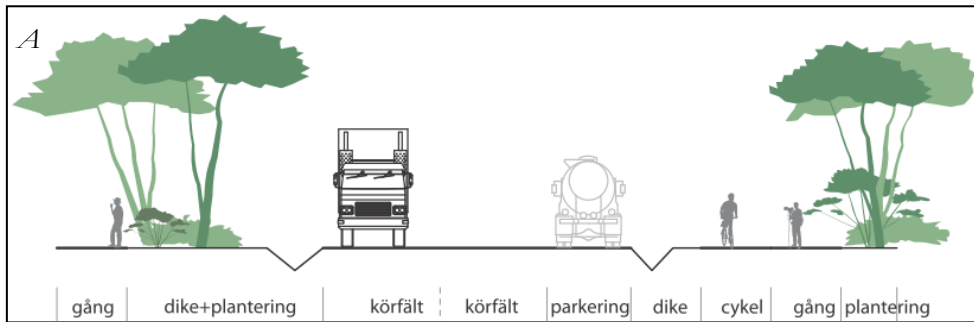
När Norra hamnen byggs ut kan befintlig busslinje 34 förlängas. Vid etablering av busshållplatser är det viktigt att koppla samman dessa med gång- och cykelstråk, så att kollektivresenärer tryggt kan ta sig vidare inom Norra hamnen. Gator ska kunna rymma busshållplatser i den omfattning som är rimlig.

### 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.

### 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.

## **2.5 Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning och spillvatten**

Befintligt Va-nät kan förlängas till aktuellt område. VA Syd ansvarar för anslutning fram till fastighetsgräns.

### **Dagvatten**

Dagvattenhanteringen ska ske i öppna dagvattensystem. Gatumarken ska rymma plats för svackdiken för möjlig rening av dagvattnet från gatumarken.

### **Skyfallshantering**

Det finns förutsättningar för avvattning mot hamn i väst. Utrymme för fördröjning i samband med skyfall finns inom allmän platsmark

### **Avfallshantering**

Avfallshanteringen för verksamheter ordnas på egna fastigheten.

## **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. Miljökonsekvensbeskrivningen är av den omfattningen att den redovisas i ett särskilt dokument.

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 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) kommer att göras hos Kammarkollegiet.

### **3.3 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 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. Detaljpanelläggningen 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, lantmäteriförrättningar, 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**

Nödändig 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 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. Exploatör ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglovsansökan.

Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. Utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av spänningen, exempelvis bör nätstationer placeras friliggande med ett avstånd till 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.

Om planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning ska detta bekostas av fastighetsägaren/ledningshavaren om inget annat avtalas.

### **4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor**

#### **Fastighetsbildning**

Nya fastigheter inom området kommer att bildas genom avstyckning/klyvning/sammanläggning. Övriga förändringar av fastighetsindelningen kommer att ske genom fastighetsreglering.

Inom planområdet läggs kvartersmark ut för bland annat industri och hamn. Kvartersmarken förmodas delas in i ett antal fastigheter mellan vilka samverkan måste ske. För fastigheternas gemensamma behov inom kvartersmark, t.ex. körytor, bildas gemensamhetsanläggningar. Fastighetsägare ansöker om fastighetsbildning och anläggningsförrättning.

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, gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

## 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.

#### Planförfarande

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

Ävsikten 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 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 övervintringsplatser 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 bottnarna 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**

Ingen kollektivtrafik finns inom planområdet.

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.

Allt dagvatten från planområdet kommer inte kunna avledas till det kommunala dagvatten-nätet. Inom området handlar det framför allt om hushållsdagvatten och hushållspillvatten. För att lösa dagvattenhanteringen avsätts mark inom gator för att ge plats åt fördröjning i form av diken.

#### **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. Malmö 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-Fribammen.* 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-Fribammen* bedöms inte påverkas av planförslaget.

### **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 mindre del av planområdet omfattas av detaljplan Pl 4133 som vann laga kraft 1992-03-04.

Gällande detaljplan upphör att gälla inom planområdets 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**

- Trafikfrågor- Logistikcentrum i Norra hamnen Gatunät och industrispår, Malmö stadsbyggnadskontor, november 2005

- Designkoncept ,SAMARK Arkitektur & Design, 2004
- 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
- Inventering av vadare, tärnor och måsar i Norra hamnen 1998–2014, Kenneth Bengtsson Skånes Ornitologiska Förening, 2014
- 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

Stadsbyggnadskontoret

Johanna Perlau  
Enhetschef

Anna Bjerndell  
Planhandläggare