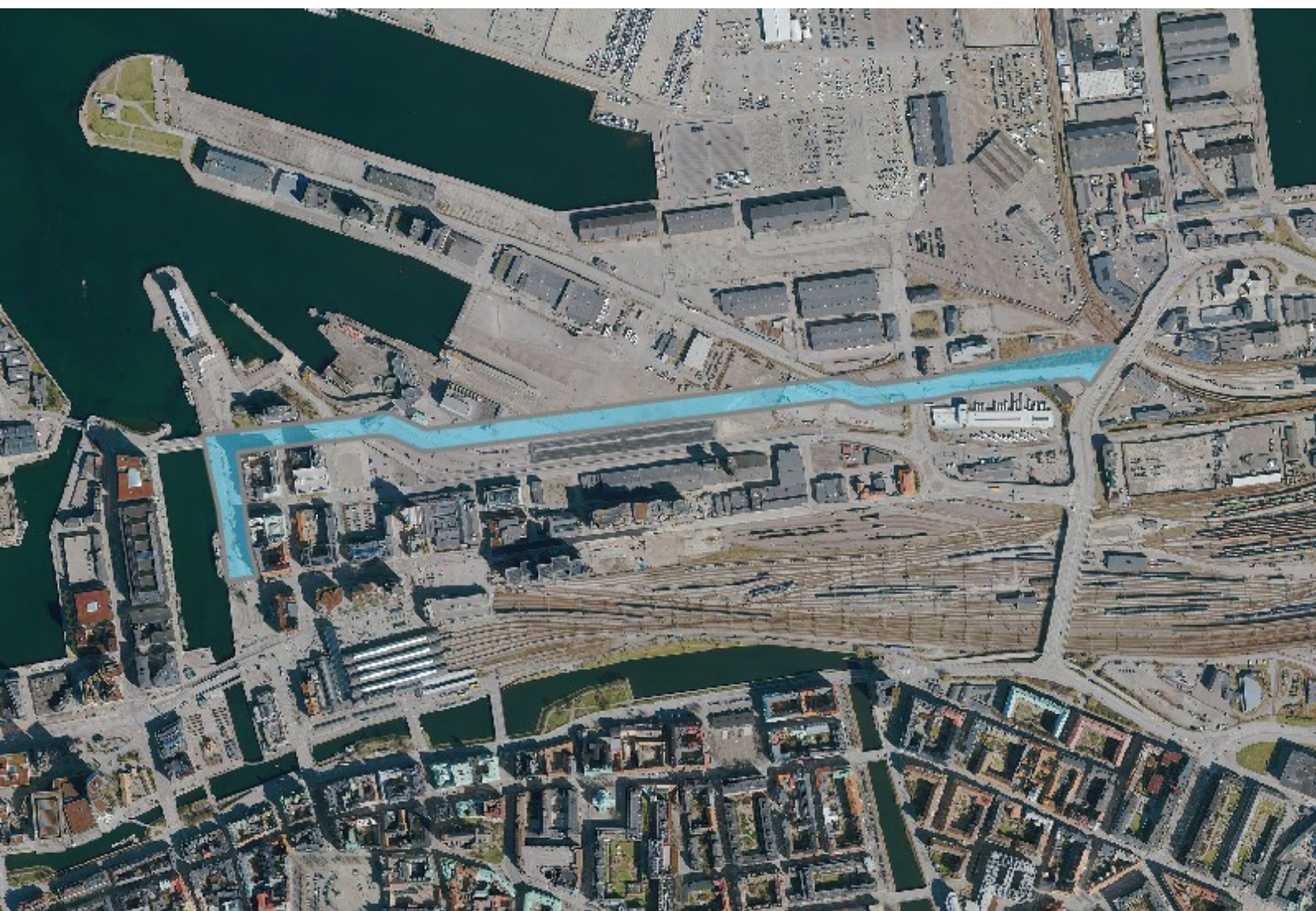


del av Hamnen 22:164 m.fl.

PLANBESKRIVNING

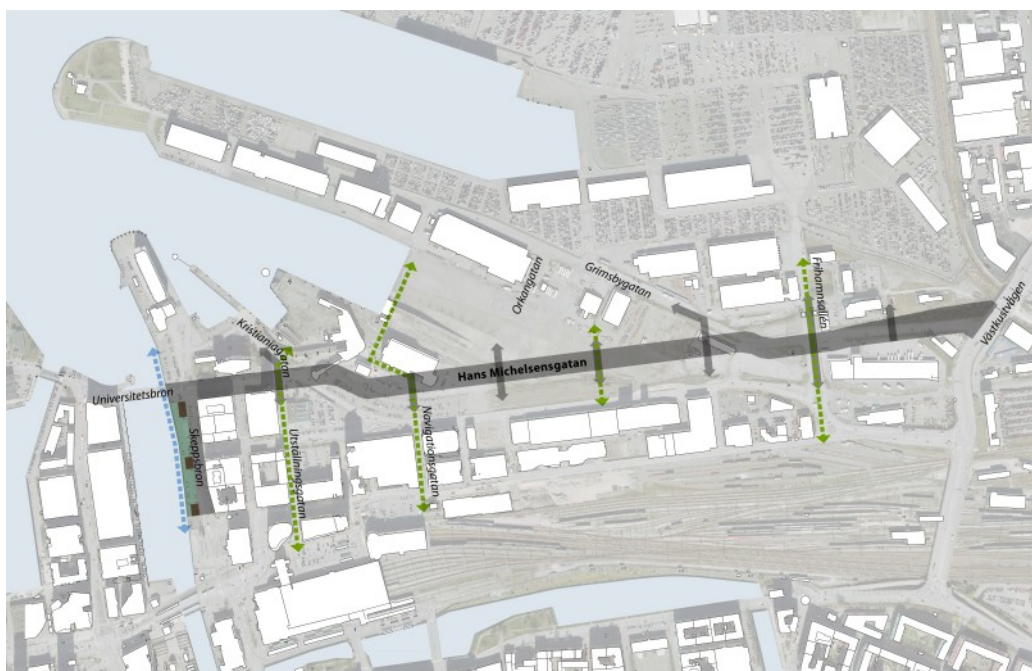


# Innehållsförteckning

Planbeskrivning .....	1
1. Inledning .....	3
2. Detaljplanens innehåll .....	5
3. Förutsättningar och konsekvenser .....	20
Allmänna intressen .....	21
Fysisk miljö .....	22
Sociala frågor .....	24
Service .....	28
Hälsa och säkerhet .....	30
Trafik .....	33
Miljö .....	36
Geotekniska förhållanden .....	38
Kulturmiljö .....	39
Teknik .....	41
Gällande planer och program .....	42
Riksintressen .....	46
4. Genomförande .....	50
Mark- och utrymmesförvärv .....	51
Fastighetsrättsliga frågor .....	52
Tekniska frågor .....	54
Ekonomiska frågor .....	55
Organisatoriska frågor .....	57
5. Planeringsunderlag .....	58
Utredningar som legat till grund för detaljplanen .....	59
Kommunala planeringsunderlag .....	60

## Planbeskrivning

Detaljplanen möjliggör en ny sträckning för Hans Michelsensgatan från Universitetsbron i väster till Västkustvägen i öster. Gatan ska utformas som en grön stadshuvudgata och utgöra ett kollektivtrafikstråk och en metaforisk ryggrad för ett dynamiskt och lättillgängligt stadsliv i Nyhamnen. Gatan ska även fungera för genomfartstrafik och är en nyckelfaktor i transformationen av Nyhamnen.



*Illustrationsplan som visar Hans Michelsensgatans sträckning mellan Universitetsbron i väster och Västkustvägen i öster. Bilden visar även schematiska korsningspunkter för kommande större tvärgator samt gröna och blå stråk.*

Gatusträckningen och utformningen av gatan är en avvägning mellan flera behov och intressen. Viktiga parametrar är exempelvis genomfartstrafikens och kollektivtrafikens behov, gatans funktion som ett socialt sammanhang, grönska och krontäckningsgrad samt befintliga verksamheter och den pågående transformationen av Nyhamnen från hamnområde till blandad stad.

Vidare möjliggör detaljplanen ett parkområde med paviljongbyggnader mot kajkanten på Skeppsbron och ett gaturum som ansluter till befintliga byggnader inom kvarteren Kolga och Ran. Gaturummet är väl tilltaget i bredd för att kunna rymma uteserveringar i anslutning till befintliga byggnader, trafik på fotgängares villkor och separat cykeltrafik. I parkområdet möjliggörs nödvändiga kustskydd mot plötsligt stigande havsnivåer.



# 1. Inledning

**Detta avsnitt i planbeskrivningen tar upp de grundläggande utgångspunkterna för detaljplanen.**

## **Detaljplanens syfte**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny sträckning för Hans Michelsensgatan från Universitetsbron i väster till Västkustvägen i öster. Gatan ska fungera som huvudgata för Nyhamnen och innehålla funktioner för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik inklusive genomfartstrafik.

Vidare är syftet att möjliggöra en utveckling av ett grönt och rekreativt kajstråk längs med Skeppsbrokajen.

Detaljplanen syftar också till att möjliggöra nödvändiga nätstationer och kustskydd.

## **Bedömning av miljöpåverkan**

Detaljplanen har vid undersökning enligt 6 kapitlet 6 § miljöbalken inte bedömts medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning inte har gjorts. De konsekvenser för miljön som detaljplanen ger upphov till redovisas i avsnittet 3. *Förutsättningar och konsekvenser.*

## **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmänna platser. Det innebär att det är kommunen som ansvarar för att bygga ut och sköta all mark som enligt detaljplanen är allmän plats.

## **Genomförandetid**

Genomförandetiden för detaljplanen är 180 månader (15 år) från det att den har fått laga kraft.

## 2. Detaljplanens innehåll

**I detta avsnitt beskrivs detaljplanen kortfattat. Stadsbyggnadsidén samt de övergripande avvägningar som kommunen har gjort och som ligger till grund för utformningen av detaljplanen samt motiven till de enskilda regleringarna redovisas.**

### **Stadsbyggnadsidé**

Stadsbyggnadsidén bygger på förslaget i översiktsplanen för Nyhamnen från 2019 där Nyhamnen ska utvecklas till blandad stad och Hans Michelsensgatan till en grön stadshuvudgata som utgör ett kollektivtrafikstråk och en metaforisk ryggrad för ett dynamiskt och tillgängligt stadsliv i Nyhamnen.

Nyhamnen ska med sin struktur och sammansättning av allmän platsmark och byggnader skapa attraktiva samlade rum med levande bottenvåningar där människor kan mötas i gaturum, torg och mellan byggnaderna. Hans Michelsensgatan ska kantas av trädplanteringar och grönska. En blandad, tät och hög bebyggelse ska rymmas längs med gatan.



*Visionsbild som visar en del av Hans Michelsensgatan ur fågelperspektiv.*

*(Illustration: Anita Cardinali, stadsbyggnadskontoret.)*

I korsningspunkter för viktiga nordvästliga stråk skapas attraktiva övergångar med en småskaligare sektion för gående och cyklister.

Kollektivtrafiken är prioriterad och bland annat Malmöexpressen linje 2 kommer att trafikera gatan med hållplatslägen längs med gatan. Funktionen som stadshuvudgata möjliggör parkering längs med gatan och därmed mindre trafik i anslutande lokalgator.

Färdas man från väster till öster längs gatan kommer man först att mötas av Skeppsbrokajen och befintlig bebyggelse: bebyggelsen längs Skeppsbron, Kolgahuset, Öresundshuset och Bylgiahuset. Tillsammans med den kommande bebyggelsen på Smörkajen skapas ett brokigt och kontrastrikt gaturum. Tonvikten ligger på centrumverksamheter, kustskydd, stadskultur och föreningsliv.

Längre österut kommer en del av de gamla hamnstrukturerna, som ombordkörningsramper, att finnas bevarade i ett öppet offentligt stadsrum norr om gatan. Det finns en stark koppling



till vattnet och hamnhistoriken. Vattnet och kajkanterna kommer att vara närvarande, och prägla området. Tvärgatorna tar upp den historiska riktningen i kajkanterna och Grimsbygatan och skapar en rytm i stadslivet. Vattnet anas i glimtar i slutet av tvärgatorna. Även här är det en brokig miljö, men med mera tonvikt på bostäder och skolor. Det är viktigt att arbeta med skalan för att få till goda vistelseytor och ett gott mikroklimat.



*Visionsbild som visar en del av Hans Michelsensgatan i ögonhöjd. (Illustration: Anita Cardinali, stadsbyggnadskontoret.)*

Ytterligare österut möts man av ett område där omvandlingen redan pågår redan från industri- och hamnverksamhet till kreativa näringar i den befintliga bebyggelsen. Stadsutvecklingen tar fasta på de befintliga verksamheterna, men fylls successivt på av park, bostäder och skolor.

Söder om gatan finns från öster till väster längs hela gatusträckningen en tät och hög bebyggelse som präglas av närheten till Malmö centralstation och Malmö universitet. Tonvikten ligger på kontor och centrumverksamheter.

Vad gäller Skeppsbrokajen är tanken att platsen ska utvecklas till ett rekreativt kajstråk längs med kajen. Ett bredare gaturum utformat för trafik på gåendes villkor ska ge lokalerna i de befintliga byggnaderna öster om planområdet bättre utrymme till uteserveringar och paviljongbyggnader längs med kajen möjliggör nya verksamheter.

För att skydda befintliga, lågt liggande, fastigheter behövs skydd mot plötsligt stigande havsnivåer. De fasta skydden ska utföras som multifunktionella konstruktioner som tillför gaturummet med mera än bara ett tekniskt skydd.

## **Beskrivning av detaljplanen**

Denna detaljplan reglerar gatumark för Hans Michelsensgatans nya sträckning samt park- och gatumark och byggrätter för paviljongbyggnader och nätstation på Skeppsbron. Slutligen möjliggör detaljplanen även uppförande av kustskydd. Det långsiktiga målet med detaljplanen är att lägga grunden för ett av de viktigaste rörelsestråken genom den nya stadsdelen Nyhamnen, att ta tillvara på och utveckla det offentliga rummet som utgör Skeppsbron samt att skydda befintlig bebyggelse på Skeppsbron.

Fastigheter som berörs av detaljplanen är delar av Hamnen 22:3, 22:45, 22:99, 22:137, 22:164, 22:185, 22:186, 22:188, 22:198, delar av Havet 5 och 6, Kattegatt 1 samt del av Vassen 3. Planområdet upptar cirka 58 000 kvadratmeter.

## **Hans Michelsensgatan**

Detaljplanen förslår en gatusträckning för trafik som idag trafikerar delar av Hans Michelsensgatan, Jörgen Kocksgatan och Grimsbygatan från väster till öster. Gatan ansluter i väster till Universitetsbron och i öster till Västkustvägen.

Mellan Universitetsbron och korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan går gatan i befintligt gaturum i cirka 200 meter. Efter korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan lämnar gatan befintligt gaturum, och cirka 60 meter efter korsningen svänger gatan söderut för att hamna i liv med Tullhusets fasad innan den svänger tillbaka till samma riktning, cirka 35 meter söderut. Efter svängen fortsätter gatan rakt fram i cirka 640 meter, där den möter den delen av Grimsbygatan som går ut mot Hullkajen. Gatan fångar upp Grimsbygatans riktning och gör ytterligare en sväng söderut. Gatan fortsätter sedan i Grimsbygatans sträckning förbi Frihamnskontoret och ansluter till sist till Västkustvägen. (Se även illustrationsplan under rubriken *Planbeskrivning*.)

## **Skeppsbron**

För Skeppsbron föreslår detaljplanen ett parkområde med paviljongbyggnader mot kajkanten och ett gaturum som ansluter till befintliga byggnader inom kvarteren Kolga och Ran. Gaturummet är väl tilltaget i bredd för att kunna rymma uteserveringar i anslutning till befintliga byggnader, trafik på fotgängares villkor och separat cykeltrafik.

## **Kustskydd**

Hans Michelsensgatan ska fungera som utryckningsväg till till Smörkajen, och behöver därför ligga på minst +2,8 meters höjd från korsningen med Kristianiagatan/Utställningsgatan och österut. Väster om korsningen går gatan i befintlig sträckning med befintliga byggnader på båda sidor. Markhöjderna här ligger under +2,8 meter, och de befintliga förhållandena gör att gatan inte går att höja till erforderlig marknivå. Utryckningsvägar till Västra hamnen går dock söderut, så väster om korsningen behöver inte gatan ha funktion som utryckningsväg.

För att skydda befintlig bebyggelse på Skeppsbron från översvämning möjliggör detaljplanen uppförande av kustskydd i parkmarken på Skeppsbrokajen och i anslutning till Universitetsbron. Kustskydden på Skeppsbron bör uppföras som fasta skydd, medan kustskyddet vid Universitetsbron måste utföras som en rörlig konstruktion som kan öppnas och stängas vid behov.



*Exempel på fast, multifunktionellt, översvämningsskydd längs Kungsbackaån i Kungsbacka kommun. (Fotograf: Norconsult.)*



*Exempel på översvämningsskydd i form av rörlig lucka i anslutning till ett brofäste till en bro över Kungsbackån i Kungsbacka kommun. Luckan kan öppnas och stängas vid behov. (Fotograf: Charlotte Bourghardt.)*

## Övergripande avvägningar i detaljplanen

Övergripande avvägningar har gjorts i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen. Närheten till centralstationen och havet samt närvaron av gamla hamn- och industrimiljöer gör att Nyhamnen har stor potential att bli en stadsdel med attraktiva och inkluderande livsmiljöer och en naturlig utvidgning av Malmös centrum.

Att kunna avläsa platsens historia är viktigt för att ge området en unik identitet. Gamla industrimiljöer ska kompletteras med nya inslag så att det förflutna, i kombination med det geografiska läget, lägger grunden till en ny mångfacetterad identitet. Hamnmiljön genomgår redan en transformation där tyngre industriverksamheter och hamnverksamheter flyttar ut och verksamheter som tillhör de kreativa näringsgrenarna flyttar in i deras lokaler.

Målen för Nyhamnen är att det centrala läget i regionen ska tillvaratas och en nära, tät, grön och funktionsblandad stadsdel ska skapas. Stadsdelen ska bidra till att uppfylla Malmös mål om en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar stad. Nyhamnen ska bli en mötesplats vid havet för människor från stadens alla delar. Malmös attraktivitet för näringsliv och boende ska stärkas genom omvandlingen, och Nyhamnen ska även medverka till Malmös förflyttning vad gäller klimatomställning och resiliens mot klimatförändringarna. Översiktsplanen pekar också ut Hans Michelsensgatan som ett av två viktiga trafikstråk i öst-västlig riktning för såväl kollektivtrafik som genomfartstrafik genom Nyhamnen.

Efter att den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen godkändes i december 2019, har en förflyttning av fokus skett i stadens planering och i strategier för uppfyllelsen av Malmös hållbarhetsmål. Större vikt läggs för det första på kulturmiljöns betydelse för utvecklingen av Nyhamnen i form av den fysiska miljön med gator, siktlinjer, byggnader och andra hamnrelaterade detaljer. För det andra betonas betydelsen av upplevelsen av vattenrummet och närheten till vattnet. För det tredje lyfts kulturens och näringslivets betydelse i den påbörjade transformationen av Nyhamnen.

Det pågår ett arbete med att utreda hamnbassängen mellan Stockholmskajen och Hullkajen. I de översiktliga planerna finns förslag på att fylla igen den. Men med anledning av fokusförflyttningen som beskrivs ovan, och risk för omfattande tillståndsprocesser för vattenverksamhet är det i dagsläget osäkert om en utfyllnad är möjlig. För att undvika att Hans Michelsensgatan hamnar för nära det inre vattenrummet föreslår detaljplanen en justerad sträckning av Hans Michelsensgatan genom Nyhamnen, än den som visas i den fördjupade översiktsplanen, så att gatan hamnar längre söderut.



Parallellt med detaljplanearbetet pågår en översyn av den strukturskiss som ligger till grund för utbyggnaden i Nyhamnen. Denna är i sin tur en bearbetning av förslaget i den fördjupade översiktsplanen. Trots osäkerheter vad gäller skolornas placering intill områden där det idag, och med stor säkerhet även när den första skolan ska stå färdig, bedrivs aktiv hamn- och industriverksamhet har den övergripande avvägningen gjorts att gatan ska dras på ett sådant sätt som inte möjliggör en placering söder om gatan.

## Gestaltungsprinciper

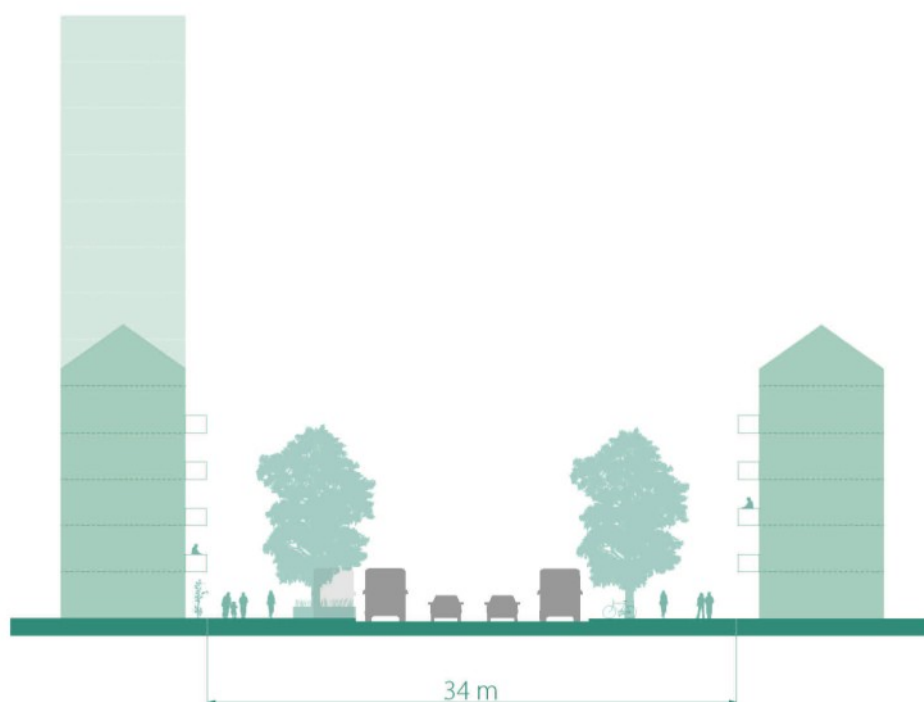
### Hans Michelsensgatan

Hans Michelsensgatan ska utformas som en stadshuvudgata. En stadshuvudgata är ett samlande stråk av rörelser och stadsliv och beskrivs i Malmös trafik- och mobilitetsplan (kommunfullmäktige, 2016). En stadshuvudgata ska skapa större tillgänglighet till staden, minska upplevda och fysiska barriärer och koppla stadens områden bättre till varandra. För att skapa en attraktiv stadshuvudgata finns följande kriterier: *plats för alla människor, lugnt tempo, tätt mellan korsningspunkter, definierat gaturum – vikten av närzon och fasader, träd och planteringar samt tydlig användning*. När man rör sig längs Hans Michelsensgatan kommer man att uppleva olika stadsrum som reflekterar Nyhamnens olika delområden med sina egna karaktärer. Dessa ligger utanför det aktuella planområdet, men gestaltungsprinciperna för dem kommer att påverka upplevelsen av gaturummet.

Gatans gestaltning regleras inte i detaljplanen. Ett gestaltungsarbete ska påbörjas i och med den förprojektering som ska sättas igång efter samrådet. Slutligen är det en fråga för fastighets- och gatukontoret hur gatan byggs. Hur gaturummet upplevs beror lika mycket på den intilliggande bebyggelsen som på gatan i sig. Bebyggelsen ingår inte i denna detaljplan. Principer för hur den intilliggande

bebyggelsen ska gestaltas avseende exempelvis höjd, funktioner i bottenvåningar och fasaduttryck finns i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen och kommer att förverkligas i kommande detaljplaner.

Vad gäller Hans Michelsensgatan ska gatan bilda den metaforiska ryggraden genom Nyhamnen. Gatan ska, enligt den fördjupade översiktsplanen, utformas som en stadshuvudgata med en principsektion som rymmer förgårdsmark, flexzon med bland annat trädplantering/kantstensparkering, rening av vägdagvatten, busskörfält samt gång- och cykelbana på båda sidor av körbanan. I aktuellt planförslag är gatans bredd 34 meter. Det breda gaturummet bedöms tåla inslag av höga byggnader, som det finns förslag om längs med gatan.



*Bild som föreställer en principsektion för Hans Michelsensgatan med 34 meters gaturum. Därtill kommer förgårdsmark om 1,5 meter på vardera sidan om gatan.*

Vissa delsträckor är relativt långa och raka, upp till cirka 600 meter. För att bryta ner sträckorna i mindre delar är det viktigt att arbeta med trädplantering, mikroplatser längs gatan och

bebyggelsens detaljering i ögonhöjd. Det är viktigt med en bred flexzon för att få plats med tillräckligt stora träd för att få till en hög krontäckningsgrad.

## Skeppsbron

För Skeppsbron ska detaljplanen ta tillvara på det attraktiva stadsrummet och möjliggöra uteserveringar och folkliv längs kajkanten. Ambitionen är att en arkitekttävling ska genomföras där gestaltningen för paviljongerna studeras.



*Referensexempel på paviljongbyggnad. En av tre paviljongbyggnader på Strömkajen i Stockholm, ritade av Marge arkitekter och uppförda 2013.*

*(Fotograf: 199pema, licensierat enligt Creative Commons).*

För att undvika konflikter mellan å ena sidan uteserveringar och gångtrafik och å andra sidan genomgående cykeltrafik, bör cykeltrafiken ledas på en cykelbana som är separerad från gångtrafiken. Detta kan göras exempelvis genom markbeläggning som skiljer sig från övrig markbeläggning.

## Detaljplanens bestämmelser med motiv

### Allmän platsmark

## Användning av mark och vatten

### **GATA<sub>1</sub> - Huvudgata**

Bestämmelsen gäller för hela det område som utgör Hans Michelsensgatans nya sträckning från Skeppsbron i väster till Västkustvägen i öster. Bestämmelsen bedöms bäst motsvara funktionerna och trafikrytmen som gatan förväntas uppfylla.

### **GATA<sub>2</sub> - Gata på fotgängares villkor. Uteserveringar tillåts i begränsad omfattning. Cykelbana får anläggas**

Bestämmelsen gäller för all gatumark på Skeppsbron. Bestämmelsen bedöms bäst motsvara funktionerna och trafikrytmen som gatan förväntas uppfylla. För att utnyttja det attraktiva läget med kvällssol vid kajkanten tillåts uteserveringar inom gatumarken. För att även medge cykeltrafik i högre hastighet än gåendes är det tillåtet att anlägga en separat cykelbana inom gatumarken. Uteserveringarnas och cykelbanans placeringar är inte specificerade inom gatumarken för att ge frihet i disponeringen av utrymmet.

### **PARK - Park**

Bestämmelsen gäller inom två områden på Skeppsbron, mellan GATA<sub>2</sub> och kajkanten. Bestämmelsen bedöms bäst motsvara intentionen om iordningställd grönska inom området.

## Egenskapsbestämmelser för allmän plats

### *Upphävande av strandskydd*

#### **a<sub>1</sub> - Strandskyddet är upphävt**

Vid ny detaljplanering återinträder strandskyddet inom 100 meter från strand- eller kajkant. Strandskyddet upphävs eftersom planområdet redan är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

### *Utformning av allmän plats*

### **skydd<sub>1</sub> - Tekniska konstruktionslösningar med lägsta höjd +2,8 ska finnas vid Universitetsbrons brofäste som skydd mot tillfällig havsnivåhöjning**

Bestämmelsen gäller för markanvändningen GATA<sub>1</sub> vid anslutningen till Universitetsbron. Bestämmelsen avser säkerställa att öppningsbart översvämningsskydd anläggs i anslutning till Universitetsbron för att skydda befintlig bebyggelse öster om Skeppsbron mot översvämning vid tillfällig havsnivåhöjning.

### **skydd<sub>2</sub> - Kantskydd mot översvämning med lägsta höjd +2,8 meter ska finnas**

Bestämmelsen gäller för markanvändningen PARK. Bestämmelsen avser säkerställa att permanent översvämningsskydd anläggs i parken för att skydda befintlig bebyggelse öster om Skeppsbron mot översvämning vid tillfällig havsnivåhöjning.

## **Kvartersmark**

### Användning av mark och vatten

#### **C - Centrum**

Bestämmelsen gäller inom tre områden som omsluts av PARK åt väster och gränsar mot GATA<sub>2</sub> i öster. Bestämmelsen, i kombination med exploateringsstalet, bedöms bäst motsvara intentionen om enklare paviljongbyggnader för kiosker, restauranger och liknande. Motivet att tillåta centrumverksamhet för de aktuella områdena är att göra platsfunktioner som tar tillvara på det attraktiva läget vid kajkanten.

#### **E<sub>1</sub> - Nätstation**

Bestämmelsen gäller inom samma område som det nordligaste området för centrumverksamhet. Bestämmelsen bedöms bäst motsvara behovet av att kunna placera en nätstationsbyggnad inom planområdet. Motivet är att säkerställa att behovet av nätstationer kan uppfyllas inom planområdet.

## Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

### *Höjd på byggnadsverk*

#### **h<sub>1</sub> - Högsta totalhöjd är 4,5 meter**

Höjdbestämmelsen gäller för byggrätter för centrumändamål och nätstation. Höjden motsvarar en enplansbyggnad, men med möjlighet att använda taket till exempelvis takterrass.

### *Upphävande av strandskydd*

#### **a<sub>2</sub> - Strandskyddet är upphävt**

Vid ny detaljplanering återinträder strandskyddet inom 100 meter från strand- eller kajkant. Strandskyddet upphävs eftersom planområdet redan är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

### *Utförande*

#### **b<sub>1</sub> - Nätstation ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till minst +3,2 meter**

Bestämmelsen gäller för nätstationen. Nätstationen behöver behålla sin funktion vid högt vattenstånd, och behöver därför skyddas mot översvämning genom vattentät konstruktion. Bestämmelsen gäller inte för byggrätterna för centrumändamål, eftersom dess funktion inte behöver säkerställas vid högt vattenstånd.

### *Utnyttjandegrad*

#### **e<sub>1</sub> - Största byggnadsarea är 150,0 m<sup>2</sup>**

Bestämmelsen gäller för byggrätterna med endast centrumändamål. 150 kvadratmeter har bedömts vara en tillräcklig byggnadsarea för den tänkta typen av verksamhet. Byggrätternas area är större för att även inrymma uteservering.



**e<sub>2</sub> - Största byggnadsarea är 200,0 m<sup>2</sup>**

Bestämmelsen gäller för byggrätten med centrumändamål och nätstation. 200 kvadratmeter har bedömts vara en tillräcklig byggnadsarea för den tänkta typen av verksamhet och en nätstation. Byggrätternas area är större för att även inrymma uteservering.

### **3. Förutsättningar och konsekvenser**

**I detta avsnitt beskrivs de avvägningar som gjorts i detaljplanen utifrån en tematisk indelning. Utifrån olika aspekter beskrivs planeringsförutsättningarna samt konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Här framgår också hur kommunen har bedömt lämpligheten på en detaljerad nivå.**

# Allmänna intressen

# Fysisk miljö

## Topografi

### Förutsättningar

Höjderna inom planområdet varierar mellan strax över +2,0 meter i väster till cirka +8,0 meter i öster.

### Konsekvenser

Höjderna för Hans Michelsensgatan från och med korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan kommer att ligga på minst +2,8 meter. Detta beror på att Hans Michelsensgatan ska fungera som utryckningsväg från och med korsningen till Västkustvägen. Vid anslutningen till Västkustvägen kommer gatan att ligga på cirka +8,0 meter över havet.

## Bebyggelse, stads- och landskapsbild

### Förutsättningar

Planområdets och dess omgivningars nuvarande markanvändning utgörs av relativt gles hamnbebyggelse, körytor, uppställningsytor och uppmarschområden för fordon som tidigare lastades ombord på fartyg. Hamnverksamheten inom närområdet är avvecklad sedan Copenhagen Malmö Port avträdde sitt nyttjanderättsavtal 2017. Längre norrut pågår fortfarande hamnverksamhet.

Planområdet omfattar en byggnad som inrymmer kontor för Finnlines Ship Management AB, ett företag inom speditorsbranschen. Planområdet omfattar också den lägre delen av Stockholmsmagasinet. För denna byggnadsdel finns en rivningsanmälan, och byggnadsdelen kan antas rivas inom en snar framtid.

### Konsekvenser

I och med genomförandet av översiktsplanen för Nyhamnen kommer planområdet och dess omgivning att förändras i grunden. Från en stadsmiljö som är präglad av hamnens verksamheter till en tätare bebyggd stadsmiljö som framförallt präglas av bostäder, kontor och samhällsservice. Aktuell detaljplan för Hans Michelsensgatan är en nyckelfaktor i transformationen. För markanvändningen inom större delen av planområdet kommer stadsmiljön att präglas av ett gaturum med en bredd på cirka 34 meter, uppdelat på trottoar, cykelbana och en flexzon på vardera sidan om fyra körfält, varav två är avsedda för kollektivtrafik.

Byggnaden för Finnlines Ship Management AB behöver rivas för detaljplanens genomförande.

# Sociala frågor

## Jämlikhet

### Förutsättningar

Jämlikhet i stadsbyggnad handlar om ett flertal vitt skilda frågeställningar inom många områden, som exempelvis tillgänglighet, grönstruktur, boende, service, arbete och utbildning, hälsa, säkerhet och trygghet. I syfte att åstadkomma jämlika livsmiljöer finns inom vissa av dessa områden lagstiftning som reglerar en lägsta acceptabel nivå. Inom andra områden har Malmö stad antagit egna riktlinjer, som syftar till att förbättra livsmiljön i staden för stadens alla invånare.

### Konsekvenser

Gatan ska utformas som en stadshuvudgata. Hur gatan och gaturummet utformas är av stor betydelse för hur den kommer att användas. Gatans bredd på 34 meter bedöms vara en rimlig avvägning mellan att kunna inrymma socialt stärkande funktioner i gaturummet och det utrymme som trafiken behöver. Till socialt stärkande funktioner hör exempelvis breda gång- och cykelbanor och en flexzon som kan innehålla såväl parkering till verksamheter i bottenvåningen som trädplantering.

Framförallt är det dock den kommande bebyggelsen, dess rytm och uppdelning i kvarter, dess funktioner och dess gestaltning som kommer att vara avgörande för hur väl de sociala aspekterna i den kommande stadsdelen tas tillvara.

Gatans placering i kombination med det planerade antalet bostäder och kontorsarbetsplatser gör att det indirekt kan bli svårt att uppnå vissa av Malmö stads uppsatta riktlinjer, och även vissa nationella föreskrifter.

## Barnperspektiv



## Förutsättningar

Närområdet utgörs idag av miljöer som inte är anpassade för barn. I och med att gatan utgör en nyckelfaktor som låser mycket annat av strukturen i den kommande stadsdelen Nyhamnen ger gatan förutsättningar för i vilken grad barnets bästa kan vägas in i kommande skeden.

## Konsekvenser

Enligt Förenta Nationernas barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Ett av stadshuvudgatans kriterier är *plats för alla människor*. Breda trottoarer och cykelbanor samt trygga och säkra korsningspunkter vid starka nordsydliga gång- och cykelstråk, vid skolor och förskolor och vid lekplatser ger oskyddade trafikanter, och särskilt barn, en trygg och säker trafikmiljö. Måtten på gatan gör att den kan utformas med breda gång- och cykelbanor, vilket ger trygga färdvägar för barn. I sin tur ökar det barnens frihet, då trygga färdvägar ger förutsättningar för att de exempelvis ska kunna ta sig själva till skola och fritidsaktiviteter.

Gatans placering gör att kvartersdjupen söder om gatan blir små. Det gör att det kan bli svårt att uppfylla nyckeltalen och kvalitetskraven i Malmös riktlinjer för bostadsgårdar, om kvarteren kommer att planeras för bostäder. Exempelvis kommer gårdarna antagligen inte att kunna leva upp till ytkravet om minst 6 kvadratmeter social vistelseyta per 100 kvadratmeter bruttoarea. Kvarteren kommer dessutom antagligen att behöva utformas som halvöppna kvarter, vilket gör att det blir svårare att avgränsa en privat sfär.

Gatans placering gör också att det inte går att placera en grundskola söder om gatan om ytkraven för skolgårdar ska uppfyllas. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen behövs åtminstone två grundskolor, varav en behöver byggas i en av de första etapperna. På grund av gatans placering behöver dessa byggas norr om gatan. Skolorna hamnar då närmare de områden där det fortfarande kommer att bedrivas

störande verksamheter, och även utsätts för byggtrafik under en längre tidsperiod. Därtill kommer det att bli svårare att få till säkra skolvägar till de norra delarna av Nyhamnen i ett tidigt skede.

Sammantaget finns det risk för att barnperspektivet inte kommer att kunna beaktas i erforderlig utsträckning. Ovanstående konsekvenser behöver studeras parallellt med det fortsatta planarbetet, och kan komma att påverka gatans placering till granskningen.

## **Trygghet**

### **Förutsättningar**

En säker stadsmiljö som också upplevs trygg är en viktig aspekt som ger varje kvinna och man, flicka och pojke rätt till personlig säkerhet och rörelsefrihet.

Det går att anta att området upplevs ganska ödsligt och mörkt kvällstid eftersom området inte är befolkat nattetid, mycket av bebyggelsen utgörs av illa upplysta verksamhetslokaler och trafikinfrastrukturen är otydlig. Närheten till centralstationen kan också bidra till den upplevda otryggheten, eftersom områden kring centralstationer tenderar att upplevas som otrygga.

### **Konsekvenser**

På lång sikt kommer tryggheten att förbättras i närområdet, men eftersom området kommer att utgöras av byggarbetsplats under lång tid så kommer otryggheten antagligen att kvarstå på kort sikt.

Gatans bredd ger förutsättningar för att ett bra samspel mellan de olika trafikslagen, vilket leder till en ökad trafiksäkerhet och ökad upplevd trygghet. I konceptet stadshuvudgata ingår korttidsparkering längs med gatan, vilket underlättar för

verksamheter att etablera sig i bottenvåningen, vilket i sin tur leder ger förutsättningar för befolkade gaturum och ökad upplevd trygghet.

Gatans placering gör att kvartersdjupen söder om gatan blir små. Det gör att det kan bli svårt att uppfylla nyckeltalen och kvalitetskraven i Malmös riktlinjer för bostadsgårdar, om kvarteren kommer att planeras för bostäder. Planeras kvarteren istället för kontorsbebyggelse riskerar området att även i fortsättningen upplevas ödsligt kvälls- och nattetid, vilket kan medföra ökad upplevd otrygghet.

## **Service**

### **Samhällservice**

#### **Förutsättningar**

Det finns ingen skattefinansierad samhällsservice i området idag.

#### **Konsekvenser**

I Nyhamnen planeras för en rad olika skattefinansierade samhällsserviceinstitutioner som hör till den täta staden, exempelvis skolor, förskolor, vårdcentral med mera.

I planeringen, gestaltningen och utbyggnaden av gatan är det viktigt att ta höjd för krav på yta, bullernivåer med mera som är förbundna med skolor och förskolor. Inför granskningen av detaljplanen behöver lägena för de tillkommande skolorna och förskolorna studeras så att de inte omöjliggörs på grund av att det inte är möjligt att uppfylla kraven.

### **Kommersiell service**

#### **Förutsättningar**

Planområdet omfattar en byggnad som inrymmer kontor för Finnlines Ship Management AB, ett företag inom speditorsbranschen, och delar av Stockholmsmagasinet. I den del av Stockholmsmagasinet som berörs antas inga verksamheter bedrivas.

I planområdets närhet finns flera verksamheter inom olika branscher såsom IT-utbildning, programmering, medicinteknik, import- och exportverksamheter, lager och logistik, bygg och anläggningsarbeten med mera. Förutom ett antal restauranger och gatukök bedriver de flesta ingen lokalt utåtriktad serviceverksamhet.

#### **Konsekvenser**

Byggnaden för Finnlines Ship Management AB behöver rivas för detaljplanens genomförande. Förutom Finnlines Ship Management AB bedöms ingen verksamhet påverkas direkt av detaljplanens genomförande.

Vad gäller verksamheter i närområdet kan en del av olika anledningar behöva hitta nya lokaler i takt med att Nyhamnen transformeras, men inte som en direkt effekt av den aktuella detaljplanen.

# Hälsa och säkerhet

## Trafikbuller

### Förutsättningar

Kartan nedan visar aktuella beräknade ekvivalenta trafikbullernivåer i planområdets omgivning (Malmö stad, 2017).



*Karta som visar aktuella beräknade ekvivalenta trafikbullernivåer inom planområdet och dess närområde (Malmö stad, 2017).*

### Konsekvenser

I och med detaljplanens genomförande kommer trafiken som idag går på delar av Hans Michelsensgatan, Jörgen Kocksgatan och Grimsbygatan att flyttas över på den nya dragningen av Hans Michelsensgatan, och därmed även trafikbullret. Trafikbullret kommer att behöva hanteras i kommande detaljplaner för bostäder och andra verksamheter. Buller vid bostäder kan framförallt hanteras genom kvartersform som möjliggör en ljuddämpad gårdsmiljö. Söder om Hans Michelsensgatan kommer slutna kvarter inte att vara möjligt på grund av för grunda kvartersdjup. Inför granskningen av detaljplanen bör det studeras om bullerriktvärdena kan innehållas med halvöppna kvarter.



Att få till skolgårdar som innehåller Naturvårdsverkets bullerriktlinjer kan också innebära en utmaning. En av skolorna behöver komma på plats tidigt i utbyggnadsfasen samtidigt som mycket byggtrafik och trafik till pågående hamnverksamhet rör sig i området och bullerskyddande bebyggelse fortfarande är under uppförande. Hamnverksamheten och andra verksamheter i närområdet ger också upphov till verksamhetsbuller.

Om det visar sig omöjligt att innehålla bullerriktvärdena för bostäder och skolor kan den föreslagna dragningen av Hans Michelsensgatas behöva ändras till granskningen.

## Översvämning

### Förutsättningar

Delar av planområdet ligger under +2,8 meter och är i dagsläget utsatt för risk för översvämningar till följd av stigande havsnivå.



Karta som visar maxdjup vid ett hundraårsregn.

### Konsekvenser

Skydden mot översvämning baseras på Malmös strategi för kustskydd, som godkändes av stadsbyggnadsnämnden i september 2023. Till granskningen kommer en detaljerad höjdsättnings- och skyfallsplan att tas fram för Nyhamnen. Mellan Västkustvägen och korsningen mellan Hans

Michelsensgatan och Utställningsgatan/Kristianiagatan kommer Hans Michelsensgatan att ha funktionen som utryckningsväg. Den sträckan kommer att höjdsättas till minst +2,8 meter för att säkerställa funktionen som utryckningsväg.

Skydden mot stigande havsnivå som föreslås i parkerna på Skeppsbron och vid Universitetsbron kommer i kombination med åtgärder vid fasad och höjdsättning av allmän platsmark att förhindra översvämning vid bostadshus öster om Skeppsbron.

## **Trafik**

### **Kollektivtrafik**

#### **Förutsättningar**

Idag trafikeras närområdet av stadsbusslinjerna 31 och 32. Bussarna trafikerar bland annat gatorna Carlsgatan och Jörgen Kocksgatan på sträckan som motsvarar Hans Michelsensgatans nya dragning.

#### **Konsekvenser**

Hans Michelsensgatan planläggs för att rymma kollektivtrafikfiler, och när gatan är utbyggd kommer kollektivtrafiken att gå där istället, bland annat Malmöexpressen linje 2. Längs sträckningen mellan Universitetsbron i väster och Västkustvägen i öster föreslås tre hållplatslägen. I takt med utbyggnaden av Nyhamnen kommer linjer och turtäthet successivt att förändras och utökas.

### **Biltrafik**

#### **Förutsättningar**

Gatans sträckning motsvaras idag från väster till öster av delar av Hans Michelsensgatan, Jörgen Kocksgatan och Grimsbygatan. Gatan ansluter i väster till Universitetsbron och i öster till Västkustvägen. Enligt trafikdata från 2015 trafikeras större delen av sträckan av mellan 5 000 och 15 000 fordon per dygn, troligtvis i den högre delen av spannet. På vissa delsträckor överstiger antalet fordon 15 000 per dygn. Stora delar av trafiken är genomfartstrafik till och från Västra Hamnen samt till området kring Malmö centralstation.

#### **Konsekvenser**

Genomförandet av detaljplanen gör att Hans Michelsensgatan kan byggas ut för att ta hand om trafiken till och från Nyhamnen, men även till och från Västra Hamnen och området kring Malmö centralstation. Anslutningspunkter

kommer fortsatt att vara Universitetsbron i väster och Västkustvägen i öster. Enligt trafikprognoser, gjorda på den sträckning som Hans Michelsensgatan hade i den fördjupade översiktsplanen, kommer den nya gatusträckningen att trafikeras av mellan 15 000 och 18 000 fordon per dygn år 2040. Observera att Nyhamnen inte kommer vara fullt utbyggd vid den tiden. Prognoserna är osäkra, men stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att cirka tre fjärdedelar av Nyhamnen kan komma att vara utbyggd då.



*Karta som visar antal fordonsrörelser per dygn för prognosåret 2040.*

*Observera att bilden ovan visar en tidigare gatusträckning. Trafikmängderna bedöms dock vara desamma.*

Hans Michelsensgatan ska byggas ut i flera etapper, och det är viktigt att funktionen som genomfartsled till och från Västra Hamnen och Malmö centralstation behålls under byggtiden. Exakt hur utbyggnadsetapperna ser ut är inte avgjort ännu.

Detaljplanen möjliggör kustskydd för att skydda befintlig bebyggelse på Skeppsbron från översvämning. En del av kustskyddet föreslås vid Universitetsbron, vilket kan påverka framkomligheten vid högt vattenstånd. Hans Michelsensgatan har dock ingen funktion som utryckningsväg mellan korsningen med Kristianiagatan/Utställningsgatan och Universitetsbron, varför stadsbyggnadskontoret bedömer påverkan som acceptabel.

## **Gång- och cykeltrafik**

### **Förutsättningar**

Även om gång- och cykeltrafikanter färdas längs Grimsbygatan, Jörgen Kocksgatan och Hans Michelsensgatan idag så är gatorna inte primärt utformade efter gång- och cykeltrafikens behov.

### **Konsekvenser**

Hans Michelsensgatan i sin nya sträckning utformas för att rymma separerade gång- och cykelbanor i vardera riktning. Gatan kommer dessutom att i högre grad motsvara gång- och cykeltrafikanternas behov av en säker och trygg trafikmiljö.

## **Parkering**

### **Förutsättningar**

Idag råder parkeringsförbud längs i princip hela sträckan som motsvarar Hans Michelsensgatan.

### **Konsekvenser**

Hans Michelsensgatan utformas med en så kallad flexzon, som är avsedd att kunna inrymma exempelvis trädplantering, dagvattenhantering och korttidsparkering. Möjligheten till korttidsparkering och lastzoner gynnar verksamhetsetableringar i bebyggelsens bottenvåningar och därmed också mer liv och aktivitet i gaturummet.

# Miljö

## Strandskydd

### Förutsättningar

Strandskyddet är upphävt inom relevanta delar av planområdet. Vid ny detaljplanering återinträder dock strandskyddet inom 100 meter från strand- eller kajkant.

### Konsekvenser

I och med att detaljplanen vinner laga kraft upphävs det återinträdda strandskyddet. Att strandskyddet kan upphävas motiveras med att planområdet redan är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

## Dagvatten

### Förutsättningar

Planområdet är i princip helt hårdgjort. Vattenavrinning mot havet sker i stort sett utan fördröjning. Inom, och i anslutning till, planområdet finns ett flertal mindre lågpunkter där vatten kan bli stående. Söder om Stockholmsmagasinet finns en större lågpunkt där vatten kan bli stående till ett djup av cirka 0,5 meter. (Se karta under rubriken *3. Förutsättningar och konsekvenser, Hälsa och säkerhet, Översvämning.*)

### Konsekvenser

Hans Michelsensgatan planeras med utrymme för rening av dagvatten. Detta ska ske i den så kallade flexzonen. Det är möjligt att anlägga rening av dagvatten inom flexzonen. Inför granskningen ska det utredas hur stor del av flexzonen som behöver upptas av reningsanläggningar och hur reningsanläggningarna kan kombineras med andra funktioner som ska rymmas i flexzonen.

## Miljö kvalitetsnormer för luft

## **Förutsättningar**

Miljökvalitetsnormerna för luft har inte överskridits på någon av Malmös gator sedan 2015, enligt miljöförvaltningens miljöbarometer.

## **Konsekvenser**

Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte riskera att överskridas till följd av Hans Michelsensgatans utbyggnad.

## **Miljökvalitetsnormer för vatten**

### **Förutsättningar**

Planområdet är i princip helt hårdgjort. Markavrinningen sker i princip utan fördröjning mot slutrecipienten, Malmö hamnområde. Recipienten klassas idag med måttlig ekologisk status. Målet är att uppnå måttlig ekologisk status även år 2039. Vattenförekomsten påverkas av en hamnanläggning för sjöfart, vilket motiverar ett undantag från kravet att nå god ekologisk status. Vad gäller kemisk status klassas denna idag som ej god. Målet är att uppnå god status till år 2027.

Kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter är undantagna eftersom dessa beror på atmosfärisk deposition och långväga luftburna föroreningar som bedöms tekniskt omöjliga att åtgärda.

### **Konsekvenser**

Planförslaget bedöms inte påverka vattenkvaliteten på sådant sätt att miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas.

Planområdet kommer förvisso fortsatt vara i princip helt hårdgjort, och trafikeras av stora mängder trafik. De föreslagna anläggningarna i flexzonen för att rena dagvattnet bedöms dock underlätta möjligheterna att nå de uppsatta miljökvalitetsnormerna.

# Geotekniska förhållanden

## Förutsättningar

Marken består inom planområdet med omgivningar av fyllnadsmassor. Det har gjorts flera geotekniska undersökningar inom och omkring planområdet, och ett projekterings-PM har tagits fram för ett tidigare sträckningsalternativ (Sweco, 2022).

## Konsekvenser

De geotekniska förhållandena bedöms preliminärt som goda för anläggande av gata. Vidare studier av markens beskaffenhet behöver göras inför inför projektering.



# Kulturmiljö

## Kulturhistoriska värden

### Förutsättningar

Inom planområdet och dess närområde finns kulturhistoriska värden som är knutna till hamnmiljön. Kulturvärdena är dels knutna till vissa hamnanläggningar och kajer som ger området sin karaktär, dels till vissa enskilda byggnader. En kulturhistorisk utredning har tagits fram (Malmö kulturmiljö, 2002). Där preciseras kulturmiljövärdena inom Nyhamnen. Ställningstaganden kring kulturmiljön har sedan tagits i översiktsplanen för Nyhamnen. Utredningen har inventerat befintliga byggnader i Nyhamnen och pekat ut de byggnader som har ett kulturhistoriskt värde.

Den tidiga bebyggelsen i Nyhamnen växte fram under 1800-talets senare del och 1900-talets början. De kommunikativa möjligheterna på platsen gjorde att livsmedelshandling förlades i anslutning till station och hamn, som till exempel Posthuset (1900), Hushållningssällskapet (1884) och Slakthuset (1900). Av liknande skäl tillkom 1935 den så kallade Smörkontrollen, ett kontrollorgan för ägg- och mejerivaror, på Ångbåtsbron. Under 1900-talets senare del förlorade dessa verksamheter delvis sin betydelse och lades ned.

Planområdet omfattar delvis fastigheten Hamnen 22:188 och delar av det så kallade Stockholmsmagasinet. Byggnaden består av en byggnad i fyra våningar och en senare påbyggnad på taket samt en tidigare tillbyggnad i ett plan öster om huvudbyggnaden. De kulturhistoriska värdena är knutna till fyravåningsbyggnaden, och berörs inte av aktuell detaljplan. Det är endast tillbyggnaden i ett plan som berörs av aktuell detaljplan. För denna byggnadsdel finns en godkänd rivningsanmälan, och byggnadsdelen är riven.

Övriga byggnader som berörs av planområdet bedöms inte ha något kulturhistoriskt värde.

### **Konsekvenser**

På sikt innebär planen en indirekt påverkan på kulturmiljön då områdets hamnkaraktär påverkas.

Ena hörnet av skärmtaket på Stockholmsmagasinets huvudbyggnad kommer att hänga ut över gång- och cykelbanan någon meter. Takhöjden bedöms dock så hög att gång- och cykelbana kan finnas utan att takets utbredning behöver minskas.

# Teknik

## Teknisk infrastruktur

### Förutsättningar

På flera delsträckor korsas planområdet av elledningar, vatten- och avloppsledningar samt ledningar för telekommunikation. Framförallt i väster, där Hans Michelsensgatan inryms i befintligt gaturum, och i öster, där gatan följer Grimsbygatans sträckning, finns flera VA- och elledningar som följer gatornas sträckningar. Mellan dessa två koncentrationer av ledningar genomkorsas planområdet av ett flertal ledningar, framförallt i nordvästlig-sydöstlig riktning.

Parallellt med Grimsbygatans anslutning mot Västkustvägen går flera elledningar. Dessa omfattas även delvis av ledningsrätt.

### Konsekvenser

Ny ledningsinfrastruktur kommer behöva förläggas i Hans Michelsensgatan. Inför granskningen ska därför en ledningsutredning tas fram.

I och med genomförandet av detaljplanen kommer befintliga ledningar parallellt med Grimsbygatans anslutning till Västkustvägen att påverkas. En kommande förprojektering ska visa i vilken grad de kommer att påverkas och hur de ska omlokaliseras.

Detaljplanen möjliggör en nödvändig nätstation i den västra delen av Nyhamnen genom byggrätten för en nätstation på Skeppsbrokajen.

# Gällande planer och program

## Regionplan

### Förutsättningar

Regions Skånes *Regionplan för Skåne 2022-2040* är en strategisk plan som omfattar hela Skånes geografi (Region Skåne, 2022). Den visar Skånes samlade vilja och ger förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna. Regionplanen har den regionala skalan i fokus och inriktas på de frågeställningar som är mellankommunala och kompletterar den kommunala översiktliga planeringen.

I regionplanen beskrivs Malmö som en tillväxtnod, och tillsammans med Lund, som en nationell tillväxtmotor. Malmö hamn beskrivs som en strategisk godsod.

### Konsekvenser

Aktuell detaljplan bedöms stämma överens med regionplanen.

## Översiktsplan

### Förutsättningar

Planområdet och dess omgivning redovisas i gällande översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023) som utbyggnadsområde för befintlig bebyggelse och ny blandad stad. Hans Michelsensgatan förlängs och bildar ett nytt kollektivtrafikstråk. Vid ett centralt placerat hållplatsläge skapas en plats som blir tyngdpunkt i området. Hamnbassängen mellan Stockholmskajen och Hullkajen föreslås i översiktsplanen delvis fyllas igen.

I den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (kommunfullmäktige, 2019) analyseras planeringsförutsättningarna med utgångspunkt i de strategier och övergripande planeringsriktlinjer som lagts fast i den kommuntäckande översiktsplanen. Hans Michelsensgatans sträckning preciseras.

## **Konsekvenser**

Aktuell detaljplan är förenlig med översiktsplanens intentioner och länsstyrelsens granskningsyttrande över densamma. Dock frångås delvis översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens sträckning av Hans Michelsensgatan.

I de översiktliga plandokumenterna tangerar Hans Michelsensgatans sträckning hamnbassängen mellan Stockholmskajen och Hullkajen, och är beroende av att hamnbassängen kan fyllas igen. Osäkerhetsfaktorerna kring när i tid en eventuell utfyllnad kan ske har bedömts som alltför stora. Om utfyllnaden inte kommer till stånd eller om den dröjer för länge skulle det kunna äventyra utbyggnaden av gatan och stadsbyggnadskvaliteterna i området. Dessutom förutsätter förslaget till gatusträckning rivning av flera byggnader som inhyser aktiva verksamheter, av viktig teknisk infrastruktur för stadens elförsörjning samt ianspråktagande av befintlig grönstruktur. Sedan översiktsplanen antogs läggs större vikt om att hushålla med befintliga resurser och att ta tillvara på befintliga verksamheter i området. Sammantaget bedöms den aktuella gatusträckningen mera beakta kulturmiljö- och stadsbyggnadsvärden på platsen. Gatusträckningen bedöms också vara mera genomförandeariktad på så vis att den inte förutsätter rivningar av byggnader där det pågår verksamhet och till största delen kan genomföras utan intrång i privata fastigheter. Det innebär att pågående verksamheter kan fortgå parallellt med utbyggnaden av Nyhamnen under en längre tid.

## **Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser**

### **Förutsättningar**

Aktuellt planförslag berör följande detaljplaner:

- PI 41
- PI 105
- PI 792
- PI 965
- PI 1006
- PI 1035
- PI 1143 med ändringen ÄDP 5773
- PI 1657
- Dp 4045
- Dp 4171
- Dp 4380
- Dp 4439
- Dp 4587
- Dp 5342

Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut.

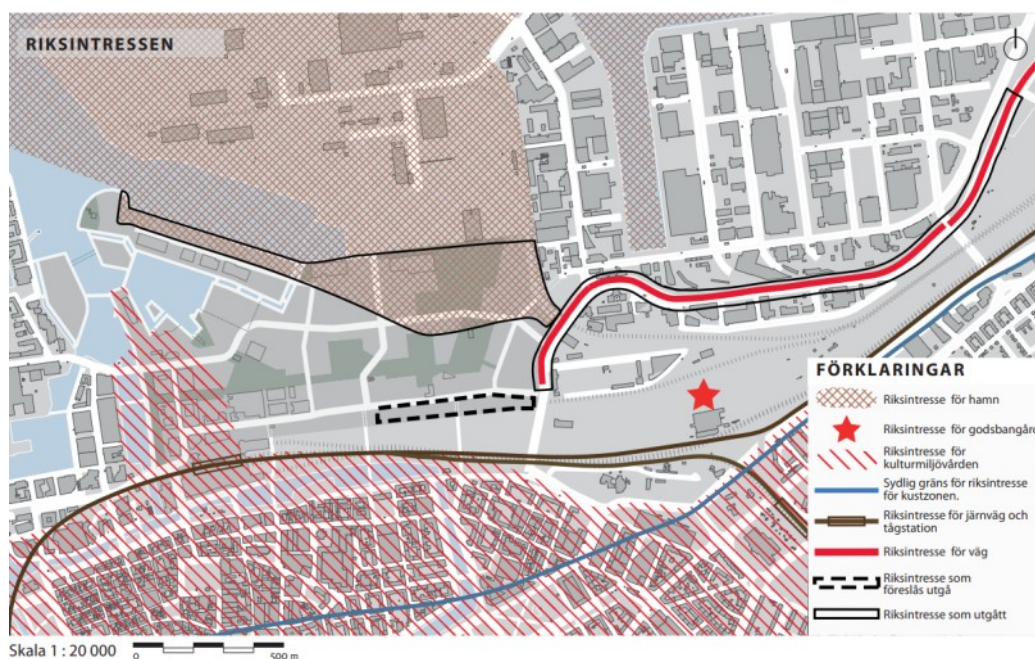
Aktuellt planförslag berör också ytor som i dagsläget saknar detaljplan, samt den pågående detaljplanen Dp 5611.

## **Konsekvenser**

I och med att aktuellt planförslag vinner laga kraft upphör ovanstående detaljplaner att gälla inom berört område. Områden som i dagsläget saknar detaljplan detaljplaneläggs. De delar av planområdet som omfattas av planområdet till Dp 5611, bland annat Skeppsbrokajen, övergår till att omfattas av aktuellt planförslag, och kommer att utgå ur Dp 5611 inför granskningen av den detaljplanen.

## Riksintressen

I översiktsplanen för Nyhamnen har aktuella riksintressen identifierats och utretts på en översiktlig nivå. Observera att illustrationen nedan innehåller fler riksintressen än de som är relevanta för aktuellt planförslag. Observera vidare att länsstyrelsen har godtagit den geografiska avgränsningen av Västkustvägen som redovisas i illustrationen nedan, betecknad med "Riksintresse som utgått".



*Utdrag ur översiktsplan för Nyhamnen som visar riksintressen i närheten av aktuell detaljplan.*

## Kulturmiljövård

### Förutsättningar

Delar av planområdet berör riksintresset för kulturmiljövården enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken, M 114, Malmö. Riksintressets motiv är Malmö som storstadsmiljö, residensstad och sjöfartsstad som i planstruktur och bebyggelse avspeglar sin historia som en av Danmarks viktigaste städer under medeltid och 1500-tal, efter 1658 en av Sveriges viktigaste gränständer med starka befästningar. Från mitten av 1800-talet en snabbt



växande industristad, genom den tidiga järnvägsutbyggnaden, där Malmö var sydlig slutpunkt för stambanenätet, och närheten till kontinenten.

De uttryck för riksintresset som berör planområdet är Malmö som sjöfarts- och kommunikationsstad, med hamnanläggningarna som successivt byggts ut på utfyllnadsmark alltsedan 1700-talets slut, stenkajer, fyrorn och andra byggnader och anläggningar med anknytning till sjöfarten, hamnverksamheten och till järnvägen.

## **Konsekvenser**

Gatusträckningen har tagit hänsyn till byggnader som i den kulturhistoriska utredningen (Malmö kulturmiljö, 2002) bedömdes ha ett kulturhistoriskt värde. Utredningen togs fram i samband med översiktsplanen för Nyhamnen. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset då den föreslagna markanvändningen inte bedöms påverka de uttryck som riksintresset avser skydda.

## **Trafikkommunikation**

### **Förutsättningar**

Delar av planområdet berörs av riksintresset för trafikkommunikationer enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken, Malmö hamn. Länsstyrelsen i Skåne och Trafikverket har preciserat riksintressets innebörd och konsekvenser i rapporten *Riksintresset Malmö hamn* (Skåne i utveckling 2011:16). I rapporten konstateras att Malmö hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag och att hamnen har ett strategiskt läge i Öresund, därtill med kort insegling. Att följande kriterier uppfylls har varit utgångspunkt för bedömningen av hamnen som riksintresse:

- en samlad hamnfunktion, som har en omfattande godshantering (årlig volym på 100 000 ton gods) och/eller har en omfattande internationell passagerartrafik (200 000 passagerare i internationell trafik).
- en hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
- en hamn eller hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.
- en hamn eller hamndel som hanterar speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar.

Enligt preciseringen syftar riksintresset till att skydda väsentliga funktioner snarare än den utbredning verksamheten har för närvarande. Ett eller flera av kriterierna ovan ska uppfyllas av olika hamndelar för att de ska betraktas som riksintresse. Kriterierna för att olika hamndelar ska bedömas som riksintresse avser enligt preciseringen pågående funktioner. Riksintresset är enligt preciseringen inte statiskt utan kan förändras när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Det innebär att riksintresset för en viss yta eller hamnfunktion kan omprövas om funktionen på ett godtagbart sätt lokaliseras till en annan plats inom hamnen. I dagsläget går riksintresseavgränsningen i Grimsbygatan.

## **Konsekvenser**

Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset eftersom den föreslagna markanvändningen inte bedöms påverka hamnfunktionerna.

## **Totalförsvar**

## **Förutsättningar**

Hela landets yta är samrådsområde för Försvarmaktens riksintressen avseende objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse.

## **Konsekvenser**

Eftersom den föreslagna bebyggelsen är lägre än 45 meter bedöms detaljplanen vara förenlig med Försvarmaktens riksintressen utan samråd.

## **Högexploaterad kust**

### **Förutsättningar**

Aktuellt planförslag berör riksintresse enligt 4 kapitlet miljöbalken, Högexploaterad kustzon. Riksintressets uttryck bygger på att kustområdenas natursköna och kulturellt intressanta områden har ett särskilt stort värde för rekreation och turism för den breda allmänheten och att dessa värden ska skyddas mot exploatering som gör att de går förlorade. Det är framför allt större industriella anläggningar, täktverksamhet med mera som utgör hot mot bevarandevärdena, liksom en exploatering som utestänger allmänheten från att utnyttja områden för strövande och bad och så vidare.

### **Konsekvenser**

Planförslaget bedöms vara förenligt med de värden som bevakas i och med riksintresset. Området är redan exploaterat, men stora delar av det är otillgängligt. I och med den kommande transformeringen av Nyhamnen så kommer kuststräckan att bli mer tillgänglig än tidigare. På så vis stärker detaljplanen indirekt riksintressets värden.

## **4. Genomförande**

**Avsnittet beskriver hur detaljplanen ska genomföras, det vill säga vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta och hur ansvaret för dessa fördelar sig mellan byggherre/fastighetsägare och kommunen.**

# Mark- och utrymmesförvärv

## Rätt för huvudmannen att lösa in mark

Detaljplanen omfattar delar av de privatägda fastigheterna Hamnen 22:185, 22:186, 22:188, 22:198, Havet 6 och Kattegatt 1, samt den kommunalt ägda fastigheten Havet 5, som upplåts med tomträtt.

När detaljplanen vinner laga kraft ger det kommunen, i sin roll som huvudman för allmän platsmark, rätt att lösa in delar av de berörda fastigheterna.

# Fastighetsrättsliga frågor

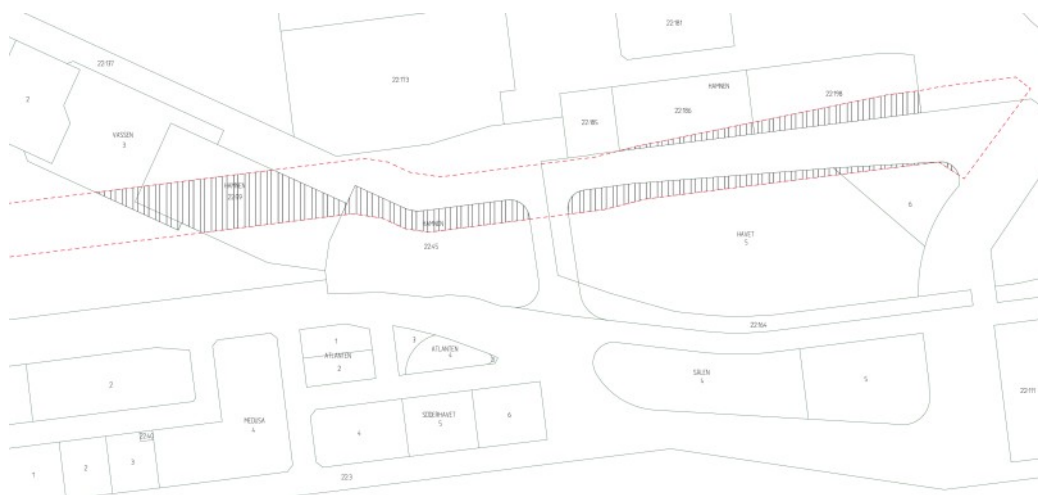
## Förändrad fastighetsindelning

### Konsekvenser

Planförslaget innebär att delar av fastigheterna Hamnen 22:45, 22:99, 22:185, 22:186, 22:188, 22:198, Havet 6, Havet 5, Kattegatt 1 och Vassen 3 kan tillföras en kommunalt ägd gatufastighet.



*Karta som visar förslag på förändrad fastighetsindelning i den västra delen av planområdet för att detaljplanen ska kunna genomföras.*



*Karta som visar förslag på förändrad fastighetsindelning i den östra delen av planområdet för att detaljplanen ska kunna genomföras.*

## **Rättigheter**

### **Konsekvenser**

Aktuellt planförslag berör ledningsrätterna 54/1989.2 och 54/1989.3. Ledningsrätterna är delvis säkrade genom markreservat för underjordiska ledningar i Dp 5345. Även i Pl 1657, som ansluter till Dp 5345, finns ett markreservat, men ingen bildad ledningsrätt.

I och med detaljplanens genomförande kommer ledningsrätterna att behöva ombildas.

## **Tekniska frågor**

Inför granskningen behöver flera tekniska frågor utredas i en förprojektering. Bland annat behöver en exakt dragningsplan av gatan studeras närmare. Även gestaltning av gaturummet, höjdsättning, hantering av dagvatten och skyfall samt ledningsdragningsplan behöver utredas. Ytterligare utredningsbehov kan tillkomma.



# Ekonomiska frågor

## Planekonomisk bedömning

Malmö stad kommer att överta hela eller delar av de privatägda fastigheterna Hamnen 22:185, 22:186, 22:188, 22:198, Havet 6 och Kattegatt 1.

Fastighets- och gatukontoret ansvarar för att genomföra och bekosta utbyggnaden av Hans Michelsensgatan. Delar av kostnaderna avses sedan fördelas mellan aktörer inom utvecklingen av Nyhamnen. Kända kostnader omfattar, men är inte begränsade till, nedanstående punktlista.

- Lantmäteriförrättningar som krävs för detaljplanen genomförande
- Sanering av mark
- Ny höjdsättning
- Flytt och nedläggning av nya ledningar
- Utbyggnad av gatumark

## Planavgift

Kostnaden för detaljplanen har tagits ut i samband med planläggningen. Någon särskild planavgift kommer inte att tas ut i samband med lovgivning inom planområdet.

## Inlösen

Ägarna till de privata fastigheterna Hamnen 22:185, 22:186, 22:188, 22:198, Havet 6 och Kattegatt 1 förhindras i och med detaljplanens genomförande att fortsätta använda sina

fastigheter på samma sätt som tidigare. Dessa fastighetsägare kan kräva inlösen av sina fastigheter och ersättning för förhindrande av den pågående markanvändningen.

# Organisatoriska frågor

## Markanvisning

För den paviljongbebyggelse som föreslås på Skeppsbron föreslås att ett markanvisningsförfarande genomförs. Ambitionen är att genomföra markanvisningsförfarandet genom arkitekttävling för att säkra hög arkitektonisk kvalitet i byggnaderna.

## Tidplan

Tidplanen nedan är grov och kommer att ändras i takt med projektets framskridande.

## Planering, förprojektering, fastighetsförvärv med mera

- Detaljplaneprocess: pågår - kvartal 4 2024
- Markinlösen: 2023 - 2025

## Byggator

- Färdigställande i etapper: 2025 - 2030

## Färdig gata

- Färdigställande i etapper: 2027 - 2037

## **5. Planeringsunderlag**

**I kapitlet redovisas vilka planeringsunderlag som har haft betydelse för detaljplanens utformning och omfattning.**

# Utredningar som legat till grund för detaljplanen

## Kulturmiljöutredning

### **Inre hamnen och Frihamnen, Malmö - Kulturhistorisk utredning (Malmö kulturmiljö, 2002).**

Utredningen har använts som underlag för ställningstagandena avseende kulturmiljö i översiktsplanen för Nyhamnen. Den redogör för Inre hamnens och Frihamnens historik och kulturhistoriska betydelse samt beskriver ett antal enskilda byggnader och anläggningar som bedöms särskilt viktiga ur kulturhistorisk synpunkt. Utredningen pekar inte ut byggnader som särskilt värdefulla enligt dåvarande plan- och bygglagen (1987:10) 3 kapitlet 12 § (motsvarande plan- och bygglagen (2010:900) 8 kapitlet 13 §), men utredningen kan ändå tolkas som ett underlag för att införa varsamhets- och bevarandebestämmelser samt rivningsförbud.

## Geoteknik

### **Projekterings PM Geoteknik och Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (MUR/GEO) (Sweco, 2022-02-05)**

Utredningarna har tagits fram för ett tidigare utredningsalternativ för sträckningen av Hans Michelsensgatan. Utredningarna visar på goda förhållanden för anläggning av gata. Utredningarna behöver dock uppdateras till aktuell gatusträckning.

# **Kommunala planeringsunderlag**

## **Trafik- och mobilitetsplan (TROMP)**

### **Trafik- och mobilitetsplan (kommunfullmäktige, 2016)**

Trafik- och mobilitetsplanen förtydligar hur en mer funktionsblandad, tät, grön och nära stad kan skapas med utgångspunkt i en målstyrd och viljestyrd planering. Planen innehåller en målbild med alla trafikslag vilket har bäring på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Planen sammanfattas i fyra huvudområden: Helhetstänk, Målstyrd planering, Pendling och Stadshuvudgator.