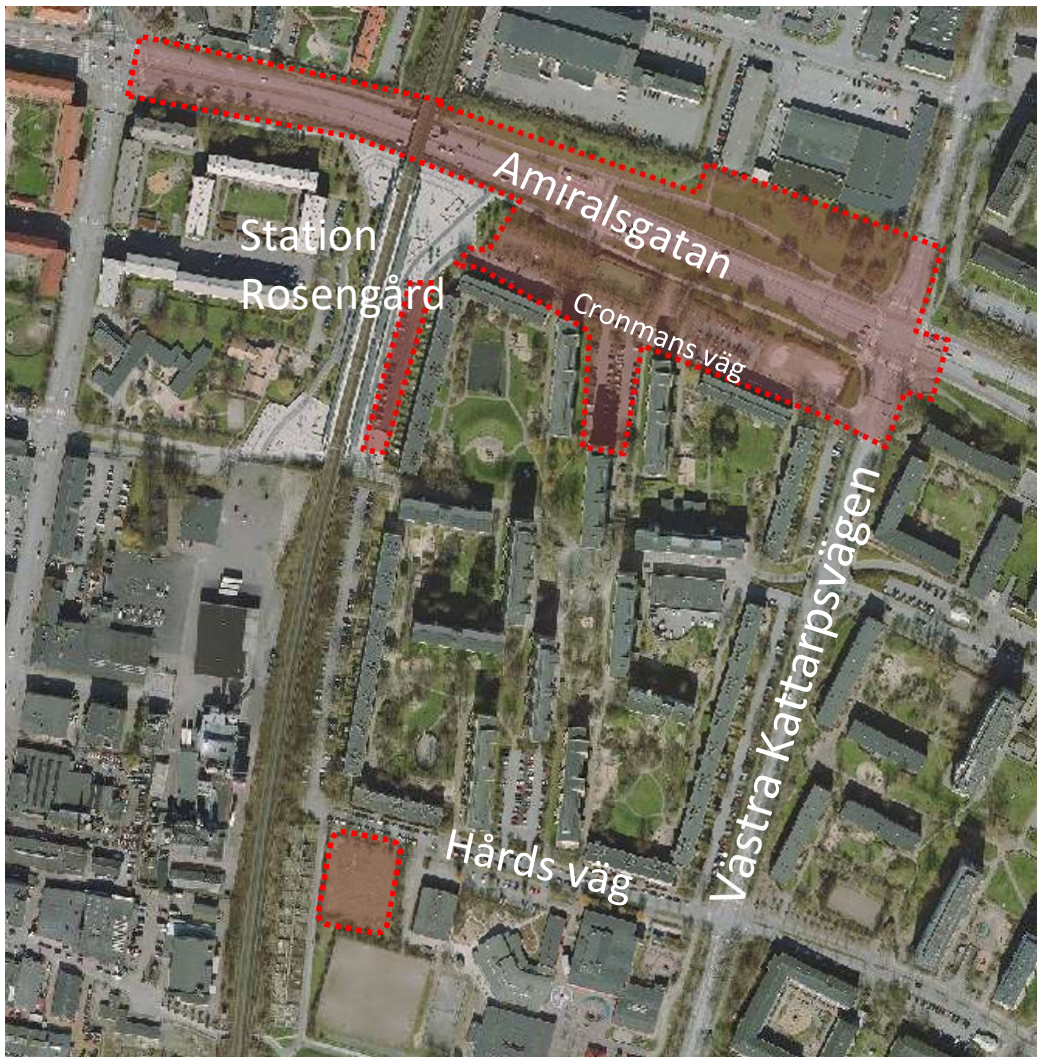


SAMRÅDSHANDLING

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för fastigheten Generatoren 1 m.fl. i Törnrosen i Malmö



Orienteringskarta över området. Planområde inom rödmarkerad linje.

Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
Planprogram December 2021	Planprogram PP 6051 godkändes av stadsbyggnadsnämnden (SBN)
SBN planuppdrag Oktober 2022	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN Samråd December 2023	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Samrådstid 10 jan - 1 mars 2024
SBN Granskning Januari 2025	Beslut om granskning tas av stadsbyggnadskontoret.
SBN antagande Juni 2025	Beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
Laga kraft Juli 2025	

Planfakta

<p>Dp 5801</p> <p>Planförfarande standard</p> <p>Sökande Fastighets- och gatukontoret Malmö</p> <p>Planhandläggare Annika Arvidsson annika.arvidsson@malmo.se</p>	<p>Planhandlingar</p> <ul style="list-style-type: none">• denna planbeskrivning• plankarta
---	--

Innehållsförteckning

PLANBESKRIVNING	1
Planfakta	2
1. Detaljplanen i korthet	5
2. Stadsbyggnadsidé	8
3. Planförslag och planbestämmelser	9
3.1 Kvartersmark	10
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	11
Begränsning av markens utnyttjande	11
Höjd på byggnadsverk.....	11
Bebyggelsens placering	12
Bebyggelsens utformning	12
Byggrätters utnyttjandegrad	13
Markens anordnande och vegetation	14
Villkor för startbesked.....	14
Bilparkering	14
3.2 Allmän plats	16
Användning Gata	16
Användning Park.....	19
Användning Torg.....	22
Egenskapsbestämmelser	23
Övrigt	23
3.3 Teknisk försörjning	24
Vatten.....	24
Fördröjningsåtgärder	24
Avfallshantering.....	27
Energiförsörjning	27
3.4 Skydd mot störningar	27
Trafikbuller	28
4. Konsekvenser	28
Stadsmiljö och hälsa	28
Park, rekreation och grönstruktur i stadsmiljön	33
Risk och säkerhet.....	35
Trafikkonsekvenser	42
Ekonomiska konsekvenser.....	44
Konsekvenser för fastigheter	44
Samhällskonsekvenser	45
5. Genomförande	48
Organisatoriska genomförandefrågor	48
Tekniska genomförandefrågor.....	48
Ekonomiska genomförandefrågor.....	49
Fastighetsrättsliga genomförandefrågor	50
6. Planeringsförutsättningar	50
Bakgrund och organisation.....	50
Planområdet.....	51
Platsens historik	51
Kulturmiljö	53
Allmänt rekreations- och kulturmiljöstråk	54

Gröning norra sida av Amiralsgatan	55
Konstnärlig gestaltning	57
Kollektivtrafik	57
Trafikbuller	58
Teknisk försörjning	58
Tidigare ställningstaganden.....	59
Underlag till planarbetet	62

1. Detaljplanen i korthet

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad och omvandling av området söder om ut mot Amiralsgatan intill station Rosengård. Nya kvarter för centrumverksamhet, bostäder och tillhörande parkeringshus ska kunna uppföras. De allmänna platserna ska utvecklas och i anslutning till stationsområdet möjliggörs även en publik byggnad, vars syfte är att genom dess utformning, placering och innehåll fungera som en mötesplats och destination i området.

Vidare är syftet att möjliggöra omvandling av Amiralsgatan enligt storstadspaketets satsning på kollektivtrafiken för Malmöexpressen linje 5. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra nödvändiga skyfalls- och dagvattenåtgärder.

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

1.2 Sammanfattning

Planförslag

Detaljplanen möjliggör den första etappen i stadsutvecklingen längs med Amiralsgatan. Syftet med stadsutvecklingen är att fungera som en motor för sociala förändringar, ökad jämlikhet och hälsa.

Platsen som detaljplanen omfattar ska genom den fysiska utformningen få bättre förutsättningar att axla sin roll som en urban tyngdpunkt och nod i Malmö samt för en mer hållbar och funktionsblandad stadsmiljö.

Detaljplanen hör samman med satsningen på storstadspaketets kollektivtrafiklinje 5 som genom ett ökat hållbart resande ger potential för en högre koncentration och närhet till servicefunktioner, arbetsplatser, kultur- och fritidsliv parallellt med att miljövinster uppnås.

Detaljplanen möjliggör 3–5 nya kvarter med stadsbebyggelse i 1–9 våningar, nya parker och torg samt en omvandling av Amiralsgatan till stadshuvudgata. Även Cronmans väg ges en möjlighet till ny funktion och utformning.

Planförslaget innehåller flera utvecklingsmöjligheter för kvarteren då både bostäder och centrumverksamhet kan uppföras.

Om merparten av kvartersmarken används till bostäder finns vissa begränsningar kring form och struktur för att säkerställa goda boendekvaliteter. Bostadsbebyggelse kan uppföras som flerbostadshus med mindre verksamhetslokaler i delar av bebyggelsen samt som radhus ovanpå parkeringshus eller verksamhetslokaler.

Om merparten av kvartersmarken används för centrumverksamhet ger planen en friare form för bebyggelsen på platsen. Både stora och små, permanenta och temporära verksamhetslokaler kan uppföras.

Området utvecklas med höga ambitioner kring climateffektivt byggande och klimatanpassning. Minst ett klimatkvarter uppförs som även ska bidra till sociala förändringar.

Utvecklingen av området görs med hänsyn till stadsdelens identitet. Den nya bebyggelsestrukturen som uppförs hör ihop med platsen och återspeglar Rosengårds särdrag.

Överensstämmelse med övergripande styrdokument för stadsutveckling

Planprogram för Amiralsgatan och Persborg

Detaljplanen tar sitt avstamp i planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg. Planprogrammets vision *Malmös nya berättelse när stadsväven växer österut* är ett förslag till en fysisk utformning (strukturplan) för att utveckla stadsdelen Rosengård. Planprogrammet behandlar ett större geografiskt område, där varje detaljplan inom planprogramsområdet kommer att spela en viktig roll för att nå den övergripande visionen för planprogrammet.



Bilden visar det område längs Amiralsgatan som ingår i planprogrammet. Denna detaljplan avser den första etappen av programmet.

Planprogrammets bärande del är att bygga om Amiralsgatan till en mer trygg miljö och införliva området i stadens övriga stadsstruktur med nya kvarter och fler tvärgående kopplingar i gatuplan. Förslaget omfattar även hur stationsområdet runt Persborg kan utvecklas och stärkas som en målpunkt. Intentionen är att den föreslagna stadsutvecklingen ska fungera som en motor för sociala förändringar genom att skapa nya attraktiva livsmiljöer och överbygga fysiska och mentala barriärer som i sin tur ska upplevas ge ökad trygghet, hälsa, integration och delaktighet för stadsdelens utveckling.

I planprogrammet har det formulerats fem stadskvaliteter som arbetas vidare med och konkretiseras när stadsbyggnadskontoret tar fram nya detaljplaner inom området. Dessa fem prioriterade stadskvaliteter är följande:

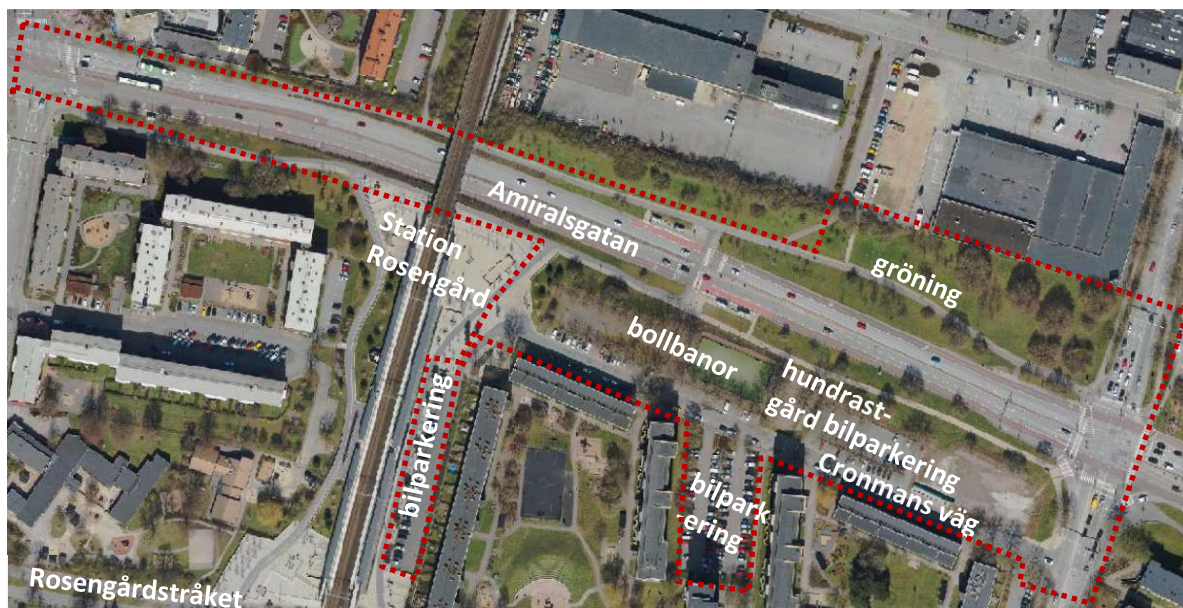
- En god bebyggd miljö
- Tydligt sammanlänkad gata
- En gångvänlig stadsdel
- Tillgång till rekreation, fritid och kultur
- Ökat serviceutbud och tillgång till arbetsmarknad

Översiktsplan och övriga styrdokument

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen med tillhörande platsspecifika riktlinjer. Planförslaget tillmötesgår även stadens handlingsplan för bostadsförsörjning (2018) samt Malmökommissionens rekommendationer om att fysisk planering kan användas som motor för jämlik hälsa.

Planeringsförutsättningar

Planområdet är idag obebyggt där Amiralsgatan utgör en stor del av planområdet. Amiralsgatan fungerar som en viktig infartsled till Malmö centrum samt närliggande verksamhetsområden och innefattar ett storskaligt gaturum med busshållplatser för kollektivtrafik på respektive sida av gatan.



Funktioner inom planområdet idag.

Till planområdet hör även en bollplan, en markparkering och en hundrastgård inklädda i lummig grönska. I direkt anslutning till södra sidan av Cronmans väg ligger befintlig bostadsbebyggelse inom fastigheten Bennet 2. Bostadsbyggelsens entréer är placerade på insidan av de stora bostadsgårdarna vilket gör att bebyggelsen vänder bort från Amiralsgatan. Norr om planområdet ansluter verksamhetsområdet Emilstorp. Söder om planområdet går Rosengårdstråket i öst-västlig riktning – ett av de mest använda cykelstråken österut i Malmö.

Till planområdet hör även en separat grönyta som ligger några kvarter söderut intill Hårds väg mot järnvägsbanan. Grönytan har tidigare varit bebyggd.

Bedömning av miljöpåverkan

Planförslaget antas inte medföra någon betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 3§ miljöbalken. Planområdet berör inget Natura 2000-område. Planförslaget innefattar ingen verksamhet eller åtgärd med negativ miljöpåverkan eller som innebär risk för människors hälsa.

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 120 månader (10 år) från det att den får laga kraft.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande eftersom detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och med länsstyrelsens granskningsyttrande över denna. Förslaget bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan. Detaljplanen bedöms inte ha ett betydande intresse för allmänheten eller i övrigt vara av stor betydelse.

Beslut om att samråda detaljplaneförslaget fattas av stadsbyggnadsnämnden. Beslut om att låta granska förslaget fattas av stadsbyggnadskontoret.

Arbetet med detaljplan och markanvisning

Detaljplanen arbetas fram med hjälp av en obligatorisk process som styrs genom plan- och bygglagen. Processen omfattar stegen samråd, granskning och antagande. Denna detaljplan är nu ute på samråd. Det betyder att Malmö stad i detta läge vill ha in idéer och synpunkter från alla som bor och verkar i området, kring hur platsen ska utvecklas. Dessa förslag och synpunkter kommer att vägas in i det fortsatta arbetet med området.

Malmö stad ser att det kan finnas flera olika sätt att nå de övergripande målen med området. Därför presenteras ett flexibelt planförslag i samrådsskedet i syfte att inspirera byggaktörer och fastighetsutvecklare att komma med kreativa förslag på hur området kan utvecklas.

Efter samrådet kommer Malmö stad att anvisa mark i området genom ett jämförelseförfarande. Det innebär att byggaktörer och fastighetsutvecklare kommer att bjudas in till att komma med förslag på hur området kan utvecklas, utifrån några givna ramar, och därefter bli anvisade mark för genomförande. Ambitionen är att stadsbyggnadskontoret, genom samråd och markanvisningsskede med förslag och synpunkter från såväl medborgare som byggaktörer, ska förfina planförslaget inför granskningsskedet.

Vid granskning kommer ett nytt, bearbetat planförslag att ställas ut så att alla som berörs av detaljplanen får möjlighet att ta del av och tycka till om förslaget en gång till.

Efter att granskningsskedet är färdigt kan inte detaljplanen ändras på ett betydande sätt innan den antas (godkänns) och kan börja gälla.

2. Stadsbyggnadsidé

Rosengård stationsområde som en mötesplats och destination

För att stärka Rosengård stationsområde som en av Malmös fem attraktiva urbana tyngdpunkter, föreslås nya publika mötesplatser i form av torg, parker, och publika lokaler. I området sammanstrålar starka rörelsestråk för gående, cyklister och kollektivtrafik mot den nya busshållplatsen vid Amiralsgatan.

Stationsplatsen ska ges en särskild tyngd genom en publik byggnad med höga arkitektoniska kvaliteter. Tillsammans med dess innehåll ska byggnaden fungera som ett landmärke och bidra till orienterbarheten i denna del av Rosengård. Arkitektoniskt gestaltas byggnaden i sin helhet på ett inbjudande sätt som genererar aktiviteter, möten och rörelser på platsen. Förutom en hög gestaltningsambition ska byggnaden inrymma kärnvärden som öppenhet, inkludering och interaktion för alla boende, verksamma och besökande i området.

En ökad stadsmässighet och funktionsblandning

Som en del i att tillskapa en ökad stadsmässighet, mer funktionsblandad och hållbar stadsmiljö tillförs ny bebyggelse och nya funktioner söder om Amiralsgatan. Bebyggelsen kan uppföras antingen som ren centrumverksamhet eller i kombination med bostäder för mer variation och blandning av funktioner. Gemensamt för båda alternativen är att strategiska lägen i byggnadernas bottenvåningar ska utgöras av lokaler för utåtriktade verksamheter och att huvuddelen av entréer ska placeras direkt ut mot Amiralsgatan. På så sätt kan starka rörelseflöden genereras under större delen av dygnet och bidra till såväl stadsliv i området som till känslan av trygghet. De publika lokalerna ger även underlag både för närservice och för lokaler för kultur- och föreningsliv. En stadsmässighet som uppmuntrar till möten mellan människor.

Med en ombyggnad av Amiralsgatan skapas ett definierat gaturum med höga vistelsevärden som både speglar områdets betydelse i stadsdelen och närheten till Malmö centrum. Gaturummets gestaltning ska visa att gående, cyklister och kollektivtrafik premieras i området.

Det ska vara enkelt och tryggt att röra sig runt och över Amiralsgatan. På så sätt omvandlas Amiralsgatan från att vara en barriär mellan norra och södra Rosengård till ett tryggt och sammanlänkande stadsrum.

Cronmans väg som utgör gränsen mellan de nya och de befintliga kvarteren söder om detaljplanen ska omvandlas till en lugn men aktiv gata på de gåendes villkor som främjar rörelsefrihet för alla ålders- och funktionsgrupper. Gatan ska bli ett inbjudande publikt stråk som även skapar trygghet.

Områdets parkeringshus ska utgöra en naturlig målpunkt med olika mobilitetsåtgärder samt centrumfunktioner. Det bidrar till områdets hållbara mobilitet och ett effektivt markutnyttjande.

Höga klimatambitioner i den öppna kvartersstaden

Utvecklingen av området görs med hänsyn till stadsdelens identitet. Den nya bebyggelsestrukturen som uppförs återspeglar Rosengårds särdrag. Bland annat behålls den öppna kvartersstadens värden med goda möjligheter för mycket grönska, rymd, ljus och skugga även i den nya strukturen. Grönskan utformas för att förhöja kvarterets attraktions- och rekreationsvärde, för att skapa attraktiva och varierade vistelsemiljöer för boende samt för att främja den biologiska mångfalden.

Grönskans funktion i klimatanpassningen, till exempel lokalt reglera temperaturen i stadsrummet, binda kol och reglera höga vattenflöden, är ytterligare en viktig byggsten i den nya strukturens utformning.

I minst ett av kvarteren ska klimatambitioner höjas en nivå genom att även utformas, uppförs, brukas och förvaltas på ett klimateffektivt sätt. För att åstadkomma det ger detaljplanen förutsättningarna för att kunna göra klimatsmarta val av byggnadsmaterial, energiproduktion och användning samt återbruk av byggmaterial. Exempelvis möjliggörs högre bjälklagshöjder för att ge utrymme för träkonstruktioner och nockhöjderna är anpassade för att kunna ha energiproduktion på tak.

3. Planförslag och planbestämmelser

I detta kapitel beskrivs markens användning och ändamål, bebyggelsens utformning, hustyper, gator, parker och torgplatser samt behov av fördröjning av regnvatten med mera. Här presenteras även skyddsbestämmelser för att föreslagen byggnation ska ses som lämplig.

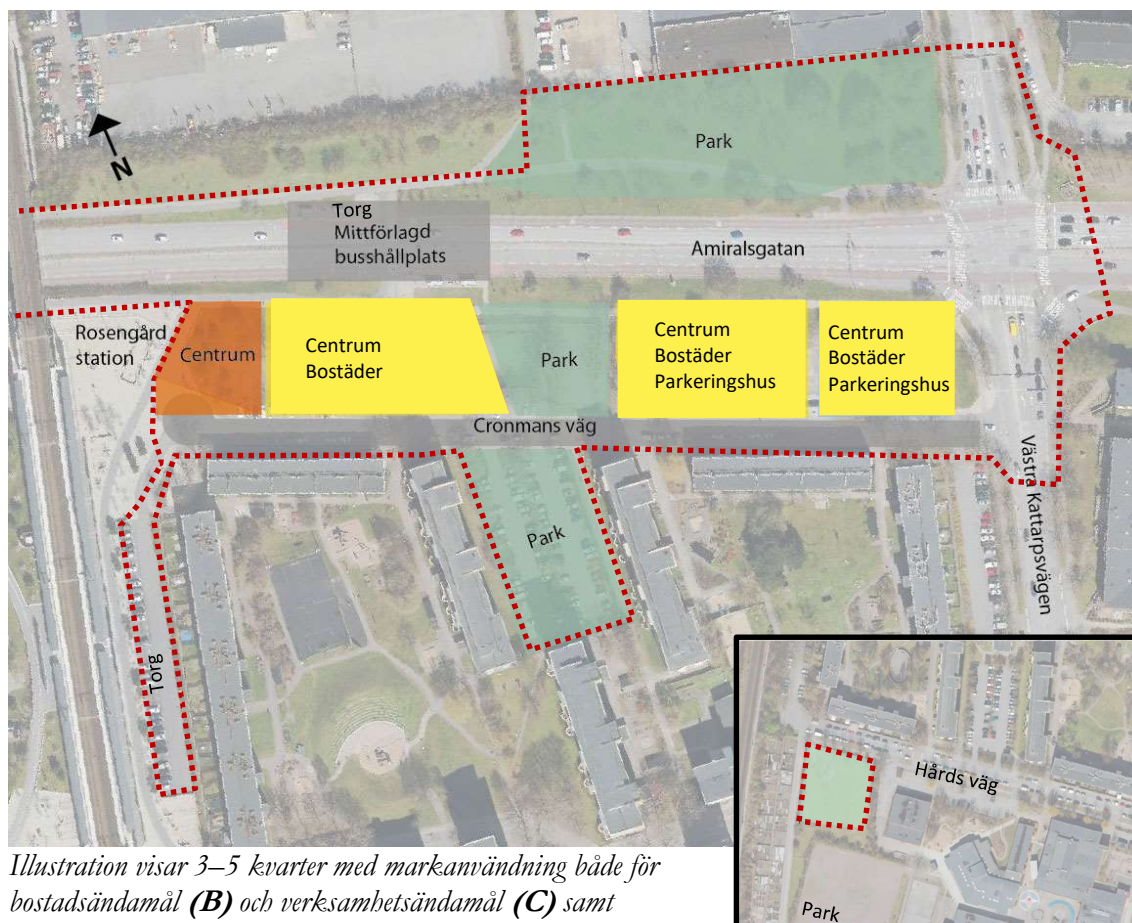


Illustration visar 3–5 kvarter med markanvändning både för bostadsändamål (B) och verksamhetsändamål (C) samt parkering (P). Totalt innehåller planområdet byggrätter motsvarande 33 000 kvadratmeter bruttoarea. Innan granskningskedet av detaljplanen kommer markanvisning ske. Inför granskningskedet kommer bebyggelsens placering och användning kunna fastställas.

3.1 Kvartersmark

Användning Bostäder

Bostäder (B). Detaljplanen möjliggör bostäder längs Amiralsgatans södra sida, förutom i direkt anslutning till stationstorget. Inom bostadsändamålet finns utrymme för olika typer av boende samt inslag av vård. Om merparten av kvartersmarken används till bostäder finns vissa begräsningar kring form och struktur för att säkerställa goda boendekvaliteter. Bostadsbebyggelse kan uppföras som flerbostadshus med mindre verksamhetslokaler i delar av bebyggelsen samt som radhus ovanpå parkeringshus.

Användning Centrumfunktion

Centrum (C). Detaljplanen möjliggör centrumändamål längs Amiralsgatans södra sida. Inom centrumändamålet ryms verksamheter knutna till centrumfunktioner som till exempel restauranger, butiker, kontor, hantverk, vuxenutbildning, biograf, teater, museum, apotek, lättare former av vård och hälsovård, hotell och samlingslokaler.

Om merparten av kvartersmarken används för centrumverksamhet möjliggör planen för en relativt fri formgivning och integrering med platsen. Både stora och små, permanenta och temporära verksamhetslokaler kan uppföras. I detta scenario finns det även möjlighet att utnyttja delar av kvarteret för utomhusaktiviteter.

I områdets västra del, i anslutning till stationstorget, är det endast möjligt att uppföra byggnader med centrumfunktion. Avsikten är att säkerställa att en publik byggnad uppförs, som

med dess innehåll medverkar till att utveckla stationsområdet som en stark mötesplats och destination i staden.

Användning Nätstation

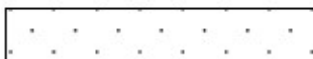
Nätstation (E) syftar till att möjliggöra de nätstationer som behövs för att säkerställa den nya bebyggelsens behov av el inom angivna byggrätter. Nätstation medges inom samtliga byggrätter.

Användning Parkeringshus

Parkeringshus (P) ska rymma hela planområdets parkeringsbehov samt parkeringsbehov i kommande etapp österut längs Amiralsgatan. Lokalisering av parkeringshuset medges inom den östra byggrätten. Bottenvåningen i parkeringshuset ska till viss del användas för centrumverksamhet vilket gör att endast delar av bottenvåningen kan användas för parkeringsändamål. Det ska även finnas utrymme att utveckla mobilitetsfunktioner och ytor för delningsfordon i och i anslutning till parkeringshuset. Parkeringshusets tak kan nyttjas för funktioner såsom bollplaner, energiproduktion eller för påbyggnad av bostäder.

Egenskapsbestämmelser för kvartermark

Begränsning av markens utnyttjande



Marken får inte förses med byggnad eller plank. Utskjutande byggnadsdel som balkong, burspråk, skärmtak och väderskyddad cykelparkering får finnas. Byggnadsdel över hörnavskärning med minsta fri höjd om 3,30 meter, får finnas.

Förgårdsmark om cirka 2 meter regleras generellt runt byggrätterna. Syftet med förgårdsmarken är dels att skapa levande gaturum genom att ge utrymme för uteplatser och grönska dels för att lösa grundläggning, ledningar och cykelparkering i anslutning till entréerna längs med gatorna. Syftet med förbudet mot plank är att höga och täta avskärmningar bidrar till en otrygg gatumiljö.

s₁- Del av byggnaders bottenvåningar som vetter mot stationstorg, Amiralsgatan samt Västra Kattarpsvägen ska användas för centrumändamål motsvarande minst 40 procent av byggnadens fasadlängd, dock inte kontor. Syftet med bestämmelsen är att aktivera viktiga gator och torg så att starka rörelseflöden genereras under större delen av dygnet och bidra till såväl stadsliv i området som till känslan av trygghet. Att strategiska lägen i byggnadernas bottenvåningar ska utgöras av lokaler för utåtriktade verksamheter och att huvuddelen av entréer ska placeras direkt ut mot Amiralsgatan. De publika lokalerna ger även underlag både för närservice och för lokaler för föreningsliv - en stadsmässighet som uppmuntrar till möten mellan människor.

Höjd på byggnadsverk

Byggnader ska använda teknik som ligger i framkant som bidrar till att nå Malmö stads klimat- och miljömål. För att möjliggöra byggnader med olika konstruktionsmaterial, möjliggörs nockhöjder upp till en våning mer än vad som behövs vid traditionell byggnadskonstruktion. Nockhöjd räknas från den medelnivå som marken har invid byggnaden. Reglering av nockhöjd kombineras med en reglering om högsta våningsantal.

h₁- Högsta tillåtna nockhöjd 24 meter.

h₂- Högsta tillåtna nockhöjd är 28 meter. Utöver 28 meter får högsta nockhöjd överskridas till 36 meter för en byggnad om maximalt 370 kvm byggnadsarea. Syftet är att skapa en variation i höjd mellan olika byggnader och samtidigt återspegla områdets typiska skalaförhållanden.

h₃ - Anläggningar för lokal energiproduktion får uppföras utöver högsta tillåtna nockhöjd till maximalt 2,0 meter. Syftet är att ge utrymme för energiproduktion utan att behöva kompromissa bort byggrätter.

h₄ - Radhus på parkeringshusets tak får uppföras. Radhus ska i så fall placeras med ett indrag om minst 2 meter från takfot och i övrigt anpassas till byggnadens övergripande gestaltning och form. Radhus får ha en högsta nockhöjd av 8,0 meter, räknat från ovansidan på underliggande vånings yttertak. Syftet med bestämmelsen är att parkeringshusets stora takyta nyttjas för funktioner som dels ger rörelser runt parkeringshus dels möjliggör en större variation av bebyggelsens och takens utformning. Flerbostadshus på parkeringshusets tak medges inte.

Bebyggelsens placering

p₁ – Huvudbyggnad ska i huvudsak placeras i användningsgräns mot Amiralsgatan vid uppförande av bostäder. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att bebyggelselinjen är tydlig mot Amiralsgatan. En viss variation möjliggörs i syfte att göra indrag av entréer eller annan variation längs fasad.

Bebyggelsens utformning

f₁- Grönytefaktor om minst 0,6 ska uppnås för bostadsändamål och 0,3 för parkering och 0,5 för centrumverksamhet. Kvarteren ska ha förutsättningar för mycket och varierad grönska, både av ekologiska och upplevelsemässiga skäl. Bestämmelsen om att grönytefaktor ska uppfyllas möjliggör även genomsläppliga ytor på bostadsgårdarna. Med genomsläppliga ytor avses till exempel planteringar, men också grusytor och trädäck eller armerade gräsytor.

f₂ –Bottenvåning ska utföras med minst 3,5 meter mellan bärande bjälklag för verksamhetslokaler som vetter mot Amiralsgatan, stationsområdet och Västra Kattarpsvägen. Bärande bjälklag på bottenvåning ska vara 4,5 meter för p-hus. Syftet med förhöjda bottenvåningar är att möjliggöra att bottenvåningar kan användas för centrumändamål, -som kräver en högre rumshöjd. För parkeringshusets bottenvåning ska varutransport kunna ske in till lastbrygga i byggnadens bottenplan.



Exempel på bestämmelsen om förhöjd bottenvåning ger utrymme för en annonsering ut mot Amiralsgatan som både ökar attraktiviteten och rörelser runt kvarteren både dagtid och kvällstid (Bild: Fotograf John Gollings, Arkitekt fjmt).

f₃ Plank får endast uppföras vid uteplats som bulleråtgärd för trafik. Med plank avses täta avskärningar som är över 1,2 meter höga. Behöver bullerdämpande åtgärder tillämpas för att riktvärdena för tyst uteplats ska uppnås, ska avskärmande åtgärd ske i direkt anslutning

till utvald uteplats. Den avskärmande åtgärden är undantaget från förbjudet mot plank. Regleringen avser i första hand ett scenario där bostäder uppförs.

f₄ –Balkonger och burspråk får ha en utkragning från fasad på 1,6 meter med en fri höjd om minst 3,3 meter över marknivå. Mot Amiralsgatan medges en utkragning på 0,5 meter. Balkongdel utanför fasadliv får ej inglasas. Syftet är att motverka att balkonger och burspråk skjuter ut så att de kan upplevas falla ut över gatan eller gården. Syftet är även att motverka så att miljön på marken upplevs mörk och utan överblick.

f₅ –Byggnads sockel (överkant på bottenvånings bjälklag) ska finnas vid användning bostad, mot allmän platsmark och ska ha en sockelhöjd på minst 0,5 och högst 1,0 meter över medelmarksnivå. Regleringen avser ett scenario där bostäder uppförs. Syftet är att begränsa insynen från gatan in i bostäderna i bottenplan samt att ge en stadsmässig upplevelse av gatan.

f₆ – Trapphus till bostäder ska ha genomgående entréer mot gård och allmän platsmark. Entréer till lokaler för centrumändamål i bottenvåning ska placeras mot allmän plats. Denna reglering syftar till att ge de boende direkt tillgång till både bostadsgården och gatan samt öka rörelser längs fasad och mot gata.

f₇- Fasader som är längre än 35 meter ska ha minst två entréer mot allmän platsmark. Fasader mot allmän platsmark, som är kortare än 35,0 meter ska ha minst en entré mot allmän platsmark. Med entréer menas entréer till bostäder eller trapphus, inte till soprum eller liknande. Syftet är att en viss frekvens av entréer är en viktig del i att få levande stadsrum där människor rör sig. Entréer till lokaler för centrumändamål i bottenvåning ska placeras mot allmän gata.

f₈ Fasadlängd mot allmän platsmark får maximalt vara 70,0 meter utan passage. Passage ska vara minst 4,0 meter bred och minst 2,7 meter hög. Syftet är att säkra att bebyggelsen får ett varierat uttryck och att långa, monotona partier undviks. Syftet är även att ge möjlighet för rörelse mellan kvarteren längs fasad och gata. Passage ligger på kvartersmark och ska inte nyttjas för allmän genomgång.

f₉ Loftgångar får inte finnas: Regleringen avser ett scenario där bostäder uppförs. För att skapa ljusa lägenheter, förhindra passage direkt utanför fönstren samt för att begränsa antalet lägenheter per trapphus regleras att loftgångar inte får finnas. Bestämmelsen gäller både mot allmän plats och mot gårdar.

f₁₀ Byggnader får uppföras upp till 6 våningar. En byggnad får uppföras i 9 våningar. P-hus får uppföra till 7 våningar vid påbyggnad på tak: Syftet är att säkerställa utformningen om högsta antal våningar kombinerat bestämmelsen om höjden på byggnaderna.

f₁₁ Byggnader får uppföras upp till 6 våningar. En byggnad får uppföras i 9 våningar. Syftet är att säkerställa utformningen om högsta antal våningar kombinerat bestämmelsen om höjden på byggnaderna.

Byggrätters utnyttjandegrad

Inom de tre användningsområdena för kvartersmark finns begränsningar av markens bebyggande med bestämmelsen (e₂₋₄). Det huvudsakliga syftet med begränsning av byggrätters utnyttjandegrad är att säkerställa att det finns plats för mer grönskande, trivsamma och attraktiva vistelsemiljöer på gårdar och i gynnsamma lägen på förgårdsmark liksom god tillgång till dagsljus. Syftet är även att säkerställa att utrymme för angöring samt parkering för rörelsehindrades fordon kan rymmas inom kvartersmark.

e₁ - Största tillåtna byggnadsdjup för bostäder är 13 meter. Syftet med regleringen är att säkerställa ljusa och trivsamma bostäder samt möjlighet för genomgående lägenheter.

e₂ - Största bruttoarea är 3 000 kvadratmeter. Utöver detta får källare under byggnad uppföras. Regleringen avser den västra byggrätten mot stationsområdet som endast tillåts för centrumändamål. Här finns utrymme för en publik byggnad. Utöver detta får byggnad helt under mark uppföras.

e₃ - Största bruttoarea är 13 000 kvadratmeter inklusive nätstation. Utöver detta får källare under byggnad uppföras. Inom egenskapsområdet tillåts en bruttoarea på upp till 13 000 kvadratmeter. Byggrätten för nätstation ingår i angiven bruttoarea. Utöver detta får byggnad helt under mark uppföras. Syftet med denna bestämmelse är att begränsa markens utnyttjandegrad för att ge utrymme för mer grönskande, trivsamma och attraktiva vistelsemiljöer i gynnsamma lägen liksom god tillgång till dagsljus.

e₄ - Största bruttoarea är 17 000 kvadratmeter inklusive nätstation. Utöver detta får källare under byggnad uppföras. Inom egenskapsområde tillåts en bruttoarea på upp till 17 000 kvadratmeter. Byggrätt för nätstation ingår i angiven bruttoarea. Utöver detta får byggnad helt under mark uppföras. Syftet med denna bestämmelse är att begränsa markens utnyttjandegrad för att ge utrymme för mer grönskande, trivsamma och attraktiva vistelsemiljöer i gynnsamma lägen liksom god tillgång till dagsljus.

e₅ – Inom angiven bruttoarea samt källare i bestämmelserna e₂-e₄ ska väderskyddad cykelparkering, biytor samt avfallshantering lösas. Regleringen avser i första hand ett scenario där bostäder uppförs. Syftet är säkerställa att gårdarna i sin helhet ska kunna användas för utevistelse och uppehåll i trivsamma rekreativa gröna miljöer.

Markens anordnande och vegetation

n₁ - Marken får inte användas för parkering förutom parkering för rörelsehindrades fordon. Syftet med denna bestämmelse är att begränsa markens användande för att i stället ge utrymme för mer grönskande, trivsamma och attraktiva vistelsemiljöer i gynnsamma lägen.

Villkor för startbesked

a₁ - Startbesked får inte ges för byggnad förrän sanering av mark utförts till nivåer motsvarande känslig markanvändning (KM) enligt Naturvårdsverkets riktlinjer. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att avhjälpande har skett innan byggnation startar.

Bilparkering

Gällande policy för mobilitet och parkering, med riktlinjer för mobilitetsåtgärder ska användas. Inriktningen är att arbeta med mobilitetsåtgärder på medelnivå för både bostäder och verksamheter inom planområdet. För bostäder är parkeringstalet för medelnivå 5,5 bilplatser (boende) och 1 bilplats (besök) per 1000 kvadratmeter ljus bruttoarea. För kontor är parkeringstalet på medelnivå 7,5 bilplatser (anställda) och 1 bilplats (besökare) per 1 000 kvadratmeter ljus bruttoarea. För närservice och detaljhandel är parkeringstalet på medelnivå 1,25 bilplats (anställda) och 3 bilplatser (besökare) per 1000 kvadratmeter ljus bruttoarea.

Bilplatsbehov

Fördelningen av bostäder och verksamhetslokaler inom området påverkar det sammanlagda bilplatsbehovet. Vid ett scenario där både bostäder och verksamhetslokaler uppförs finns det generellt en möjlighet att samnyttja vissa bilplatser. Exempelvis genererar en fördelning med bruttoarea på 20 000 kvadratmeter bostäder samt 4 000 kvadratmeter verksamhetslokaler ett behov av cirka 164 bilplatser. I det scenariot tillkommer cirka 5 bilplatser

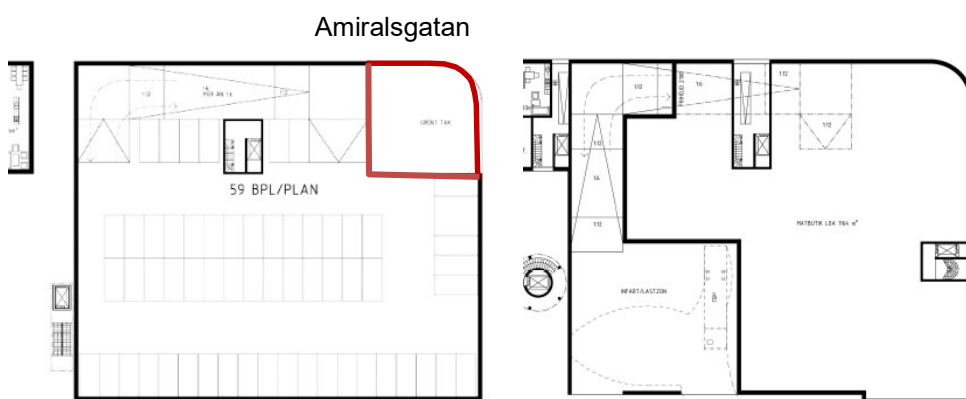
för bilpoolsbilar. Besöks- och arbetsplatsintensiva verksamheter kan däremot innebära ett högre bilplatsbehov

Det slutgiltiga bilplatsbehovet fastställs i bygglovet och beror på vad som byggs, i vilken omfattning fastighetsägarna väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder samt möjlighet till samutnyttjande.

Genom förslaget försvinner samtidigt ett antal befintliga bilparkeringar som behöver lösas på annan plats: cirka 105 bilplatser inom fastigheten Generatoren 1, drygt 100 bilplatser på den stora markparkeringen på fastigheten Bennet 2 samt cirka 35 bilplatser på fastigheten Bennet 2 vid Rosengård station. Läs vidare i kapitel 4 Konsekvenser under rubriken Trafikkonsekvenser.

Nya bilplatser

Inom östra delen av planområdet möjliggörs ett parkeringshus på cirka 9 500 kvadratmeter bruttoarea. Det motsvarar cirka 60–65 bilplatser på fyra parkeringsdäck. Eftersom bottenvåningen även beräknas inrymma handel, uppställningsplats för varutransporter samt ramper mellan våningsplan genererar ett parkeringshus med fyra parkeringsdäck omkring 240 bilplatser. Parkeringshuset ger därmed utrymme att även lösa bilplatsbehovet för framtida utvecklingsprojekt längs Amiralsgatan.



Möjlig planlösning för parkeringshus med måtten 40 × 47 meter, vilket genererar 59 bilplatser per våning. Planritning till höger visar möjlighet för både uppställningsplats för varutransport samt butik på bottenplan. För att minska upplevelsen av parkeringshusets relativt storskaliga volym ut mot huvudgatan kan ett indrag av en hörna göras så att parkeringshuset upplevs som två solitära byggnadsvolymer, rödmarkerat i planritningen till vänster (Open studio, 2023).

Tilläggsfunktioner i parkeringshuset

I byggrätten för parkeringshuset medges även centrumanvändning och minst 40 procent av byggnadens fasadlängd i bottenplan (s₁) som vetter ut mot Amiralsgatan och Västra Katapultsvägen ska användas för centrumändamål.

Parkeringshuset innehåller inte bara bilparkering för privatägda bilar utan kan även användas för delningsfunktioner som bilpoolsbilar, lösning för el-cykelpool, cykelservice och andra mobilitetsåtgärder för boende, besökare och verksamma i området.

Parkeringshusets tak kan även användas för anläggning för förnybar energi eller för uppförande av bostäder i form av radhus med tillhörande uteplatser.

Parkering för rörelsehindrade fordon (PRH) inom kvartersmark

I detaljplanen ska parkering för rörelsehindrade ske på kvartersmark. För bostäder regleras att bostadsentréer och trapphus ska utföras som genomgående, vilket skapar bättre möjlighet att lösa PRH mot kvartersgator och gårdar. Angöring och parkering för

rörelsehindrades fordon ska ske inom 25 meter från entré till både verksamhetslokaler och bostadshus i enlighet med Boverkets Byggregler (BBR).

Cykelparkering kvartersmark

Malmö stads gällande parkeringsnorm för cykel ska följas. Parkeringsbehovet i planområdet är beroende av vad som slutligen byggs. Cykelplatsbehovet ska lösas på kvartersmark inom fastigheterna. En beräkning av cykelparkeringsbehovet har gjorts med utgångspunkt i *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*. Parkeringstalet vid till exempel uppförande av flerbostadshus inklusive besöksparkering är 30 cykelplatser per 1 000 kvadratmeter ljus bruttoarea. Parkeringstalet för kontor i detta område (zon 2) inklusive besöksparkering är 30 cykelplatser per 1 000 kvadratmeter ljus bruttoarea samt 33 cykelplatser per 1000 kvadratmeter ljus bruttoarea för närservice och detaljhandel.

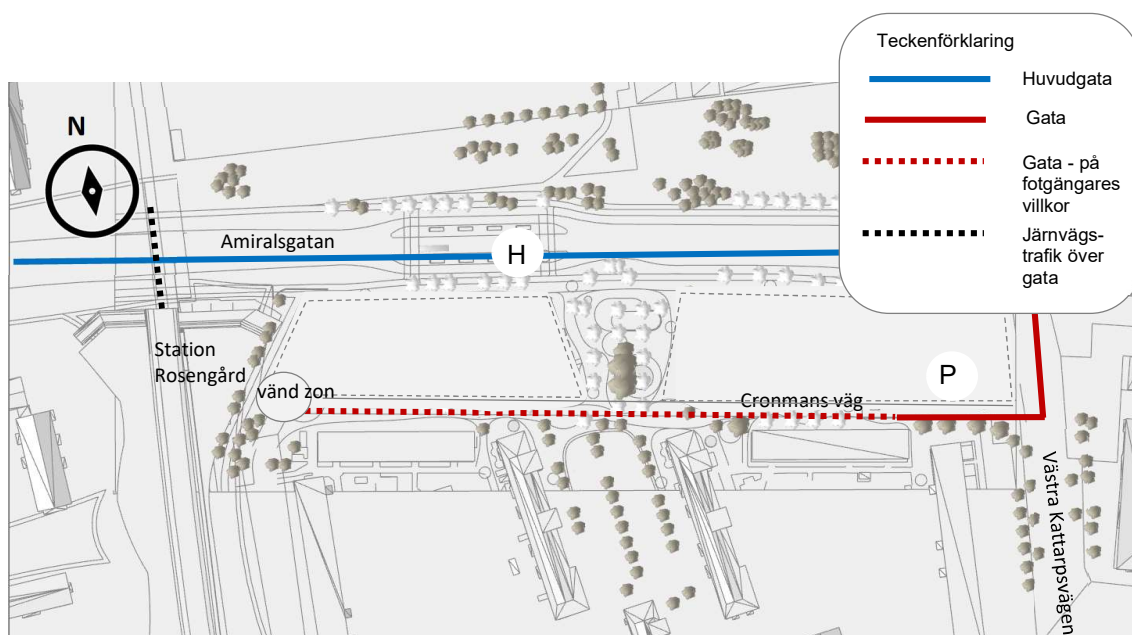
Exempelvis innebär 20 000 kvadratmeter ljus bruttoarea bostadsyta ett cykelplatsbehov på 600 cykelplatser och 4 000 kvadratmeter ljus bruttoarea kontor medför ett behov på 120 cykelplatser. Cykelplatsbehovet avgörs i bygglovsskedet för den specifika verksamhetstyp som inrättas.

3.2 Allmän plats

I detta kapitel beskrivs detaljplanens markanvändning och egenskaper för den allmänna platsmarken såsom gator, torg och parker.

Användning Gata

I planområdet föreslås tre olika gatutyper, huvudgata, lokalgata och järnvägstrafik.

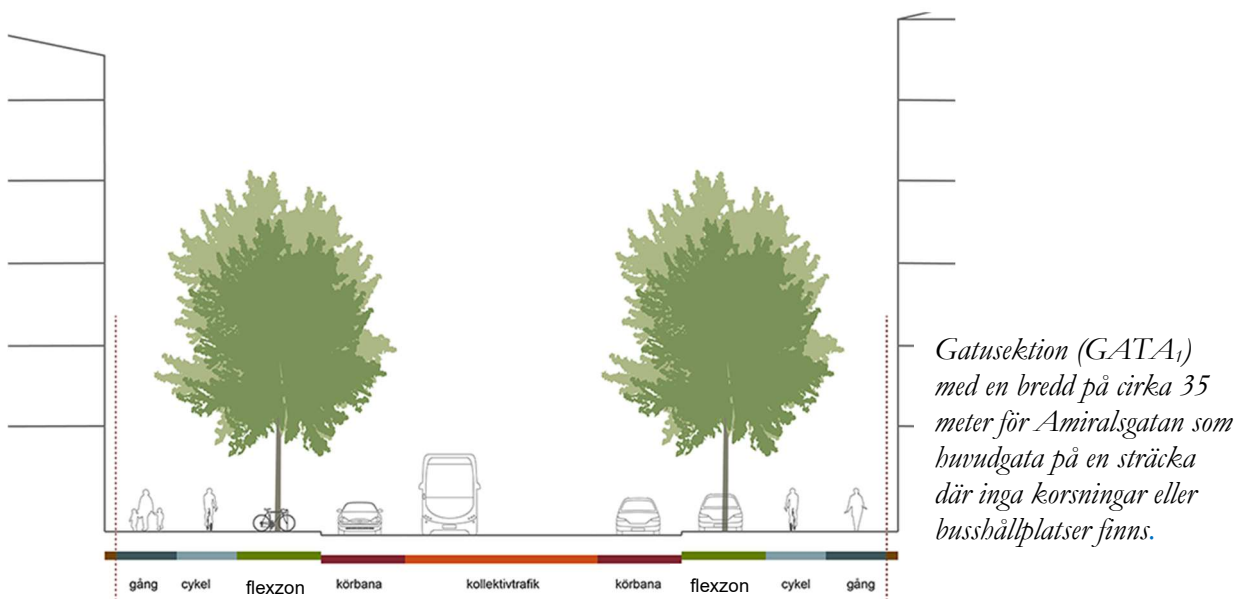


Orienteringskarta för huvudgata och gata som planläggs inom planområdet. Gata på fotgängares villkor regleras inte detaljplanen men kan genom trafikbestämmelser regleras vid behov.

Huvudgata - GATA₁

Motivet till planbestämmelsen (GATA₁) är att reglera trafik som har sitt mål både vid gatan och utanför planområdet. Gaturummets bredd motsvarar den bredd Amiralsgatan har idag det vill säga cirka 31–35 meter. Vid busshållplatslägena utökas gatubreddens till cirka 40 meter. Även korsningspunkter vid tvärgående gator breddas. Amiralsgatans utformning och trädplantering regleras inte i detaljplanen, men utrymme finns för trädplantering inom

planerade flexzoner på respektive sida av Amiralsgatan. Det ger förutsättningar för att skapa ett grönskande och trivsamt gaturum med gott mikroklimat. Exakt antal träd och trädart kommer att specificeras i samband med projektering.



Kollektivtrafik

Ytor för kollektivtrafiken löses inom användning (GATA₁). Delsträckan längs Amiralsgatan utgör stadens satsningar på kollektivtrafiken inom det så kallade Storstadspaketet. Detta innebär bland annat att det ska vara lätt och bekvämt att åka kollektivt och att hållplatser är tillgängliga och trygga. Kollektivtrafiken ges en tydlig prioritering i gaturummet genom korsningar samt att antalet störningsmoment begränsas.

Genom satsningen på kollektivtrafiken flyttas busshållplats till en mittförlagd plattform i mitten av Amiralsgatan i stället för dagens sidoförlagda busshållplatser. De mittförlagda buskörfälten och plattformarna är en fortsättning på den utformningsprincip längs Amiralsgatan i de centrala delarna vid Nobels torg och Folket park.

Mittförlagda hållplatser kräver en något bredare gatusektion. Syftet med mittförlagda buskörfält är dels att skapa en strukturbildande kollektivtrafik dels att flexzonen i ytterkanten av körbanan blir mer tillgängliga för angöring, lastning och lossning till intilliggande fastigheter. En mittförlagd hållplats gagnar även de som ska ta sig över vägen till fots då de får enklare att passera vägen i etapper.

Med den valda placeringen av mittförlagt busshållplats skapas en tydligare och mer tillgänglig bytespunkt för bussar i anslutning till station Rosengård som kopplar ihop Amiralsgatan. Sektionen nedan illustrerar den mittförlagda busshållplatsen dit resenärer tar sig via intilliggande övergångsställe. Busslinje 5 och 9 kommer att fortsätta trafikera Amiralsgatan (läs mer omorstadspaketet under Planeringsförutsättningar och underrubriken Kollektivtrafik).



Gatusektion huvudgata (GATA₁) cirka 40 meter vid mittförlagd busshållplats på Amiralsgatan.

Gata - GATA

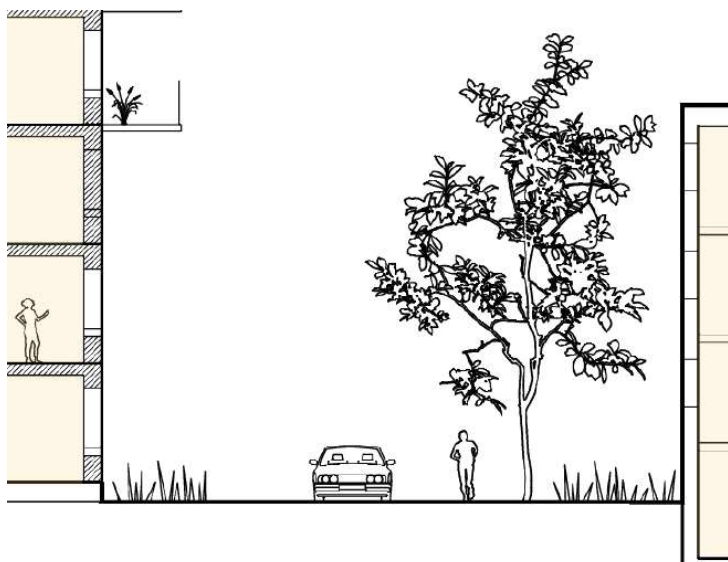
Cronmans vägs ska säkerställa tillgänglighet till både befintlig och ny bebyggelse utmed gatan samt säkerställa infarts- och utfartsgata till stationstorget via Västra Kattarpsvägen. Detaljplanen medger en gatubredd på 11 meter. Gatans utformning regleras inte i detaljplanen men ger utrymme för blandtrafik både med traditionell sektion med separat körbana och separata gångbanor eller som ett gemensamt gatugolv. Vid utformning kommer fokus att ligga på begränsad framkomlighet för motorfordon. Träd och planteringar i gatan ska bidra till att siktlinjer bryts samt till att skapa hastighetsdämpande sidoförskjutningar. Trädplantering sker där ledningar och intilliggande bebyggelse medger det.

Utformningen av Cronmans vägs östra del, som ligger i anslutning till möjligt parkeringshus, ges en utformning som säkerställer tillgängligheten och trafiksäkerheten till och från parkeringshusets in-utfart och varuleveranser.



Gatusektion (GATA) visar en gatubredd på 11 meter för Cronmans vägs östra del fram till möjligt parkeringshus där körbana planeras så att möte mellan motorfordon ska vara möjlig.

En mycket stark begränsning av trafik på Cronmans väg är nödvändig för att möjliggöra eventuellt bostadsbyggande ur ett trafikbullerperspektiv för bostadsgårdar. Cronmans väg ska därför utformas på gående och cyklisters villkor, framför allt på delen väster om det planerade parkeringshuset. Här kan gatan utformas som ett gemensamt golv men med en tydlig prioritering av ytor för gående. Särskild hänsyn ska tas till barns behov av tydlighet.



Gatusektion på gåendes villkor (GATA) där gående och cyklister samsas med biltrafiken (Källa: Open studio, 2023).



Referensbild på gata som utformats på de gåendes villkor (Citadellskajen, Malmö stad)

Vändplats

Nuvarande vändplats som utgör en avslutning på Cronmans väg mot stationen, flyttas närmare stationsområdet och regleras som en del av GATA. Den nya vändplatsen dimensioneras så att tolv meters lastbilar ska kunna vända genom backrörelse. En mindre del av befintligt stationstorg kan även nyttjas för att nödvändiga dimensioner för vändplatsen ska kunna uppnås.

Järnvägstrafik (Gata2) Planbestämmelse i plankarta avser spår område för befintlig järnvägsbro över huvudgata. För att möjliggöra eventuellt trippelkopplade tåg behöver avstämning med Trafikverket ske inför granskningsskedet av detaljplanen i syfte att i framtiden kunna förlänga plattformen på Rosengård station.

Användning Park

I planområdet föreslås tre mindre parker. Två av dessa parker kommer även att nyttjas för fördröjning av skyfalls- och dagvatten. Gestaltning av parkerna regleras inte i detaljplanen. Riktlinjen i planprogrammet 6051 om att *25 procent krontäckning av ett delområde bör eftersträvas*

samt översiktsplanens riktlinje om 30 % och den så kallade 3-30-300-modellen bör beaktas i kommande gestaltning av parkerna.



Orienteringskarta för parkernas placering. Angiven sträcka för kulturmiljöstråket regleras inte i detaljplanen, men beskrivs här eftersom den är en del av genomförandet av de allmänna parkerna (läs mer om rekreativmiljöstråket i kapitel 6 planeringsförutsättningar)

Järnvägstrafik (Gata₂) Planbestämmelse i plankarta avser spårområde för befintlig järnvägsbro över huvudgata. För att möjliggöra eventuellt trippelkopplade tåg behöver avstämning med Trafikverket ske inför granskningskedet av detaljplanen i syfte att i framtiden kunna förläng plattformen på Rosengård station.

Park 1 (PARK) På norra sidan av Amiralsgatan mot Emilstorp föreslås etablering av en park på cirka 5 500 kvadratmeter. I dagsläget finns här redan en gröning med trädplantering och ett underjordiskt rörmagasin för fördröjning av dagvatten. Parken planeras för ytterligare parkvegetation för att åstadkomma en mer rekreativ miljö med gångtor och platsbildningar i enlighet med riktlinjen i planprogrammet.



Sektion där Amiralsgatan ansluter till parken på norra sidan av Amiralsgatan. Sektionen innehåller gång-och cykelväg, flexzon för trädplantering samt del av körbana tillhörande Amiralsgatan längst till höger.



Referensbild för hur parken norr om Amiralsgatan kan komma att upplevas i ett framtida tidsperspektiv med upp vuxna träd som ger en inbjudande grönska, lummighet och rumslighet trots att trafikbuller från Amiralsgatan är framträdande (Fotografi: Malmö stad).

Park 2 (PARK) utgör en viktig del av det gröna nätverket i området och består av två separata delar:

Park 2a ligger på den norra sidan av Cronmans väg och utgör en naturlig grön koppling mellan kvarteret Cronman i söder och den pulserande Amiralsgatan i norr. Här skapas en lummig atmosfär där befintliga träd kommer att vara centrala och bilda en plats för uppehåll längs Amiralsgatan.

Park 2b ligger på den södra sidan av Cronmans väg och används idag som en markparkering för boende inom kvarteret Cronman. Denna del av parken föreslås anpassas för att fungera som en översvämningsyta för både dagvatten och skyfallsregn. Under normala förhållanden kommer marken att vara torrlagd. Park 2b kommer att utformas med en urban karaktär som lockar till aktiviteter och möten i en rekreativ miljö.

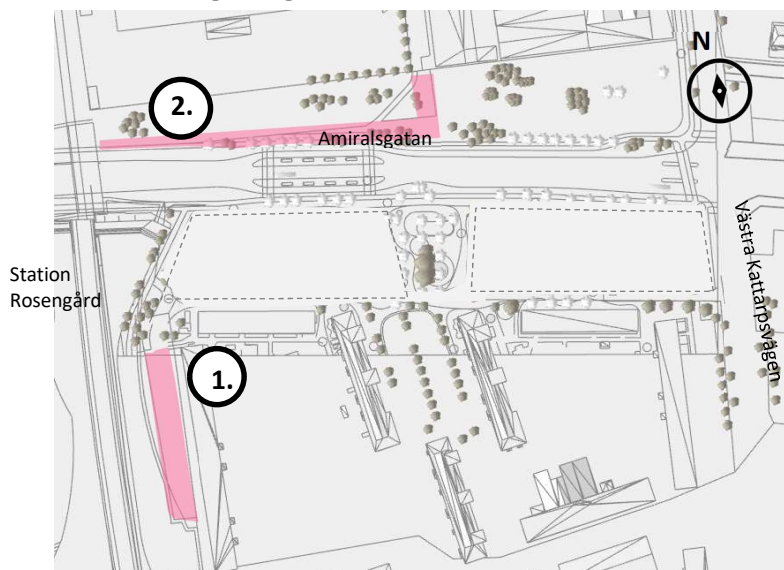
Park 1, 2a och 2b, skapar ett grönområde som binder samman Amiralsgatans norra och södra sida.



Illustration visar parken på Cronmans vägs södra sida som idag används som markparkering för boende i kvarteret Cronman. I parken skapas en nedsänkt översvämningsyta som ger möjlighet att fördröja både dagvatten och skyfallsregn. Under övrig tid är marken torrlagd. Visualiseringen visar endast på volym/ skala, ej gestaltning (Malmö stad, 2023).

Park 3 (PARK) etableras på södra sidan av Hårds väg. I denna park finns utrymme för en grön, rekreativ miljö med gångytor, platsbildningar och nyplanterad vegetation. Den rekreativa miljön fungerar även som översvämningsyta för att hantera skyfallsregn. Under övrig tid är marken torrlagd.

Användning Torg



Orienteringskarta för torgplatsernas placering.

Torg 1 (TORG) Ett allmänt torg skapas på nuvarande markparkering vid kvarteret Törnrosens öster om Rosengård station. Syftet är att skapa en funktionell, grönskande och välkomnande mötesplats som smälter samman med omgivande miljöer. För de bilplatser som försvinner hänvisas till andra lediga bilplatser inom fastighetsägarens bostadsbestånd.



Referensbild för hur den nya torgplats 1 på östra sidan av stationsområdet kan gestaltas med planering och sittplatsfunktioner (Fotografi: Fletcher Studio).

Torg 2 (TORG)

En torg- och mötesplats föreslås på norra sidan av Amiralsgatan, mitt emot station Rosengård. Platsbildningen kommer att ha en parkliknande och grönskande karaktär samtidigt som den tar hänsyn till befintliga höjdskillnader. Gestaltningen regleras inte i detaljplanen men bör möjliggöra för flexibel användning så att platsen kan fungera både som en nod för kollektivt resande och som ett offentligt torg eller park.

Denna torgplats inkluderar även förlängningen av Tungstensgången och bevarar den befintliga cykelvägen, som ansluter till det nya busstorget som en del av torget.

Tungstensgången kan i framtiden omvandlas till en gata när de nya kvarteren mot Emils torp planeras. Vid en eventuell framtida förlängning av stationsområdet norrut över Amiralsgatan, kan torget också komma att fungera som ett stationstorg för av- och påstigande tågresenärer.



Referensbild på hur torgplats 2 på norra sidan av Amiralsgatan intill järnvägen kan gestaltas. Genom det nya torgets placering mitt emot nuvarande stationstorg, speglar de tillsammans en helhet och en visuell koppling över Amiralsgatan.

Vid det nya torget finns möjlighet för sittplatser i soligt läge i anslutning till busshållplatsen. Efterhand som träden växer upp ges även möjlighet för skugga. I en framtida etapputbyggnad av Emilstorps kvarter kommer torget även fungera för av- och påstigande för tågresenärer (Fotografi Malmö Stad, 2023)

Egenskapsbestämmelser

+0.0 Markens höjd över nollplanet. Syftet med höjdsättning är att säkerställa fördröjningsytors bottennivåer så att tillräckligt stora volymer kan tillskapas för att fördröjning ytvatten.

Hinder allmän platsmark - Hinder för översvämning ska finnas mellan allmän platsmark och kvartersmark längs Cronmans väg för markhöjder upp till +9,15 meter över nollplanet i RH2000. Syftet är att förhindra ytvatten att rinna in över kvartersmark.



Skyfallskarteringen för sträckan längs Cronmans väg. Vid uppförande av bebyggelse på kvartersmark ska ett hinder (HINDER) uppföras som skydd för inkommande ytvatten från Cronmans väg för den sträcka som ligger lägre än +9,15 meter över nollplanet (rödmarkerad sträcka) (Förprojektering 6077, 2023)

Fördröjning - Anläggning för fördröjning av dagvatten och skyfall ska finnas. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att en teknisk anläggning ska finnas för att fördröja vatten vid kraftiga regn.

Övrigt

Konstnärlig utsmyckning

För att vidhålla traditionen i Rosengård om att främja samtida konstnärliga värden vid stadsutveckling planeras för en konstnärlig utsmyckning vid någon eller några av de

allmänna platserna i samband med utbyggnaden av området. Ett konstprogram tas fram under samrådtiden för att kartlägga och undersöka förutsättningar för en sådan installation. Konstnärlig gestaltning regleras inte i detaljplanen, men beskrivs här eftersom den är en del av helheten för att visa på parkernas och torgplatsernas betydelse för stationsområdet.

Allmänt rekreations- och kulturmiljöstråk

En första etapp av Rosengårds nya rekreations- och kulturmiljöstråk planeras att genomföras. Här ges möjlighet att förstå Rosengårds kulturhistoriska bakgrund genom att följa och stanna upp vid skyltar placerade längs det stråkets stop-platser. Läs mer i kap.6 under rubriken allmänt rekreations- och kulturmiljöstråk.

3.3 Teknisk försörjning

Vatten

Vattenförsörjning och spillvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för spillvatten och vatten. De nya fastigheterna kan ansluta till befintliga dricks- och spillvattenledningar i Cronmans väg.

Dagvatten och skyfallshantering

Planområdet är idag till viss översvämningsdrabbat. De befintliga dagvattenledningarna är underdimensionerade. Planområdet ligger i ett rinnstråk som vid skyfall leder ytvatten genom planområdet ner till viadukten under järnvägen. För att möjliggöra bebyggelse på föreslagna kvartersmark behöver volymer och flöden av ytvatten vid skyfall styras om samt fördröjas uppströms.

Flödena och volymerna har utretts och förslag på dagvatten- och skyfallsåtgärder har arbetats fram i en förprojektering (Förprojektering 6670, 2023). Den skyfallssimulering som gjorts bygger på Malmö stads skyfallsmodell Spillepengen där ytmodellen har avgränsats till områdets avrinningsområde för att förkorta beräkningstiden.

Fördröjningsvolym för skyfallsvatten

Utredningen visar att den totala fördröjningsvolymen som ska hanteras är cirka 15 000 kubikmeter inom planområdet. Det beräknas på regn med återkomsttiderna 30-, 50- och 100 år med varaktighet om 6 timmar och klimatfaktor 1,3.

Fördröjningsvolym för dagvatten

Förutsättningarna för utredningen har varit att fördröja dagvatten med ett utsläppskrav på 5 liter per sekund och hektar. Fördröjningsytan för skyfallsvatten i den nya parken söder om Cronmans väg ska även användas till att fördröja dagvatten på cirka 1 300 kubikmeter. I fördröjningsvolymen har hänsyn tagits till en framtida förtätning inom kvarteret Cronman och kvarteret Bennet. Samnyttjande av fördröjningsyta för skyfallsvatten och dagvatten förordas framför andra alternativ så som underjordiska magasin eller lokalisering i parken norr om Amiralsgatan.

Fördröjningsåtgärder

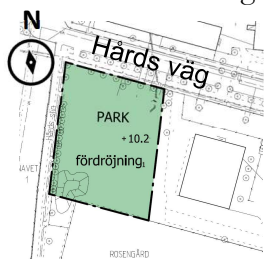
Fem fördröjningsåtgärder på allmän platsmark krävs för att möjliggöra ny bebyggelse. Åtgärd 1 och 2 är nya nedsänkta fördröjningsytor, åtgärd 3 är ett nytt rinnstråk och åtgärd 4 och 5 är befintliga lågpunkter som kvarstår. De nya åtgärderna 1–3 säkerställs genom reglering i detaljplanen.



Utdrag ur dagvatten- och skyfallsutredning som visar orienteringskarta över skyfallskarteringen vid ett 100-årsregn. Bilden visar beräknad översvämningsutbredning, vattendjup och ytvattenflöden (orange pilar) vid de fem föreslagna åtgärder (Förprojektering 6670, 2023).

Fördröjningsåtgärd 1:

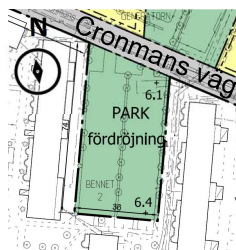
Fördröjningsytan planeras att vid ett 100-årsregn kunna hantera cirka 2 500 kubikmeter med ett vattendjup på cirka 1,0 meter i den nya parken på södra sidan av Hårds väg. Ny bottennivå regleras till +10,2 meter. Vatten blir stående vid stora regn innan vattnet sjunker undan. Under övrig tid är marken torrlagd.



Fördröjningsåtgärd 1 i parken intill Hårds väg. Genom denna åtgärd uppströms, minskas översvämningsproblematiken nedströms vid Cronmans väg.

Fördröjningsåtgärd 2:

Den nya parken söder om Cronmans väg planeras att vid ett 100-årsregn kunna hantera cirka 3 000–4 000 kubikmeter med ett vattendjup på mellan 2,0 - 2,5 meter. Vatten blir stående först vid stora regn innan vattnet sjunker undan. Vid ett 20-års regn beräknas fördröjningsytan kunna hantera dagvatten på 1 300 kubikmeter med ett beräknat vattendjup på cirka 1,0 meter.



Fördröjningsåtgärd 2 i parken intill Cronmans väg. Genom denna åtgärd, minskas översvämningsproblematiken nedströms i Cronmans väg.



Bild A



Bild B

Fördröjningsåtgärd 2: **Bild A** ovan visar nuvarande markparkering. **Bild B** illustrerar hur markparkeringen omvandlas till en park med nedsänkta fördröjningsytor för dagvatten och skyfallsvatten vid kraftiga regn. Vattendjup vid ett 100-årsregn beräknas till cirka 2,0–2,5 meter och 20-årsregn cirka 1,0 meter. Under övrig tid är marken torrlagd, och då kan parken nyttjas för aktiviteter och rekreation. Visualiseringen visar endast på volym/skala, ej gestaltning (Malmö stad, 2023).



Fördröjningsåtgärd 2 med exempel på terrassering av marken med gradvis nedtrappning till bottennivån 2,5 meter under omgivande marknivå. I den fortsatta planeringen av den tekniska anläggningen kommer tillgänglighetsperspektivet beaktas liksom rekreativsmöjligheter (Malmö stad, 2023).

Rinnstråk för skyfallsvatten 3

För att avrinning till fördröjningspunkt 5 ska kunna ske från Cronmans väg, kommer nuvarande rinnstråk att gå genom park 2. Höjdsättningen av marken för att säkerställa rinnvagens funktion tas fram till granskningsskedet av detaljplaner.

Fördröjningspunkt 4

Åtgärd 4 är en befintlig lågpunkt och regleras därför inte i detaljplanen. Befintlig lågpunkt 4 i Cronmans väg har kapacitet att hantera ca 1 000 kubikmeter vid ett 100-årsregn med ett vattendjup på maximalt 0,8 meter, vilket är ett minskat vattendjup från befintlig situation.

Fördröjningspunkt 5

Åtgärd 5 är en befintlig lågpunkt och regleras därför inte i detaljplanen. Stiger vattennivån över markhöjden +9,15 i Cronmans väg, rinner vattnet över mot lågpunkt 5 under järnvägsbron på Amiralsgatan. Fördröjningsvolymen under järnvägsbron vid ett 100-årsregn beräknas till ca 10 000 kubikmeter med vattendjup upp mot 2,5 meter, vilket motsvarar nuvarande vattendjup.

Angöring och parkering

Angöring på allmän plats regleras inte i detaljplanen. Vid genomförandet av detaljplanen krävs ett samlat begrepp för att hålla nere trafikflöden längs Cronmans väg för att inte riskera att maximala trafikbullernivåerna överskrids, särskilt mellan kl. 22-06.

Cronmans väg möjliggörs för angöring för hämtfordon för avfallshantering och i viss utsträckning även varutransporter till lokaler i bottenplan mot Amiralsgatan. För kvarter med övervägande centrumverksamhet ska angöring för varutransporter kunna lösas på kvartersmark. Ny vändplan vid Cronmans väg mot stationsområdet anläggs så att hämtfordon ska kunna vända.

Bilplats för rörelsehindrade till publika lokaler mot Amiralsgatan löses inom respektive kvarter från Cronmans väg (Boverket, BBR).

Leveranser till privatpersoner sker till leveransboxar i första hand. Det kan förslagsvis ske i mobilitetshuset för att på så sätt ytterligare begränsa trafiken på den västra delen av Cronmans väg.

Avfallshantering

Ytor för källsortering och avfallshantering behöver rymmas inom angivna byggrätter (e₅). Vid placering av miljörum inom byggrätterna ska hänsyn tas till framkomlighet och uppställningsplats för hämtfordon. Exakt lösning av avfallshanteringens inom kvarteret sker i bygglovsskedet.

Möjlighet att kunna reducera avfallet ytterligare kan ske genom att exempelvis upprätta system och platser för att byta, låna, hyra, gemensamt äga och reparera saker samt lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen.

Energiförsörjning

Uppvärmning byggnader

Byggnader och hushållens varmvatten kan värmas upp med fjärrvärme. Utrymme för fjärrvärmeledningar kommer finnas i den allmänna platsmarken längs Amiralsgatan med möjlighet att försörja respektive fastighet.

Nätstationer

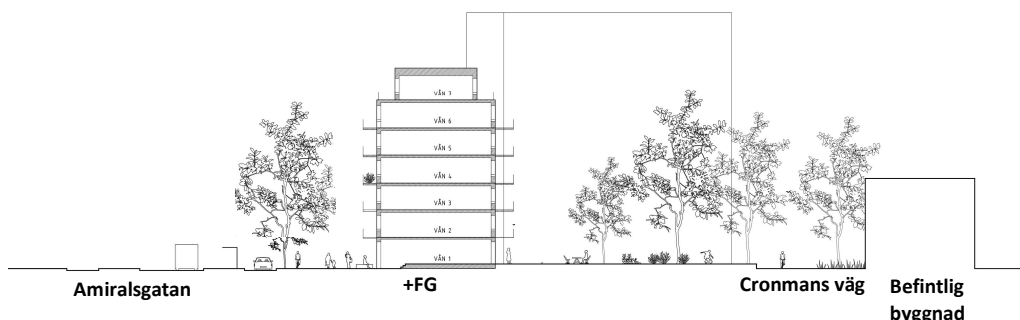
För elförsörjning till planområdet bedöms det finnas ett behov av tre nätstationer. En nätstation placeras i parkeringshuset (e₅) för att klara elförsörjningen till laddning av elbilar. Ytterligare två lägen (e₃ och e₄) för nätstation ska finnas på kvartersmark och ingår som del i byggrätterna. Dessa två nätstationerna föreslås placeras fristående ut mot Cronmans väg eftersom de avser att lyftas på plats med kranbil. Vid placering av nätstation i byggnad eller fristående, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, till exempel bostad eller verksamhetslokaler.

3.4 Skydd mot störningar

På plankartan ligger skyddsbestämmelser på kvartersmark under egen rubrik ”Skydd mot störningar”. Skyddsbestämmelser avser att minska risker.

Höjdsättning färdigt golv

m_x- Entréplanens färdigt golvhöjd ska vara +0.0 för bjälklag i bottenvåning inklusive golvet översta ytskikt. Syftet med bestämmelsen är att förhindra översvämning i bottenvåning vid kraftigt regn genom att bottenvånings golv ska läggas över en lägst marknivå vid uppförande av ny bebyggelse.



Tvärgående sektion i syd-nordlig riktning som visar möjlighet för en färdig golvnivå som för den nya bebyggelsen inom kvarteret mot den allmänna gatan Cronmans väg (Open studio, 2023).

Trafikbuller

Planområdet utsätts för trafikbuller i sådan grad att bebyggelsestrukturen behöver anpassas för att klara riktvärden för trafikbuller från spårtrafik och gator som anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216).

Därför innehåller detaljplanen bestämmelser om att trafikbullernivån vid en bostads fasad inte får överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om bostaden inte är större än 35 kvadratmeter får dock bullernivån överskridas upp till 65 dBA. Vid en uteplats får bullernivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Vid uteplatsen får den maximala ljudnivån inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger i timmen mellan klockan 06.00 och 22.00.

Om värdet 60 dBA överskrids vid fasad (undantaget den högre ljudnivån vid smålägenheter) så ska 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 klockan 22.00 och 06.00. Samtliga värden avser frifältsvärden (utan be-teckning på plankartan)

Se ytterligare förutsättningar om hur bullersituationen hanteras under kapitel 4 Konsekvenser rubriken miljö och hälsa.

4. Konsekvenser

Under denna rubrik görs en bedömning av konsekvenser av förslaget.

Stadsmiljö och hälsa

Stadsbild och landskapsbild

Ambitionen om att minska Amiralsgatans barriärskapande dimension har inte helt tillmötesgått vid omvandling till stadshuvudgata. Till exempel har gaturummet vid vissa sträckor dels blivit bredare som till exempel vid mittförlagda busshållplats och korsningen Amiralsgatan/ Västra Kattarpsvägen. De tänkta tvärgående kopplingarna mot Emilstorp i gatuplan som föreslogs i planprogrammet med blandad stad funktioner anläggs först i senare skede då det inte är aktuellt att omvandla industrikvarteren till mot Emilstorp i nuläget.

Amiralsgatan bedöms ändå bli ett levande gaturum för vistelse och möten med hjälp av föreslagna bebyggelse på den södra sidan. Med planförslaget ges enkelsidig inramning av

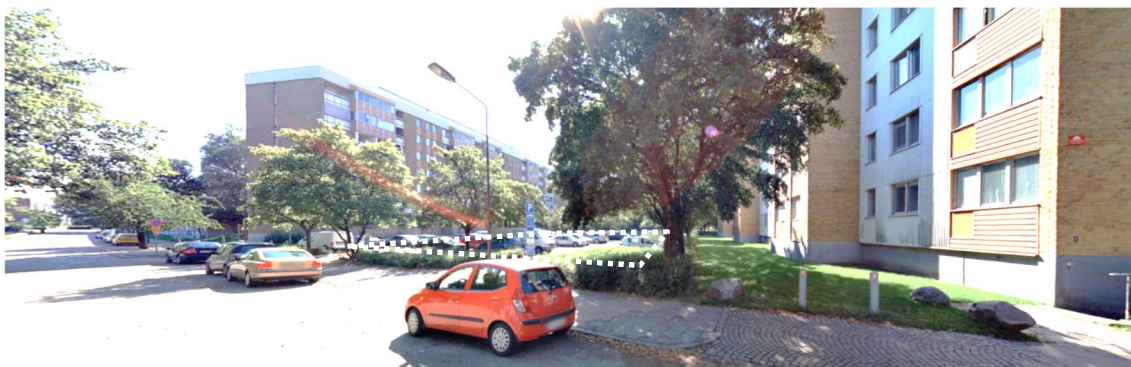
gaturummet, hög entrétäthet ut mot gatan, trädplanteringar längs gatan, lokaler i bottenplan, breda gångbanor på varje sida av gatan. Faktorer som i sin tur ger ökad trygghet längs gaturum.

Med en ny bebyggelse i 1–9 våningar ut mot Amiralsgatan samt en publik byggnad ut mot stationsplatsen bedöms stationsområdet kunna få den stadsmässigt som eftersträvas. Det finns även möjlighet att bygga vidare på kvaliteter i befintlig bebyggelsestruktur.

Etablering av ytterligare torgplatser och parker i anslutning till stationstorget ger ytterligare inslag av stadsmässighet när plats nuvarande markparkering övergår till att i stället nyttjas allmänt torg och park.



Nuvarande markparkering (område inom vitstreckad linje) tillhörande kvarteret Cronman intill stationens östra sida omvandlas till en torgplats för vistelse. För de bilplatser som försvinner hänvisas till andra lediga bilplatser inom fastighetsägarens bostadsbestånd.



Nuvarande markparkering (område inom vitstreckad linje) på södra sidan av Cronmans väg omvandlas till allmän park med nedsänkta översvämningsytor för omhändertagande av dag- och skyfallsregn. För de bilplatser som försvinner hänvisas till andra lediga bilplatser inom fastighetsägarens bostadsbestånd.

Exploateringsgrad

Vid maximalt nyttjande av byggrätterna beräknas exploateringsgraden till 1,3 inklusive parkeringshus vilket är förenligt med översiktsplanens (2023) riktlinjer som anger en lämplig täthetsgrad mellan 1,1–1,8. En avvägning av lämplig täthet har även skett utifrån platsens förutsättningar och dess roll i Malmö samt platsens tillgängliga kollektivtrafik (läs vidare om översiktsplanens riktlinjer omkring täthet i kapitel 6 Planeringsförutsättningar).

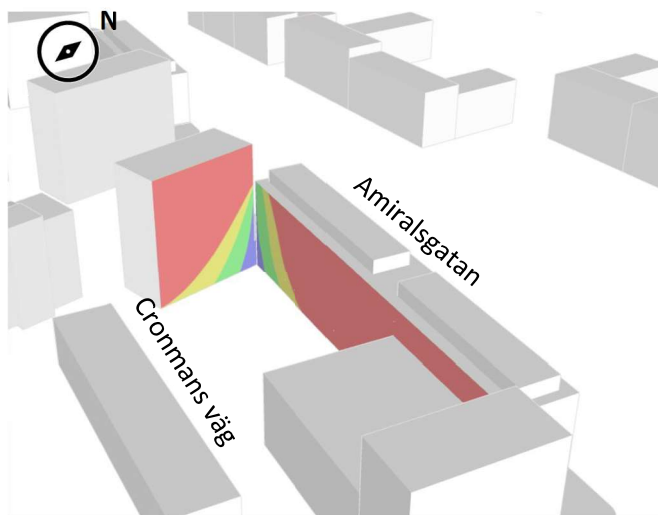
Dagsljus

Analys av bebyggelsestruktur

En förenklad Vertical Sky Component-analys (VSC) är utförd (Open studio, 2023) för att utvärdera dagsljusförhållanden vid en bebyggelsestrukturerna som kan komma att krävas vid uppförande av bostäder. Analysen visar att det i de flesta lägen finns goda förutsättningar att uppnå bra tillgång till dagsljus och möjligheterna att uppfylla gällande dagsljuskrav.



Referensbild av gamla polishuset vid Davidballs torg i Malmö visar på en mycket tät kvarterstruktur där dagsljuskravet trots detta har uppnåtts. Förutsättningen för att kunna uppföra balkonger har varit de stora glaspartierna och de relativt grunda balkongdjupen samt de transparenta balkongräckena (fotografi: Malmö stad).

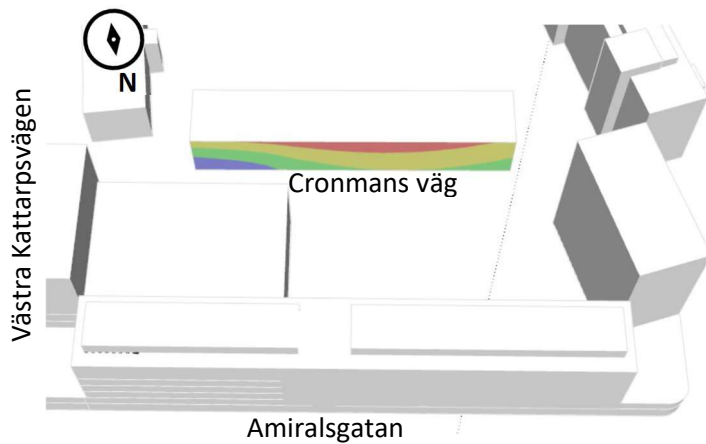


Teckenförklaring

Beräknade dagsljus värden:

- Under 10 procent - dåliga förutsättningar att uppnå tillräckligt med dagsljus
- Mellan 10 - 20 procent – medelgoda förutsättningar att uppnå tillräckligt dagsljus
- Över 20 procent - goda förutsättningar att uppnå tillräckligt med dagsljus

En analys av en möjlig bebyggelsestruktur för bostäder har utförts med hjälp av Vertical Sky Component (VSC). Två områden har studerats närmare där förutsättningarna för dagsljus är sämre. Analysen visar att det finns några hörnlägen på det första våningsplanet som riskerar att få otillräcklig dagsljusstillgång i vissa rum.



Dagsljusanalysen visar att befintligt bostadshus på fastigheten Bennet 2 i norra hörnan av Cronmans väg och Västra Kattarp svägen riskerar att få otillräckligt med dagsljus (Open studio, 2023)

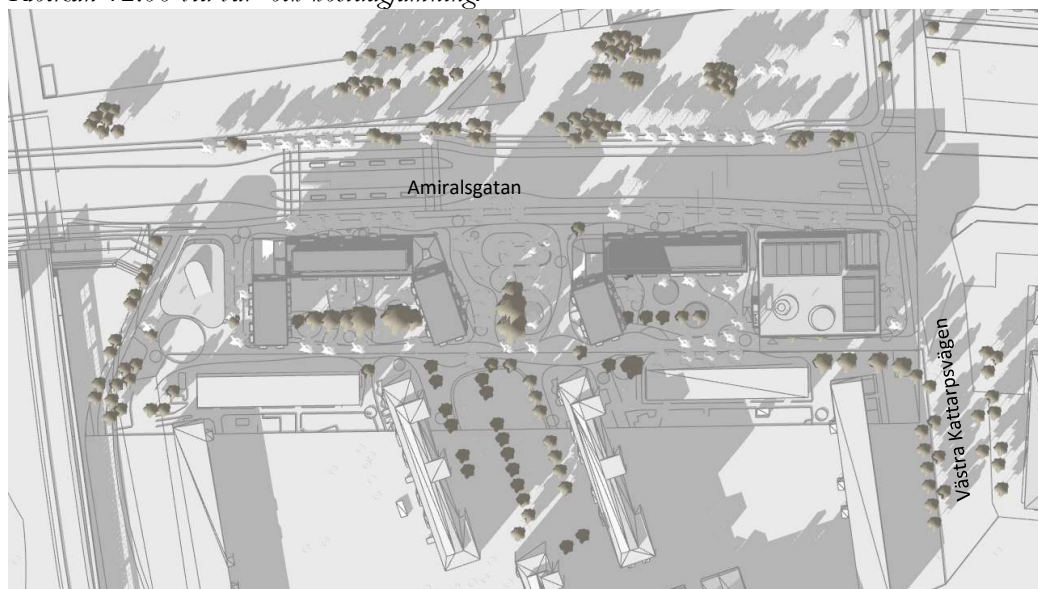
Ovanstående dagsljusanalys ligger till grund för riktlinjer i kommande detaljprojektering som ska redovisas i bygglovsskedet för att säkerställa god tillgång till dagsljus i färdig byggnad och befintlig bostadsbebyggelse.

Mikroklimat och skuggningseffekter

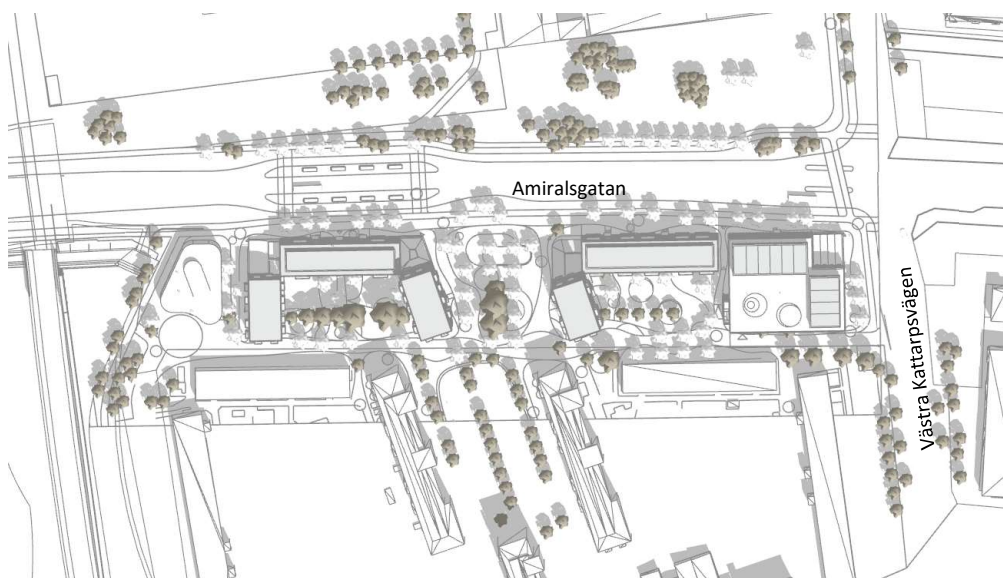
Bebyggelsens skuggning av allmän plats och befintlig bebyggelse har studerats. Vid vår- och höstdagjämning skuggas inte den befintliga bebyggelsen i söder. Den nya bebyggelsen skuggar Amiralsgatans södra sida under större delen av dagen. Under sommarhalvåret når solen in över Amiralsgatans södra sida kvällstid. Solbelysning av den nya bebyggelsens bostadsgårdar beror på bebyggelsens placering och höjd. Nedanstående solstudie visar att det finns goda förutsättningar för solbelysning av bostadsgårdar under dagtid. Eftermiddag och kväll får bostadsgårdarna skugga. Analysen visar samtidigt som den inte påverkar solinsläpp mot befintliga bostadskvarter



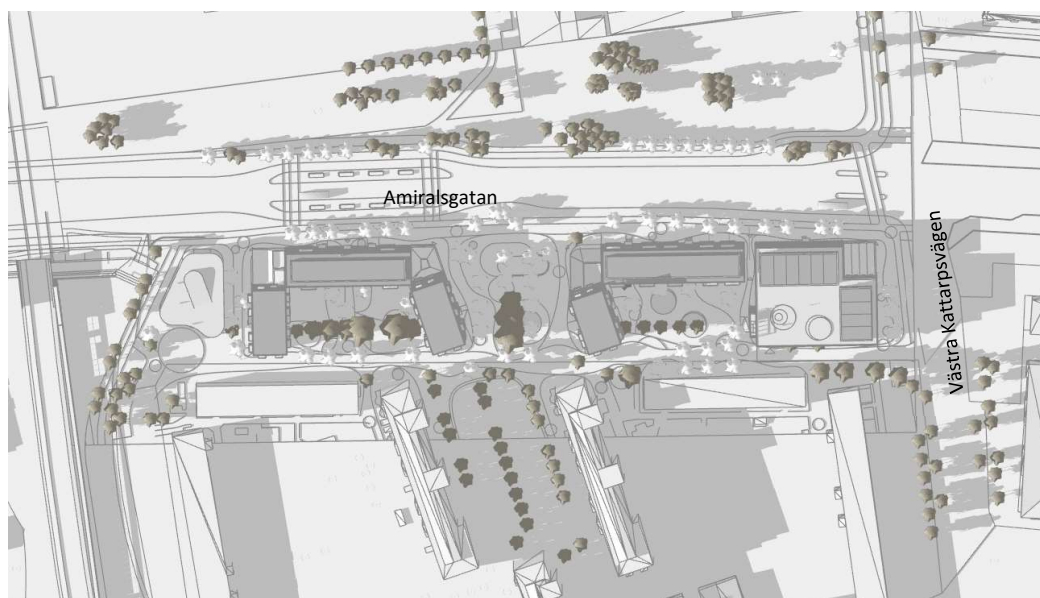
Klockan 12.00 vid vår- och höstdagjämning.



Klockan 16.00 vid vår- och höstdagjämning.



Klockan 12.00 den 1 juli.



Klockan 18.00 den 1 juli.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i närområdet har en beräknad halt om 13–15 mikrogram kväveoxid (NO₂) per kubikmeter, vilket är 25 procent av gällande miljö kvalitetsnorm. Luftkvaliteten för miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid bedöms inte överskridas (40 mikrogram kvävedioxid per kubikmeter) som årsmedelvärde genom förslaget. Miljö kvalitetsnormerna för luft har inte överskridits på någon av Malmös gator sedan 2015, enligt miljöförvaltningens miljöbarometer.

Vattenkvalitet och fördröjning av dagvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för spill- och dagvatten. Idag sker ingen rening av dagvattnet som kommer från planområdet. Dagvatten från planområdet avleds idag till Risebergabäcken och mynnar ut i vattenförekomsten Sege å. Vattenförekomsten har inte uppnått god kemisk status på grund av höga halter av kvicksilver och poly bromerade dietylenar. Sege å har därtill en otillfredsställd ekologisk status.

Inför genomförandet av detaljplanen är det framför allt anläggande av fördröjningsytan för åtgärdsförslag 2 intill Cronmans väg som kan komma att påverka vattenkvaliteten och

recipientens status. Vid anläggandet av fördröjningsytan kommer därför en viss rening ske. Inga krav på volymer för omhändertagande av skyfallsvatten ställs på kvartermarken.

Vägvatten

Enligt Malmö stads dagvattenstrategi ska vägdagvatten från gator med en trafikmängd större än 15 000 fordon per dygn renas. Inom detaljplaneområdet berör detta Amiralsgatan där det idag inte sker någon rening av dagvatten. I samband med ombyggnaden av Amiralsgatan kommer gatan att kompletteras med ytor som möjliggör hantering av förorenat vägvatten. Exempel kan vägvatten renas på grönytor eller i biofilteranläggningar dit vägdagvattnet leds och infiltreras. I detaljprojekteringen kommer dessa åtgärder planeras inför genomförandet. Från dessa ytor leds vattnet vidare till VA Syds dagvattensystem.

Konsekvenser vid fördröjningsåtgärder

Även om fördröjningspunkterna flyttas till andra lågpunkter bedöms genomförandet av detaljplanen inte öka föroreningsbelastningen på recipienten vid föreslagna åtgärder.

För övrigt är anläggandet av fördröjningsåtgärder anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken.

Detaljplanens påverkan på grundvatten

Grundvattennivåer har uppmätts (Ramböll, 2023) och redovisas i matris nedan där mätpunkt 23R03, 23R07 och GV8 är de mätpunkter som ligger inom de föreslagna byggrätterna i de östra kvarteren. Vid jämförelse av grundvattennivåerna och färdigt golvnivå samt den förprojekterad marknivå (Förprojektering, 6670, 2023) ligger grundvattennivån på mellan cirka 1,7–3,1 meter under befintlig marknivå och cirka 2,6–4,4 under färdigt golvnivåer. Vid genomförande av detaljplanen kan vid behov läns-pumpning vid byggnationen bli aktuellt.

Avseende påverkan på grundvatten vid anläggandet av fördröjningsytorna för dagvatten och skyfall har konsekvenserna bedömts utifrån två mätpunkter. Mät punkt 23R06 visar grundvattennivåerna på höjdnivå +6,39 till +6,54. Den förprojekterade bottennivån +6,1 ligger under grundvattennivån i denna punkt. Teknisk åtgärd kommer att krävas som exempelvis tät konstruktion för hantering av grundvatten.

För mätpunkt 23R14 i anslutning till Hårds väg ligger uppmätta grundvattennivåer på mellan höjdnivå +8,96 och +9,33. Den förprojekterade bottennivå ligger på höjdnivå +10,2. Grundvatten bedöms därmed inte att påverkas i denna punkt.

	Grundvattennivåer									
	GV-nivå under markytan (meter under dexelns överkant)					Höjdnivå (RH2000)				
	7/6	13/7	8/8	19/9	20/10	7/6	13/7	8/8	19/9	20/10
23R03	2,20	1,97	1,73	2,11	2,07	+7,50	+7,73	+7,97	+7,59	+7,63
23R06	2,00	2,15	2,12	2,10	2,15	+6,54	+6,39	+6,42	+6,44	+6,39
23R07	2,37	2,99	2,90	3,02	3,10	+6,90	+6,28	+6,37	+6,25	+6,17
23R09	3,21	3,29	3,31	3,38	3,39	+6,36	+6,28	+6,26	+6,19	+6,18
23R12	3,10	3,20	2,98	3,09	3,14	+6,23	+6,13	+6,35	+6,24	+6,19
23R14	1,85	2,12	1,16	1,75	1,88	+9,25	+8,96	+9,92	+9,33	+9,20
GV8	1,73	1,88	---	---	---	+7,74	+7,59	---	---	---

Park, rekreation och grönstruktur i stadsmiljön

Utifrån Malmö stads grönmodell förbättras avståndet till mindre parkområden genom förslaget med tre mindre parker på 0,2–0,5 hektar där två av dem nås inom 300 meter från den nya bostadsbebyggelsen. Den ökade tillgänglighet till park får i förlängningen positiva konsekvenser för rekreation när tillgång till allmän park ökar liksom möjligheter för att öka den biologiska mångfalden i närområdet.

Park 1 norra sidan av Amiralsgatan

Omvandling av nuvarande gröning till en mindre allmän park på norra sidan av Amiralsgatan ger fortsatt möjlighet för tillgång till grönska. Parken har möjlighet att kompletteras med ytterligare träd och annan vegetation.

Park 2 mellan Amiralsgatan och Cronmans väg

När del av markparkering och bollbana på den kommunägda kvartersmarken omvandlas till allmänt parkrum finns möjlighet att tillföra ytterligare rekreativ värden till platsen för fler människor samtidigt som delar av befintligt trädbestånd sparas. Samtidig knyter park 2 ihop rörelsen till park 1 på norra sidan av över Amiralsgatan som ett starkt stråk i nord-sydlig riktning genom befintlig bebyggelse i kvarteret Cronaman.

Park 3 vid Hårds väg

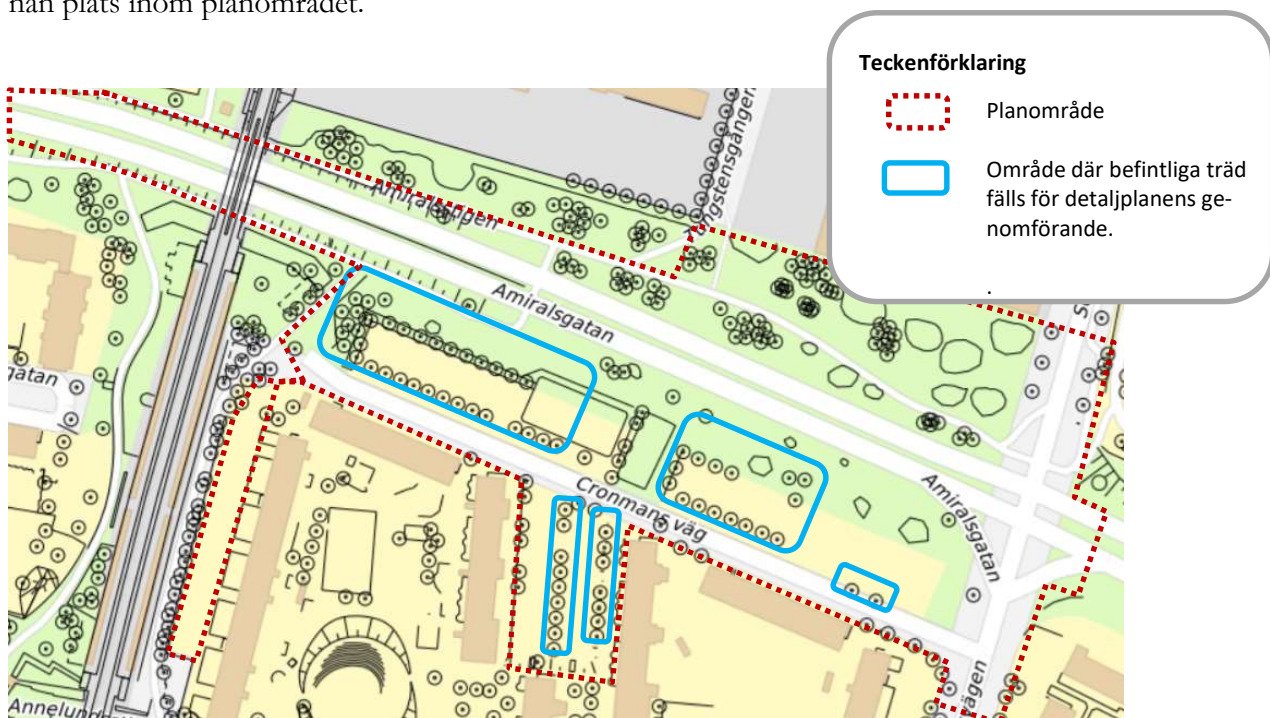
För den nya parken på södra sidan om Hårds väg bedöms områdets rekreativvärde öka genom att upplåta marken till allmän park. Nuvarande detaljplans markanvändning *A-område* med byggrätt för tidigare skolverksamhet utgår. I den nya parken finns utrymme för ytterligare trädplantering, aktiviteter och rekreation.

Aktivitetsytor utgår

Vistelse- och aktivitetsytor inom Rosengårds kvartersmark minskar när nuvarande bollplan och hundrastgård försvinner. Aktivitetsytorerna skulle kunna ersättas på annan yta i park 3 intill Hårds väg. Möjlighet finns att flytta hundrastgården till norra sidan av Amiralsgatan.

Grönstruktur

En trädinventering (Trädrapport, 2022) samt en riskbedömning (Riskbedömning av trädbestånd på Amiralsgatan, Malmö, 2023) har tagits fram som underlag för att bedöma planområdet trädart, storlek, stamomfång och krontäckning samt vitalitet. För ett genomförande av detaljplanen med uppförande av ny bebyggelse samt hantering av dagvatten bedöms ett antal träd inte kunna stå kvar på platsen. De träd som berörs finns på fastigheten Generatortorn 1, Rosengård 131:25 samt Karburatorn 1 och 2 där motsvarande cirka 60 träd inte kan stå kvar. På fastigheten Bennet 2 längs nuvarande markparkering på södra sidan av Cronmans väg utgår cirka 18 träd. Ambitionen är att kunna flytta ett antal av dessa träd till annan plats inom planområdet.



Kompensationsplantering biotopskyddade träd

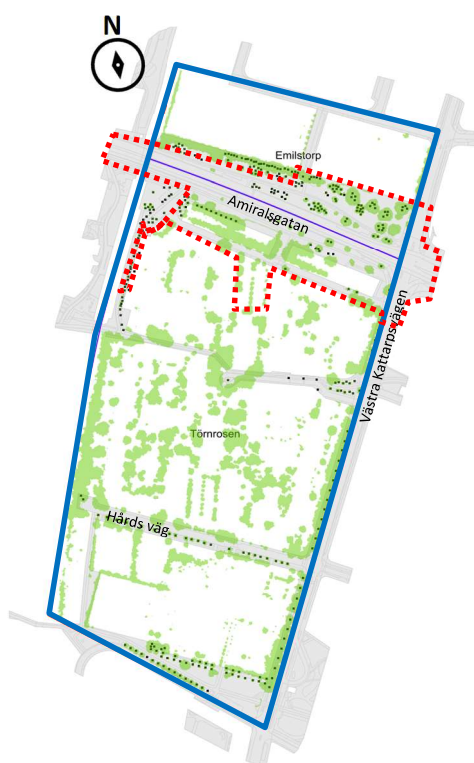
Detaljplanen reglerar inte eventuella kompensationsåtgärder för biotopskyddade träd. I stället hänvisas till en fristående prövning genom dispensansökan hos Länsstyrelsen där 42 träd av träden som ska fällas är biotopskyddade. Dispens har erhållits av Länsstyrelsen för att ta bort dessa 42 träd med krav på kompensationsplantering. Kompensation kommer ske i form av nyplantering.

Påverkan på krontäckningsgrad

Krontäckningsgrad beräknas på delområde. Planområdet ligger i delområdet Törnrosen där krontäckningsgraden idag är 22 procent. Efter genomförandet av detaljplanen när totalt 78 träd inte kan stå kvar minskas krontäckningsgrad till 20 procent. Nyplantering längs gator och allmänna platser, ersättningsplantering för biotopskyddade träd samt eventuell flytt av befintliga träd är då inte inräknade vilket innebär att krontäckningsgraden kan komma öka i samband med genomförandet. I det fortsatta arbetet kommer det att undersökas vad det innebär för krontäckningsgraden.

Ambitionen är med andra ord att uppnå stadens miljömål med breda överenskommelser om att nyetablering av vegetation och grönstruktur ska prioriteras för att det lagras kol och koldioxid (Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030). Frågan om i vilken utsträckning nyetablering av träd kommer att kunna ske behandlas i detaljprojekteringen inför genomförandeskedet.

Inga hotade eller på annat sätt skyddsvärda växt- eller djurarter bedöms påverkas av förslaget.



Delområde Törnrosen (blåmarkerat område) i kartdiagrammet intill redovisar en krontäckningsgrad idag på 22 procent (källa Fastighets- och gatukontoret).

Risk och säkerhet

Tillståndspliktiga verksamheter

Den närmaste riskkälla för miljöfarlig verksamhet (tillståndspliktig verksamhet) till planområdet är Stadex AB i Sofielunds verksamhetsområde. För riskbedömning av eventuell påverkan på planområdet hänvisas till stadens gemensamma bedömningsunderlag *Stadens sammanvägda riskbedömning, 2020* (Stadsbyggnadskontoret, Räddningstjänsten Syd samt Miljöförvaltningen, 2020). En sammanvägd bedömning mellan Stadex AB risk och

kontinentalbanans risk för farligt gods transporter redovisas i figur 1. Här framgår att området närmast stationen (80 meter från kontinentalbanans spår mitt) inte är lämplig för användning till bostäder. Att om bostadsetablering ska prövas så krävs ytterligare utredning. Förutom denna riskbedömning hänvisas även till stadens framtagna uppmärksamhetsavstånd för Stadex AB:s Seveso anläggning. Den visar att planområdet ligger utanför uppmärksamhetsavståndet. Även uppmärksamhetsavståndet har tagits fram i samråd med Räddningstjänsten Syd.

Farligt gods järnväg

Järnvägen utgör riskkälla vid uppförande av ny bebyggelse. På järnvägen fraktas farligt gods med risk för urspårningsolyckor och mekanisk påverkan. Enligt planprogrammets riktlinjer för säkerhetsavstånd till järnväg ska extra säkerhetsåtgärder implementeras för ny bebyggelse i zonen 40–80 meter från järnvägsspår (zon B i riktlinjerna). Planförslaget medger ny bebyggelse för centrumfunktion på ett avstånd av 40 meter från närmaste järnvägsspår mitt. Behovsprövning för ytterligare riskreducerande åtgärder planeras att ske inför granskningskedet i samverkan mellan aktuell byggherre, stadsbyggnadskontoret och räddningstjänsten.

Planförslaget medger inte ny bostadsbebyggelse närmare än 80 meter från mitten av närmaste järnvägsspår. Några riskreducerande säkerhetsåtgärder bedöms därför inte krävas vid uppförande av bostäder i detaljplanen med hänvisning till planprogrammets ”riktlinjer för säkerhetsavstånd järnväg”.

Planprogrammets riktlinjer för risk för farligt gods järnväg tar utgångspunkt i stadens eget underlag *Stadens sammanvägda riskbedömning, 2020* som har högre ställda krav på riskavstånd än tidigare riskutredning (ÅF, 2019).

Farligt gods -väg

Amiralsgatan är inte en rekommenderad transportled för farligt gods. Vägen används dock för transport av farligt gods till en målpunkt i Sofielunds industriområde som har miljötillstånd för transport av propylenoxid och fosforoxitriklorid. En avvägning har skett av risk för transport av farligt gods längs Amiralsgatan där Räddningstjänstens bedömning är att det ur ett olycksriskperspektiv är lämpligt att lokalisera föreslagen bostadsbebyggelse i enlighet med i planprogrammets förslag. Inga riskreducerande åtgärder bedöms nödvändiga.

Markföroreningar

Fastighets- och gatukontoret har genomfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning (*Ramböll, 2023*) inför samrådsskedet. Fokus för provtagningen har varit inom de platser av planområdet där schaktning troligen kommer att ske (se bilaga 1 tillhörande markmiljöundersökning för provtagningspunkternas placering). Miljöförvaltningen har bemött inkommen undersökning (2023-10-27). Baserat på undersökningen bedömer både miljöförvaltningen och miljökonsulten att tilltänkt mark kan göras lämplig för de användningar som föreslås i detaljplan. Följande har konstaterats utifrån utredningen och miljöförvaltningen bemötande:

Avseende mindre känslig markanvändning (MKM) visar provtagningen att värdena överskrider avseende PCB i ytliga massor under asfalten inom en parkeringsyta vid borrpunkt (23R05). I fyra andra provtagningspunkter (23R03, 23R10, 23R14 och 23R15) överskrider känslig markanvändning (KM) med avseende på PCB ner till som djupast 1,5 meter under markytan.

Ett prov överskrider KM med avseende på bekämpningsmedel (summan av DDD, DDE och DDT) i punkt 23R07.

Tre punkter överskrider KM med avseende på polycykliska aromatiska kolväten (PAH), PAH M i punkt 23R04, PAHH i punkter 23R04, 23R09 och i 23R_asfalt:2). Dessa föroreningar är avgränsade i djupled.

Analysresultaten visar inga spår av restföroreningen av bensen vare sig i jordprover eller grundvattenprov.

Inga av de påvisade föroreningarna bedöms i dagsläget utgöra en risk för människors hälsa då risken för intag av växter- och jord i sådan omfattning att det skulle kunna medföra risk för människors hälsa bedöms som ringa.

Kompletterande provtagning markförorening

Inför detaljprojekteringen efter antagande av detaljplanen, ska en fördjupad provtagning utföras för att kunna klassa massorna samt bedöma behov av omfattning av masshantering. Provtagning ska utföras med fokus på PAH- och PCB-föroreningar för de områden som planeras för bostäder. Inom fastigheten Karburatorn 2 och eventuella parkeringsytor som omfattas av schaktarbete bör även alifater, aromater och BTEX analyseras.

Övriga parametrar som har analyserats vid denna undersökning (MTBE, PFOS, klorfenoler, ftalater med flera) som inte har påvisat halter över detektionsgräns, behöver inte ingå som analysparameter vid kompletterande undersökningar, under förutsättning att det inte framkommer ny information som kan föranleda misstanke om förekomst.

Masshantering

Påvisade föroreningar kommer att beaktas i samband med fördjupad provtagningen i detaljprojekteringskedet för att kunna säkerställa en korrekt masshantering innan eller i samband med exploateringen.

Saneringsbehov

Saneringsbehov finns. Saneringsbehovet bedöms rimligt i förhållande till det ekonomiska genomförandet av detaljplanen. Startbesked villkoras i detaljplanen genom att markföroreningar ska vara avhjälpta innan startbesked ges.

Förorening i grundvatten

Som en del av den översiktliga miljötekniska undersökningen (*Ramböll, 2023*) har provtagning av grundvattenkvaliteten skett där högre halter av metaller har påvisats i flertalet av grundvattenproverna. Sett till människors hälsa är det främst ånginträngning i bostäder och verksamhetslokaler som kan påverka människors hälsa negativt.

Då metaller inte är lättflyktiga är dessa inget som kan påverka inomhusluft negativt. Inga åtgärder bedöms därmed nödvändiga för metaller.

Låga halter av klorerade alifater har påvisats i provpunkt 23R03 (se mätpunkt i kartan nedan). Resultaten från övriga analyserade ämnen i grundvattnet visar antingen låga värden med liten påverkan eller resultat under rapporteringsgränsen.

Miljöförvaltningen bedömer att ytterligare undersökningar behöver ske avseende föroreningsnivåer i grundvattnet inom planområdet för koppar och zink samt PFAS.

Åtgärder som kan vara aktuella är rening vid länshållning av vatten innan vattnet släpps ut. Kostnader för en sådan åtgärd bedöms som hanterbar sett till ett ekonomiskt genomförande.

Grundvattennivåer (*Ramböll, 2023*) har uppmätts och redovisas i matris nedan. Nivåerna är uppmätta från den 7 juni – 20 augusti 2023. Minsta borrhjup var 5 meter i alla punkter (utom i punkt nr 23R_asfalt, där djupet var 0,3 meter). Inmätningen kommer att kompletteras med inmätning av grundvattenrörens röröverkant för att få säkrare mätvärden för grundvattnets nivå i meter under markytan. Eventuellt grundvattenuttag omfattas av vattendom.

befintliga byggnader beräknas sjunka från 55–60 dBA idag till cirka 45–50 dBA efter genomförande av detaljplanen.

Om de nya byggrätterna nyttjas för bostäder kommer trafikflödena på Cronmans väg att behöva vara mycket begränsade för att gällande trafikbullerriktvärden för bostadsgårdar inte ska överskridas. Om den nya byggrätten närmast stationsområdet nyttjas för verksamheter förutsätts att det inte finns något direkt behov av biltrafik till dessa verksamheter. I stället hänvisas till parkeringshuset för parkering. För varutransporter och annan angöring hänvisas till ”Angöring” under kap.3.2 rubrik Övrigt.

Bostäder och bullerkrav

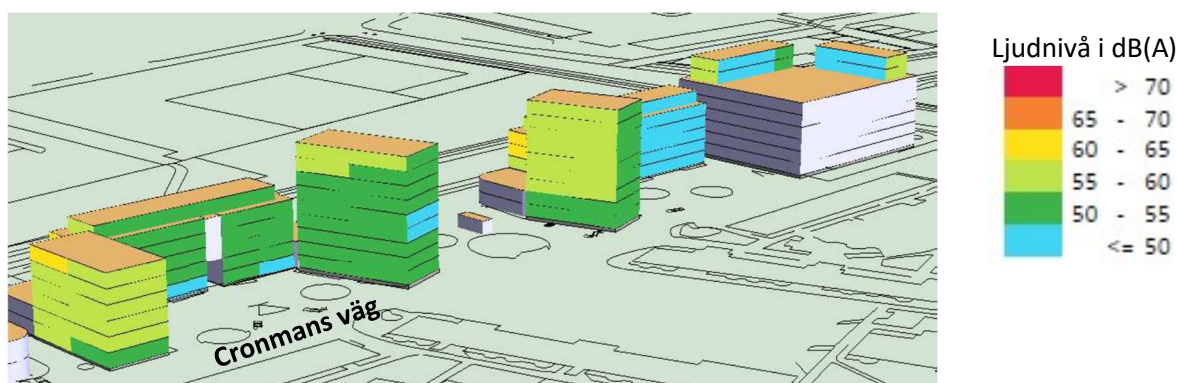
En första analys av omgivningsbuller från både väg- och järnväg inför samrådet (*Sonica akustik, 2023*) visar att det finns förutsättningar för att klara trafikbullersituationen från Amiralsgatan och järnvägen även vid uppförande av bostäder (se tabellen trafikprognos nedan). Inför granskningskedet av detaljplanen ska en bullerutredning tas fram utifrån det valda ändamålet och bebyggelsestruktur.

Följande trafikprognos har använts vid analysen för omgivningsbuller:

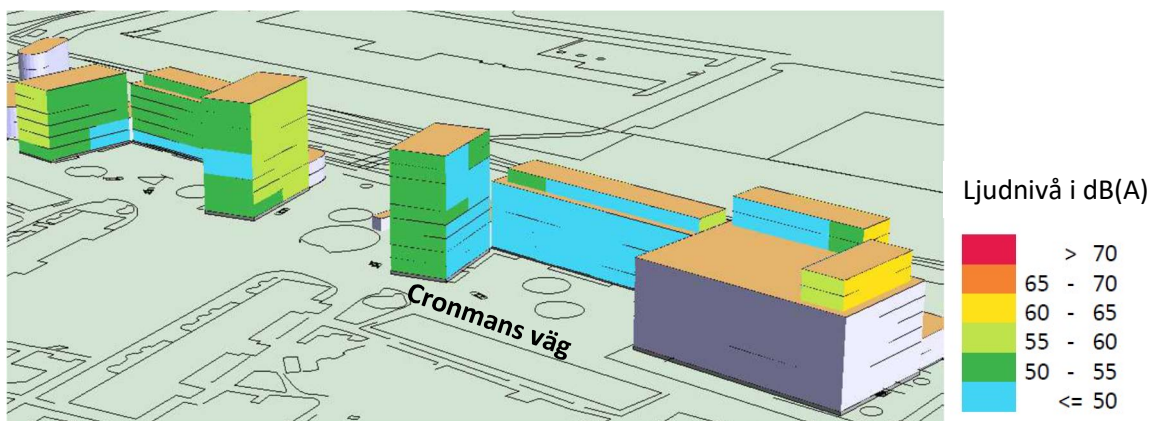
Gata	Antal fordon (ÅDT) [st]	Andel tunga fordon	Hastighet [km/h]
Amiralsgatan v. om Scheeleg.	18 200	10 %	40
Amiralsgatan ö. om Scheeleg.	23 700	10 %	40/60
Scheelegatan	14 500	8 %	40
Västra Kattarpsvägen	15 500	5 %	40
Cronmans väg ö. om P-hus	1 650	2 %	40
Cronmans väg v. om P-hus	360	2 %	30

Ekvivalent ljudnivå

Riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå bedöms överskridas vid fasad som ligger mot Amiralsgatan. Vid val att uppföra bostäder större än 35 kvadratmeter bör då minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida (tyst sida) där högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå uppnås. Vid val att uppföra mindre lägenheter än 35 kvadratmeter är motsvarande högsta tillåtna bullernivå 65 dBA ekvivalent ljudnivå. 65 dBA bedöms inte överskridas.

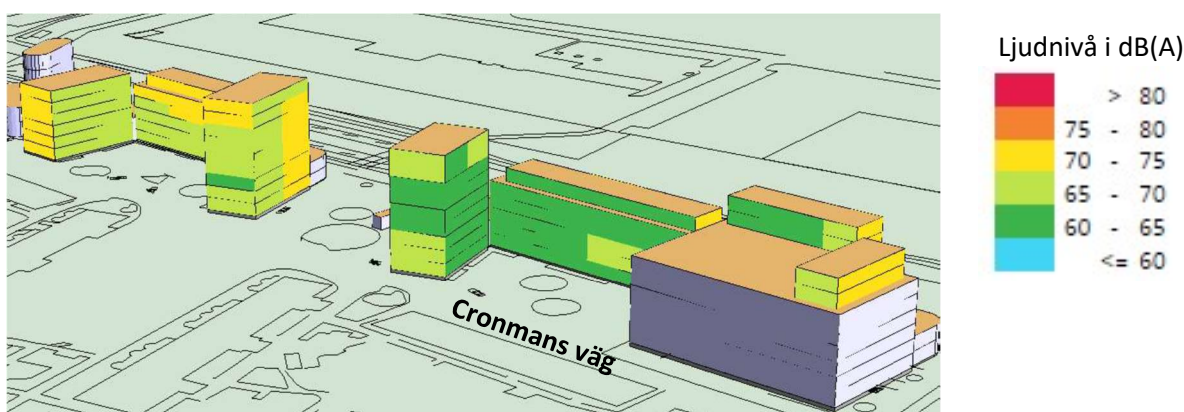


Utdrag ur bullerutbredningar för fasad visar att vid uppförande enligt denna bebyggelsestruktur klarar kraven om gränsnivå 55 dBA fasadbuller för tyst baksida. För det högre skivhuset närmast stationen klaras inte tyst baksida för del av våningarna 8–9 (*Sonica akustik, 2023*).



Utdrag ur bullerutredning visar att gränsnivå 55 dBA fasadbuller uppnås mot gårdarna om tyst baksida (Sonica akustik, 2023).

Maximal ljudnivå



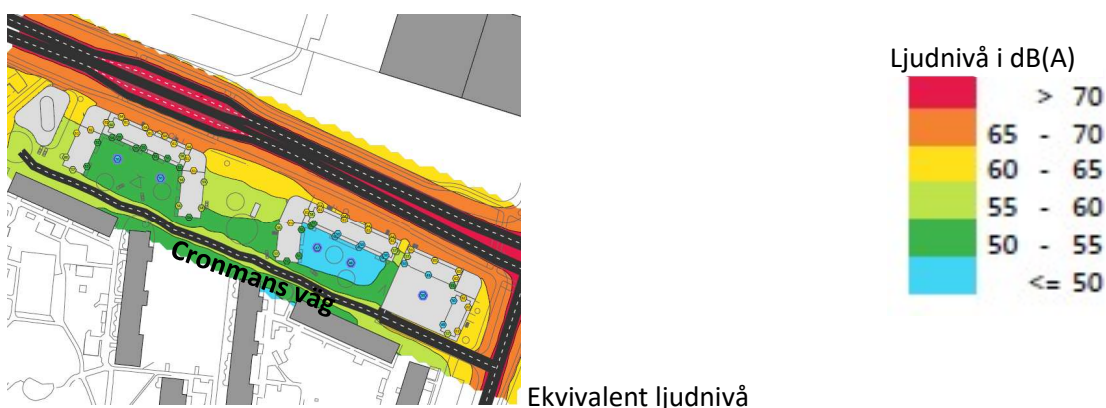
Fasadbullerkartan visar att vid uppförande enligt denna bebyggelsestruktur, kan tillåten maximal ljudnivå på 70 dBA vid fasaden komma att överskridas dagtid. Under nattetid mellan klockan 22.00 och 06.00 bedöms riktvärdena inte överskridas (Sonica akustik, 2023).

Tekniska bullerdämpande åtgärder

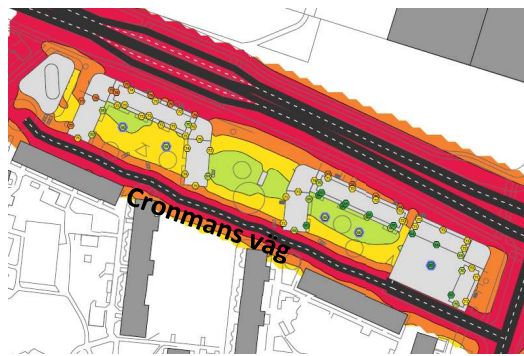
I kommande prövning av bygglov ska eventuella mindre tekniska bullerdämpande åtgärder för bostadsbebyggelse ses som en sista utväg för att lösa bullernivåerna vid fasad.

Uteplatser till bostadsgårdar

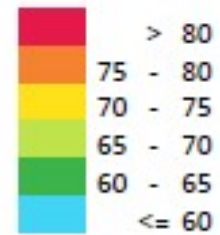
Det bedöms finnas möjligheter att anlägga gemensamma uteplatser på bostadsgårdar samt på parkeringshusets tak som uppfyller riktvärden på högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå även om delar av innegården inte uppfyller kraven..



Ekvivalent ljudnivå



Ljudnivå i dB(A)



Maximal ljudnivå

Bullerkartorna redovisar att vissa delar av bostadsgården överstiger 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå. Uteplatserna behöver därför byggas där dessa värden inte överskrids. Den maximala ljudnivån 70 dBA bör inte överskridas med mer än 10 dBA fler än fem gånger i timmen mellan klockan 06.00 och 22.00 (källa: Sonica akustik, 2023).



Till vänster illustreras hur planlösningar för genomgående lägenheter kan lösas i börnlägen så att hälften av rummen i en lägenhet ligger mot tyst sida. Till höger illustreras en annan typ av lösning med gavellägenheter där bullret på den tysta sidan uppnås genom huskropparnas nära placering mot varandra (Open studio, 2023).

Kontor/ verksamheter och bullerkrav

Om byggrätterna nyttjas för verksamhetslokaler behöver fönster och fasader mot Amiralsgatan endast dimensioneras för att klara riktvärdet för ekvivalentnivån inomhus, 30 dBA, R_w -tal upp till 46 dB (det ljudvärde som väggarna har uppnått i tester i en laboriemiljö) samt $R_w + C_{tr}$ 41 dB (ljudvärdet för den ljudreducerande effekten mot lågfrekventa ljud, som till exempel trafik).

Parkerna

Merparten av parken på norra sidan av Amiralsgatan kommer utsättas för buller från omgivande vägar. Generella beräkningar visar att om bullerskärmar på 2–4 meters höjd uppförs mot huvudgator kan lägre bullernivåer åstadkommas i parken. Att komma ner till 50 dBA ekvivalentnivå beräknas emellertid inte vara lösbart med rimliga skärmhöjder. Dessutom skulle sådana skärmar skapa ytterligare barriär för koppling över Amiralsgatan och riskera att bidra till otrugga miljöer. Parken etableras därför med förutsättningen om att ligga i ett

bullerutsatt läge även fortsättningsvis men där de visuella värdena att uppleva parken på bedöms ha en lika stor betydelse som att vistas i parken.

Trafikkonsekvenser

Planförslaget möjliggör ett sammanhållet gaturum längs Amiralsgatan med positiva effekter för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Dessa prioriteringar gör området mer gångvänligt genom bredare gångtytor samt mer aktiverade och varierade gångstråk.

Trafikflöden

Inför samrådsskedet har en förprojektering av Amiralsgatan genomförts (Förprojektering 6670). Som underlag till förprojekteringen har fastighets- och gatukontorets *Trafikanalys för Amiralsgatan* (2021) använts. Trafikanalysen har analyserat framkomligheten och därefter har en bedömning gjorts att beräknade trafikflöden för bil- och transporttrafik samt kollektivtrafiken generellt fungerar utan att kritiska köbildningar sker vid trafikljus och övriga korsningar. Under maxtimmen för eftermiddagstrafiken bedöms framkomligheten för biltrafiken vara delvis begränsad men kollektivtrafikens framkomlighet är över lag god. I övrigt bedöms förslaget generera en god trafiksäkerhet.

Trafikalstringen från själva planområdet beräknas till drygt 2500 resor per dygn fördelat på 20 procent biltrafik, 35 procent cykeltrafik, 15 procent gångtrafik och 30 procent kollektivtrafik. Beräkningen för antalet resor per trafikslag utgår från ett antagande om att det reser 1,2 personer per personbil. Detta genererar 600 personbilsrörelser, 1400 cykelresor, 600 gångresor samt 1200 kollektivtrafikresor till och från planområdet. Samtidigt försvinner trafikflödena som genererats för den bilparkering som försvinner både längs Cronmans väg och de två markparkeringarna på fastigheten Bennet 2 som har utfart mot Cronmans väg.

Förslaget följer stadens målsättningar för färdmedelsfördelning i (Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP)). Förslaget kräver en större yta relativt dagens ytanspråk för trafikhantering. Detta gäller framför allt i anslutning till korsningspunkten Amiralsgatan/Scheelegatan/Västra Kattarpsvägen. Orsaken till det större ytanspråket är huvudsakligen att gångbanor och flexytor görs bredare. Dessa ytor behövs då det förväntas färdas fler människor längs Amiralsgatan efter det att planprogrammet är genomfört. Yta tas från parkmarken på norra sidan av Amiralsgatan samt del av kvartersmarken på södra sidan av Amiralsgatan.

Antalet körfält på Amiralsgatan behålls till stor del. Körfälten är breda idag och smalnas av till förmån för framför allt trädplantering längs gatan. Detta bedöms i sin tur få en dämpande effekt på biltrafiken och positiva konsekvenser för fotgängare och cyklister.

Planförslaget möjliggör mittförlagda busshållplatser. Detta bedöms som positivt ur trafikflödessynpunkt eftersom de olika trafikslagen då inte behöver växla körfält på sträckan. Busstrafiken fortsätter i mittförlagda körfält.

Kollektivtrafikens kapacitet

Busslinjen Malmöexpressen 5 som trafikerar Amiralsgatan har redan idag tidvis hög belastning. Planförslaget möjliggör för fler bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära läge som skapar bra förutsättningar för goda mobilitetslösningar. Det bedöms att busslinjen i framtiden behöver ökad kapacitet eller kompletteras med annan kollektivtrafik.

Mittförlagda busshållplatser

På sträckan längs Amiralsgatan inom planområdet finns två busshållplatser: Rosengård station och Annelund för Malmöexpressen-bussar om 24 meter i vardera riktningen. Genom förslaget görs busshållplatsen Rosengård station mittförlagd och med längre plattformar för att ta höjd för framtida kompletterande kollektivtrafik. Syftet med mittförlagda busshållplatser är att fotgängare och cyklister har möjlighet att korsa gatan i etapper över hållplatstorna vilket ökar trafiksäkerheten. Detaljplanen möjliggör mittförlagda busshållplatser enligt ovan, men styr inte dess placering eller utformning.

Placering av busshållplatser

Busshållplatsen Rosengård station har förlagts i befintligt hållplatsläge. En fördel med att hållplatsen placeras längre österut än förslaget i planprogrammet är att hållplatsen får en bättre lokalisering i förhållande till befintliga bostadskvarter och de nya kvarteren mot Amiralsgatan. Hållplatsen och övergångsställen kan på ett genare sätt koppla till de lokala rörelsestråken för de bakomliggande kvarteren i Rosengård och Emilstorp och på det sättet bidra till att minska Amiralsgatans barriäreffekt.

En annan fördel är att man inte behöver beakta höjdskillnader i anslutning till järnvägsbron och stationstorget som skulle ha medfört långa ramper och trappkonstruktioner som skulle ha motverkat syftet med en gen och lättillgänglig koppling till stationen. Även ur ett sikt- och trygghetsperspektiv bedöms placeringen längre österut vara mer fördelaktigt än förslaget i planprogrammet.

Busshållplats Annelund på västra sidan om järnvägsbron längs Amiralsgatan trafikeras av stadsbusslinje 9. Busshållplatsen i riktning mot station Rosengård föreslås flyttas till Östra Farmvägen för att bredda gångbanan på norra sidan av Amiralsgatan utan att fälla träd samt för att optimera busskörväg till en mittförlagd busshållplats i Amiralsgatan. Detaljplanen möjliggör busshållplats Annelund enligt ovan, men styr inte dess placering eller utformning.



Befintliga markhöjder behålls under järnvägsbron för att säkerställa den fria höjden 4,79 meter för viss lastbilstrafik. Tillgänglighet har prioriterats när nuvarande läge för busshållplatsen behålls. Hållplatsen var tidigare tänkt att ansluta direkt till stationen som ett sammanhållande element för ökade rörelser runt stationen och järnvägsbron (Fotografi: Hexagon).

Vändzon som hämtning- och avlämningsplats för pendlare

Cronmans väg utformas på de gåendes villkor så att låga hastigheter kan säkerställas. Det bedöms få konsekvenser främst för tågresenärer som använder vändzonen intill stationsområdet för hämtnings- och avlämningsplats. Tågresenärer som blir hämtade eller lämnade med bil bedöms vara en liten andel av resenärerna och hänvisas därför till de två andra hämtnings- och avlämningsplatserna på stationens västra sida mot Annelundsstigen samt Vitemöllegatan där hämtnings- och avlämning fortsättningsvis är möjlig.

Markparkeringar och gatuparkeringar utgår

Befintlig allmän betalparkering på fastigheten Generatorn 1 med sina cirka 105 parkeringsplatser utgår när ny bebyggelse ska uppföras.

I området finns idag även gratis gatuparkering på allmän plats. Vid uppförande av den nya bebyggelsen kan gatuparkeringar på allmän plats inte tillgodoräknas för att lösa det tillkommande behovet av bilplatser. Ett parkeringshus behöver därför uppföras.

För att uppföra ett parkeringshus behöver reglering och prissättning av gatuparkering i närområdet ses över för att styra parkeringen till kvartersmark och till parkeringshuset. Nya

parkeringsanläggningar i kombination med att dagens markparkeringar tas bort och mängden gatuparkering minskas medför troligen att bilparkering i området kommer att bli dyrare än idag.

Platser för boendes bilplatser

En översiktlig parkeringsutredning har tagits fram inför samrådsskedet (*Stadsbyggnadskontoret, 2022*). Detaljplanens genomförande innebär att två befintliga markparkeringar tillhörande bostäderna i kvarteret Cronman på fastigheten Bennet 2 omvandlas till ett torg respektive park. Det innebär att cirka 138 bilplatser försvinner. För att lösa det finns viss överkapacitet av bilplatser idag på fastigheten Bennet 2 som kan nyttjas i stället.

Den eventuellt uppkomna brist på bilplatser som uppstår i och med borttagande av markparkering kan alternativt lösas i planförslagets parkeringshus som planeras inrymma 236 bilplatser, varav endast cirka 130 behövs för exploateringen i denna detaljplan. Således finns ett överskott av bilplatser på drygt 100 bilplatser som kan nyttjas för att ersätta borttagande av markparkering.

Ekonomiska konsekvenser

Huvuddelen av marken inom detaljplanen är kommunal. Avyttring genom försäljning eller upplåtelse genom tomträtt av kvartersmark för byggnation innebär en inkomst för kommunen.

För omvandling av markparkeringarna intill station Rosengård och söder om Cronmans väg till allmänna platser, behöver marköverföring först ske genom inlösen från nuvarande fastighetsägare.

Genomförandet av detaljplanen kommer initialt att innebära kommunala investeringar i nya och befintliga allmänna platser. Genomförandet kommer även att innebära byggande av ny infrastruktur under mark, till exempel VA-ledningar. Delar av genomförandet kommer att täckas inom ramen för finansieringen av storstadspaketet.

Möjligheterna för ett genomförande av eventuell konstinstallation samt kulturmiljö- och kulturmiljöstråket ses över av kulturförvaltningen inför granskningskedet av detaljplanen.

Konsekvenser för fastigheter

Del av den privatägda fastigheten Bennet 2 ges användningen allmän platsmark och regleras i samband med ett genomförande till en kommunägd gatufastighet.

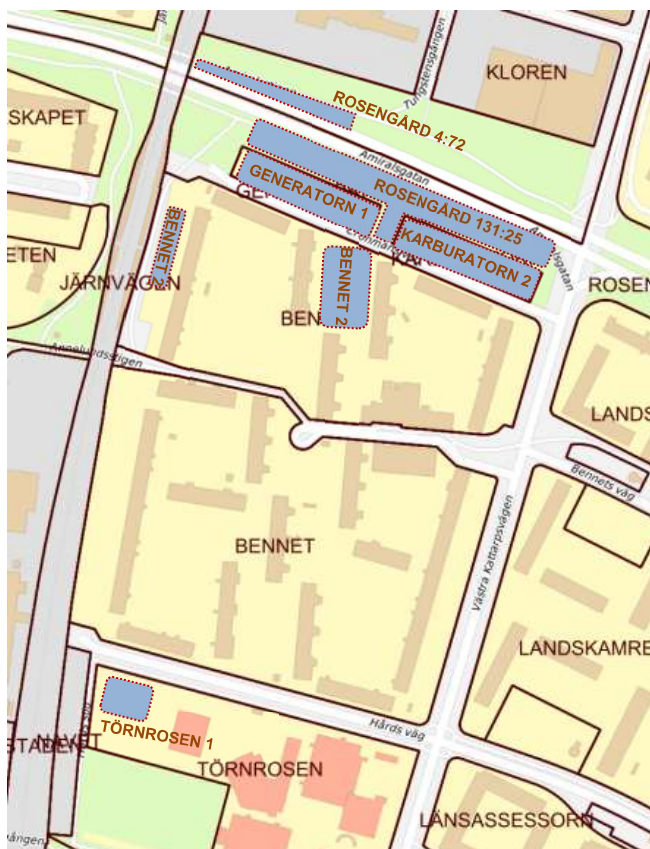
Kommunägda fastigheterna Generatorn 1 och Karburatorn 2 ges användningen kvartersmark för bostäder och centrumverksamhet och regleras som ny fastighet.

Del av kommunägda fastigheten Rosengård 4:72 (grönstruktur på norra sidan av Amiralsgatan) ges användningen allmän platsmark.

Del av kommunägda fastigheten Rosengård 131:25 ges användningen kvartersmark för bostäder och centrumanvändning och regleras som en ny fastighet.

Del av kommunägda Rosengård 4:72 ges användningen allmän platsmark.

Del av kommunägda fastigheten Törnrosen 1 längs Hårds väg tas i anspråk för ges användning allmän platsmark.



Karta visar att blåmarkerade fastigheter berörs av detaljplanens genomförande där nya fastigheter behöver bildas och eller där delar av fastigheter övergår från en fastighet till en annan fastighet.

Nya fastigheter kommer att bildas inom Generatorn 1 och Karburatorn 1 och 2 och del av Rosengård 131:25 genom fastighetsbildning.

Att privat mark planeras som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap, vilket är fallet för del av den privatägda fastigheten Bennet 2, ger kommunen rätt att lösa in marken när detaljplanen har vunnit laga kraft. Det ger också kommunen en skyldighet att lösa in marken på fastighetsägarens begäran.

Riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken

Detaljplanen berör område av riksintresse för järnvägen samt station utmed järnväg av riksintresse. Järnvägen utgör en länk för Trans-Europeiska järnvägsnätet och för tågtrafik mellan Sverige, Danmark och kontinenten. Stråket ingår i det strategiska godsjärnvägsnätet och utgör en viktig länk i det internationella godstransportsystemet. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset då hänsyn har tagits till riskavstånd i enlighet med stadens underlag för behov av säkerhetsavstånd till järnväg.

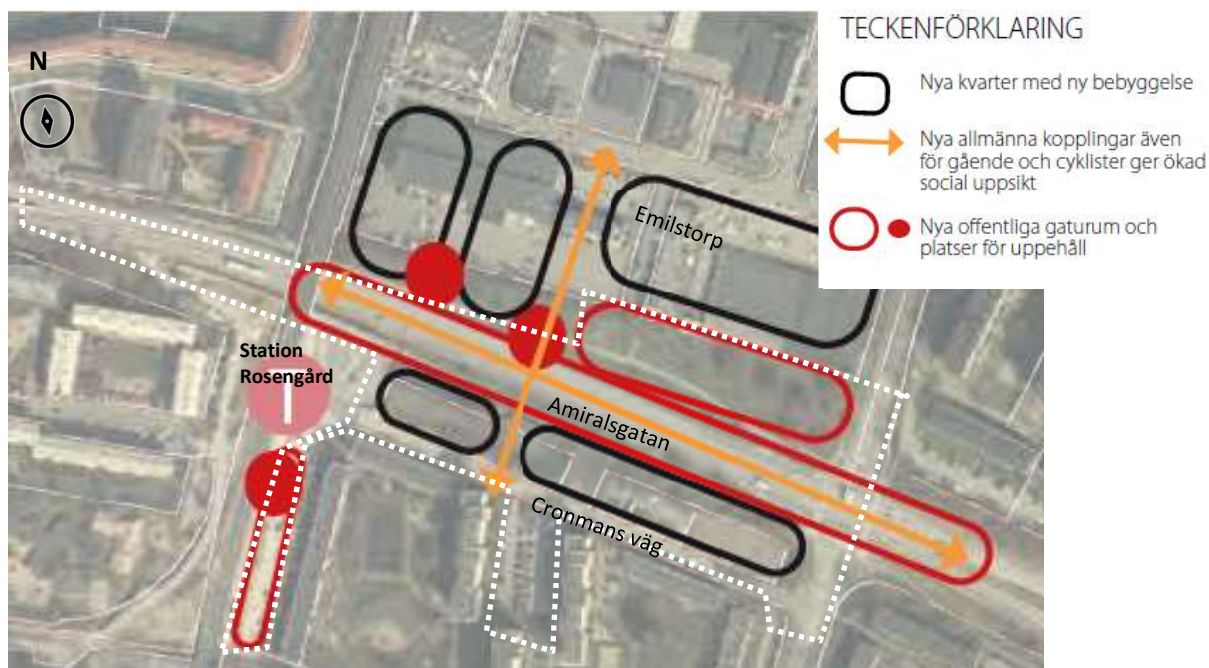
Avseende riksintresse för station bedöms ett genomförande av detaljplanen generera reseunderlag i form av fler potentiella resenärer till den spårburna trafiken, vilket bedöms som positivt för riksintresset.

Samhällskonsekvenser

Social konsekvensbedömning

Planförslaget har analyserats i en social konsekvensbedömning. Den visar att flertalet av nyttoindikatorerna för social hållbarhet uppfylls i enlighet med underliggande planprogram.

Nedan beskrivs sociala konsekvenser av detaljplanens förslag i korthet. De sociala konsekvenserna rubriceras här som nyttoindikatorer.



Med nya allmänna kopplingar för gående och cyklister samt nya offentliga rum och platser för uppehåll illustreras i ovanstående kartdiagram som på ett övergripande sätt visar hur den sociala uppsikten kan uppnås. Den sociala hållbarhetsanalysen har endast beaktat planområdet (vitprickat område), även om kartdiagrammet visar den planerade helheten när även Emilstorps två kvarter byggs.

Nyttoindikatorn aktiva och varierade gång- och cykelstråk: Amiralsgatan som sammanhållet stadsrum bidrar till att minska fysiska och mentala barriärer. Det sker i form av ökade vistelsekvaliteter i gaturummet. Med prioriterad ytfördelning till förmån för gående och cyklister skapas förutsättningar för trivsamma gaturum som främjar sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsdelarna med ett mer trafiksäkert och utvecklat gång- och cykelvägnät.

Nyttoindikatorn närhet till kollektivtrafik: Tillkommande bebyggelse föreslås i kollektivtrafiknära lägen. Intill busshållplatserna förbättras den sociala uppsikten med ny omgivande bebyggelse, fler mötesplatser och starka gångstråk som medför en tryggare utomhusmiljö både dag- och nattetid. Att bygga ut kollektivtrafiken har särskilt stor betydelsen i områden där kollektivtrafiken har hög nyttjandegrad sedan tidigare.

Nyttoindikator genhet i gångnätet: När gångnätet byggs ut ytterligare längs Amiralsgatan och gata på gåendes villkor förbättras genheten genom området. Ökad genhet innebär ökad användning av aktivitetsytor och mötesplatser. Särskilt för barn och unga.

Nyttoindikatorn för variation av bebyggelse typologi: Vid val att uppföra bostäder bör det eftersträvas att bidra till värden som saknas i det befintliga bostadsbeståndet som varierade bostadsstorlekar och upplåtelseformer inom varje kvarter. En variation av boendegrupper är något som ökar möjligheterna till en starkare identitet, ett socialt sammanhang och ökad tillhörighet. Efterfrågan på bostäder med många rum är hög då andelen barn per familj bedöms fortsatt ligga högt i området. Den publika byggnaden har möjlighet att bli ett landmärke för Rosengård.

Nyttoindikatorn för funktionsblandad stadsdel: Möjlighet för etablering av blandade funktioner med både bostäder och verksamhetslokaler medverkar till att fler människor är i rörelse under större delen av dygnet. Detta skapar förutsättningar för en ökad trygghet, vilket i sin tur främjar hälsa och välbefinnande. Fler möjliga arbetsplatser bedöms ge förutsättningar för en ökad förvärvsfrekvens. Detta är en viktig faktor för ökad integration.

Genom att möjliggöra för fler verksamhetslokaler för aktörer som är intresserade av att själva verka i området skapas förutsättningar även för ökad service och kultur- och fritidsutbud särskilt för barn som gynnas av närhetsprincipen. I vissa avseende förstår lokala aktörer behovet på platsen och områdets möjligheter och potential i högre grad för platsens möjligheter att bli en stark besöksnod i staden. Det är här som samverkan med civilsamhället, idésektorn och fastighetsägare kan etableras och göra skillnad. Att sätta Rosengård i en större kontext med ambitionen att ge fler malmöbor anledning att besöka området.

Nyttoindikator för tillgång till park: Kvalitativa offentliga rum tillförs i stadsmiljön med publika attraktiva torgplatser med möjlighet för hög trivsel, sociala kontakter, och ökat folkliv. Samtidigt förvinner en del utemiljöer. Park 1 på norra sidan av Amiralsgatan anses i ett barnperspektiv vara osäker ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och inte förenlig med stadens riktlinjer. Park 1 bör därför rikta sig till andra boende-besöksgrupper. Park 2 och 3 ger dock goda förutsättningar för barns aktiviteter.

Nyttoindikator för andel obebyggd yta: Genom möjligheten att behålla befintliga bostadskvarterets gårdsytor liksom möjlighet att behålla samt utöka befintliga allmänna platser och parker tillhandahålls säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser och aktivitetsytor för barn.

Nyttoindikator för närhet till samhällsservice: Förslaget bedöms bidra till att barn inom planområdet får ett acceptabelt avstånd till förskolan och skolan.

Barnperspektiv

Barnperspektivet har konsekvensbeskrivits under den sociala konsekvensbedömningen.

Jämställdhet

Jämställdhetsperspektivet har konsekvensbeskrivits under den sociala konsekvensbedömningen.

Bostadspolitiska mål

I stadens handlingsplan för bostäder från 2018 är tre geografiska områden prioriterade för utbyggnad för att säkerställa bostadsförsörjning. Rosengård är ett av dessa utbyggnadsområden med en förväntad utbyggnadskapacitet på cirka 2 000 bostäder och cirka 700 arbetstillfällen fram till 2040.

Genomförandet av denna första etapp enligt planprogrammet kan bidra till denna uppfyllelse genom att möjliggöra bebyggelse för bostadsändamål för upp till cirka 200 nya bostäder. Antalet bostäder beror på hur byggrätterna nyttjas och fördelningen mellan de olika användningarna som detaljplanen möjliggör. Detaljplanen ger möjlighet för funktionsblandning med uppförande av både flerbostadshus och radhus samt verksamhetslokaler med möjlighet till fler arbetstillfällen.

Detaljplanens förslag bedöms vara förenligt med storstadspaketet om att förenkla för Malmöborna att hitta bostäder och samtidigt stärka den sociala tryggheten, sprida välfärden och göra staden mer attraktiv utanför stadskärnan.

Tillgänglighet

Inom planområdet finns möjlighet att tillskapa tillgängliga miljöer. Det finns möjligheter till parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från entréer. För entréer till

verksamhetslokaler i publika bottenvåningar ska eventuell nivåskillnad till färdigt golvnivå tas upp inne i lokaler i första hand för att ansluta till marknivån på intilliggande gångyta på allmän plats. I andra hand löses tillgängligheten med hjälp av utvändiga ramper på kvartersmark. Tillgänglighet hanteras i bygglovs- och marklovsskede.

Kommunal service

Detaljplanens genomförande bedöms generera cirka 33 000 kvadratmeter bruttoarea som kan fördelas mellan bostäder och verksamhetslokaler. För att förstå behovet av grundskoleplatser, bedöms vid uppförande av bostäderna generera ett behov av cirka 25 förskoleplatser och 18 grundskoleplatser på lång sikt. På kort sikt kan behovet bli högre, beroende av inflyttningstakten i området.

Kommersiell service

Förslaget möjliggör ett tillskott av både bostäder och arbetsplatser. Detta gerett ökat underlag för olika typer av handel och service i och kring planområdet. De centrumverksamheter som detaljplanen möjliggör har potential att göra området till en besöksnod i staden. Möjligheter finns även för etablering av samhällsservice såsom tandvård, vårdcentral med mera.

5. Genomförande

Organisatoriska genomförandefrågor

Kommunen ansvarar genom fastighets- och gatukontoret för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgörs av allmän plats.

Malmö stad, genom fastighets- och gatukontoret, kommer att markanvisa byggrätter för bostäder, lokaler och parkering. Efterföljande köpeavtal eller tomträttsupplåtelse avser innehålla klausuler för ett klimateffektivt byggande och klimatanpassning för klimatkvarteret. Klausulerna kan även handla om samverkan för att åstadkomma cirkulär ekonomi, förhöjda rekreationsvärden på gårdarna, mobilitetsåtgärder. (*länshänvisning Energistrategi för Malmö 2022–2030 och Policyn för publik laddningsinfrastruktur i Malmö*).

Dispens har erhållits av Länsstyrelsen för att fälla träd som omfattas av biotopskydd för allé.

Frågor om lantmäteriförrättningar, ledningar och avtal ska samordnas mellan fastighetsägarna inom planområdet. E.ON ansvarar för att nätstationer uppförs.

Tidplan

Detaljplanen beräknas antas och vinna laga kraft under våren och sommaren 2025. Därefter kan detaljprojektering av gator påbörjas. Första byggstart på kvartersmark bör kunna ske i slutet av 2027. Första inflyttning bedöms kunna bli 2029 och detaljplanen bedöms vara helt genomförd 2036. Denna tidplan bygger på att detaljplanen inte överklagas. Detaljprojektering sker med antagen detaljplan som underlag. Färdigställande av gator och allmänna platser kan komma att ske successivt allt eftersom byggaktörerna färdigställer kvartersmarken.

Tekniska genomförandefrågor

Nödvändig grundundersökning för att utreda markförhållandena ska tas fram av exploatör i samband med bebyggandet av området. Kommunen ikläder sig inte något ansvar för grundförhållandena.

Teknisk försörjning

Ledningssystem

Vid höjdsättningen av området ska VA Syd medverka för att säkerställa att spillvatten och dagvatten kan avledas med självfall. I samband med fortsatt markprojektering ska behovet av ledningar för el och VA utredas. Projekteringen av byggnader och kvarterersmark ombesörjes av exploatör.

Teleledning kommer delvis att behöva flyttas i samband med genomförandet av detaljplanen i den sydvästra delen av kvarteret närmast stationsområdet samt i den östra delen kvarteret närmast Västra Kattarpsvägen.

För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el finns det ett bedömt behov av tre nätstationer. Kring en nätstation finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Styrkan beror bl. a. på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men försiktighetsprincipen tillämpas. Utformning och placering bör därför ske på ett sätt som begränsar exponeringen av spänningen, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Nätstationer ska placeras på kvarterersmarken. Vid placering av nätstation i byggnad eller fristående, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, till exempel bostad eller kontor.

Brand

Planområdet är beläget inom en insatstid för räddningstjänsten på 10 minuter. Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA-Syd. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats ska vara max 75 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov.

Trapphus ska utföras som Tr2-trapphus i enlighet med BBR (Boverkets byggregler 2011:6) för att säkra utrymningen till markplan vid brand. Utrymningsdimensioneringen är alltså inte tänkt att ske med räddningstjänstens höjdfordon. Tr2-trapphusen är utformade så att de ska hålla rök och brandgaser borta från själva trapphuset så att de, vid behov, kan användas som utrymningsväg.

Utbyggnadsordning

Ur teknisk genomförandesynpunkt rekommenderas att alla kvarter ska kunna uppföras oberoende av varandra. Dock bör vissa funktioner vara på plats i tidigt skede som till exempel dagvatten- och skyfallshantering, teknisk försörjning och parkeringslösning.

Ekonomiska genomförandefrågor

Eventuell flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, gas-, va-, tele- eller elledningar bekostas initialt av Malmö stad, om inget annat avtalas. Därefter av berörda fastighetsägare.

För omvandling av markparkeringarna intill station Rosengård och söder om Cronmans väg till allmänna platser, behöver marköverföring ske genom inlösen från nuvarande fastighetsägare. Planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning. Detta bekostas initialt av Malmö stad och därefter av fastighetsägaren/ledningshavaren om inget annat avtalas.

Genomförande av rekreations- och kulturmiljöstråket kommer att behöva finansieras genom externa medel. Möjligheterna för detta ska undersökas inför granskningsskedet av kulturförvaltningen.

Eventuell sanering av markförorening ska vara avhjälp innan startbesked ges. Detta bekostas av Malmö stad.

Enprocentregeln tillämpas för genomförande av den konstnärliga gestaltningen i offentlig miljö.

Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

Nya fastigheter inom området kommer att bildas genom avstyckning. Övriga förändringar av fastighetsindelningen kommer att ske genom fastighetsreglering. Fastighetsägare ansöker om fastighetsbildning och anläggningsförrättning. Ledningar som kommer att förläggas eller finnas kvar inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller genom att 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.

6. Planeringsförutsättningar

Bakgrund och organisation

Motiv för planläggningen

Utgångspunkten för planläggningen bygger på stadsbyggnadsnämndens tidigare beslut om godkännande av planprogrammet 6051 Amiralsgatan och station Persborg (2021) samt översiktsplanens intentioner om att station Rosengård utpekas som ett av Malmös fem attraktiva urbana tyngdpunkter.

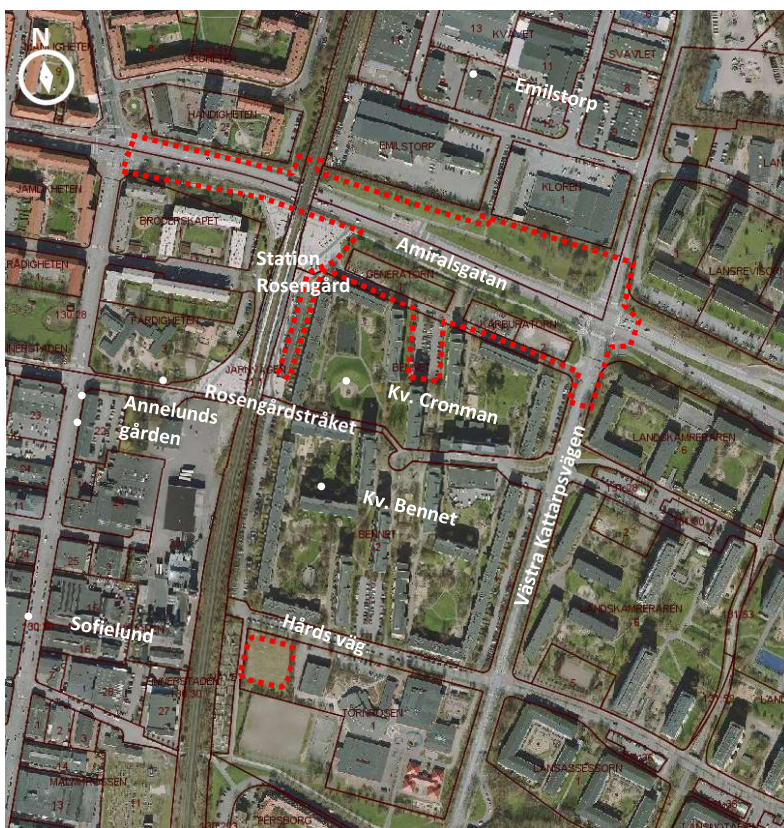
Planprogrammet föranleddes i sin tur av Malmökommissionens rekommendationer (2014) om ”att fysisk planering kan användas som motor för jämlik hälsa”.

Vidare har planläggningen föranletts av storstadspaketets satsning för att öka områdets tillgänglighet till ett kollektivtrafiknära läge, intill huvudcykelnät och med god samhällsservice och grönområden i närområdet, vilket gör det lämpligt för exploatering. Området utgör ett led i sammanlänkningen av Rosengård och stadskärnan både genom byggda strukturer och starka rörelse stråk.

Medverkande

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

Planområdet



Flygfotofoto över planområdet med omnejd. Ungefärligt planområde inom rödprickad linje.

Fastighetsgränser är markerade med brun linje.

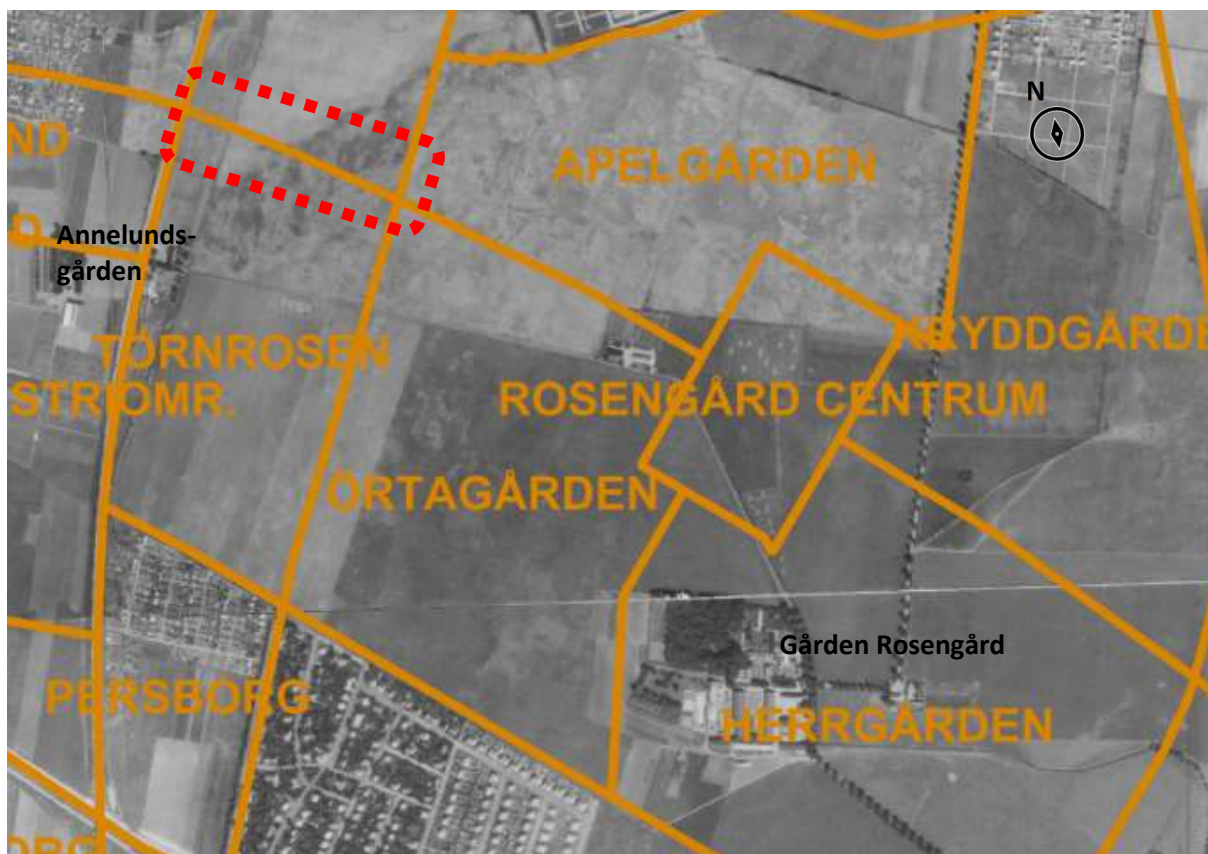
Plandata

Planområdet är cirka 58 000 kvadratmeter stort. Planområdet består till största del av kommunägd mark. Två markparkeringar som införlivas i planområdet tillhör fastighetsägaren Culture Cashbah Västra Fastighets AB.

Platsens historik

Stråk, platser, struktur, sammanhang

Planområdet utgör en viktig länk i väst - östlig riktning i staden där stationsområdet idag angränsar till Rosengårdsstråket som ett av de starka cykelstråken mellan centrum och östra Malmö. Planområdet ligger mellan de två verksamhetsområdena Emilstorp i norr och Sofielund i sydväst. Amiralsgatan är den mest dominanta gatustrukturen i denna stadsdel och kopplar ihop Inre Ringvägen med centrala delarna av staden. Gångvägnätet i omgivande bostadsområden är väl utbyggt men upplevs som svårorienterat.



Flygfoto 1938–1947 med planområdet som röd markerat område var uppodlad mark fram till. Gården Rosengård ligger i nedre högra hörnet. Väster om det markerade planområdet syns Annelundsgården (källa Malmö stad).

Rosengård i Västra Skrävlinge by

De östra delarna av planområdet var uppodlad mark fram till det att den nuvarande bebyggelsen uppfördes under 1960-talet. Området tillhörde Västra Skrävlinge by som låg på egendomen Rosengårds mark. Gården *Rosengård* anlades i början av 1800-talet och ägdes från 1848 till 1959 av familjen Kockum. Mangårdsbyggnaden finns bevarad i kvarteret Kronokameraren som idag är mer känt som *Drömmarnas bus*.

En landsväg gick mellan Västra Skrävlinge by och Malmö stad, förbi gårdarna Rosengård och Annelund. Vägen kallades Rosengårdsvägen och går än idag genom bostadsområdena och förbi Rosengårds stations södra sida, i linje med Annelundsstigen och Bennets väg. En byggnadslänga från Annelundsgården finns bevarad i kvarteret Masugnen.

Boendeideal och livsmiljöer för befintlig bebyggelse

Stadsplanechefen Gunnar Lindman tog fram en dispositionsplan "Rosengårdsstaden" 1956 som skulle innehålla 8 700 lägenheter. Den första etappen som byggdes ligger idag intill station Rosengård och kallas kvarteret Cronman och Bennet och ligger på fastigheten Bennet 2.

Det intilliggande bostadsområdets karaktär präglas av miljonprogrammets idéer med stora, rätvinkliga volymer bortvända från Amiralsgatan. Här finns långa siktlinjer, en långt driven trafikseparering och funktionsuppdelning. Byggnaderna på kvarteren Bennet och Cronman är utformade som enkla byggnadsvolymer med platt tak, i tre, fem, sju och nio våningar. Fasadmaterialet är gult tegel kombinerat med eternitskivan "Malmex" i olika kulörer. Balkongfronterna består av målad betong och femvåningshusen har ett raster av vitmålad betong i fasaden. Längs takfoten löper en hög sarg på alla husen, även den av eternit.



Kvarteret Cronman och Bennets karaktäristiska bebyggelsestruktur och dess våningstal skulle kunna återspeglas i utbyggnaden mot Amiralsgatan.

Tegel, eternit och keramik

Gult eller rött tegel var det dominerande fasadmaterialet i rekordårens bebyggelse i Malmö. Ofta kombinerades det med fönsterbröstningar och fasadpartier klädda med eternitskivor av olika slag. Fasaderna var i regel släta och helt odekorerade, men en dekorativ effekt kunde ändå uppnås genom att exempelvis keramiska material som mosaik användes vid entréer eller under fönstren. Balkonger accentuerade fasadernas repetitiva uppbyggnad, eller samlades i hela balkongfasader uppbyggda som raster av betongelement.

Boendestandard

Lägenheterna i de storskaliga bostadsområdena var ofta mycket ljusa och praktiska. Badrummen var rymliga och balkongerna stora jämfört med äldre tiders bostadshus. Lägenheternas utformning och utrustning var standardiserad och baserad på vetenskaplig forskning, exempelvis vid Hemmens forskningsinstitut, grundat på 1940-talet.

Utemiljön

Ytorna för utemiljön var generöst tilltagen och anpassad för barns lek i olika åldrar. Sandlådor med sittplatser intill placerades vid bostadshusens entréer. Ute på gårdarna fanns stora lekplatser och bollplaner. Dessa var asfalterade eller grusade vilket gjorde att stora ytor saknade grönska. Det fanns dock gröna inslag såsom gräsbeklädda kullar tillskapade av schaktmassor, och trädplantering i strikta rader. På den nordvästligaste gården byggdes en stor fri-luftsteater som en plats för både lek och kultur, och centralt i området förlades ett torg. Stora ytor i områdets ytterkanter användes för bilparkering.

Kulturmiljö

För området gäller generella varsamhetsbestämmelser för all bebyggelse, vilket betyder att hänsyn ska tas till byggnaders och anläggningars tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. Det finns inte någon *utpekad kulturhistoriskt särskilt värdefull miljö inom planområdet*. Till planprogrammet för Amiralsgatan har en kulturmiljöanalys tagits fram av området. Analysen baseras på *Handlingsprogrammet för arkitektur och stadsbyggnad* och

är ett planeringsunderlag uppbyggt utifrån översiktsplanen 2000 avseende riktlinjer för hur den byggda miljön ska utvecklas (se även planprogrammet sid.70).

Behåll en sammanhållen bebyggelsekaraktär – långsträckta, horisontellt betongade huskroppar med platt tak, det gula teglet och den höga taksargen.

Vid komplettering av ny bebyggelse, följ antingen den befintliga repetitiva strukturen eller ett tydligt förhållningssätt till denna.

Variera byggnadshöjder så att mesta möjliga solljus kan fångas in på gårdar och lägenheter. Ett samspel av höga skivhus och låga längor av trevåningshus i området.

Ta tillvara trafiksepareringens positiva egenskaper. Behåll trafiksepareringen i vissa avsnitt där den är extra tydlig. Ett stort, sammanhängande område fritt från biltrafik.

Behåll karaktären ”hus i park”. Tänk på att grönytornas storlek har en relation till höjden på byggnaderna och innefattar ljusa lägenheter och stora bostadsgårdar.

Ta upp ursprungliga och tidstypiska inslag i gårdsmiljön.

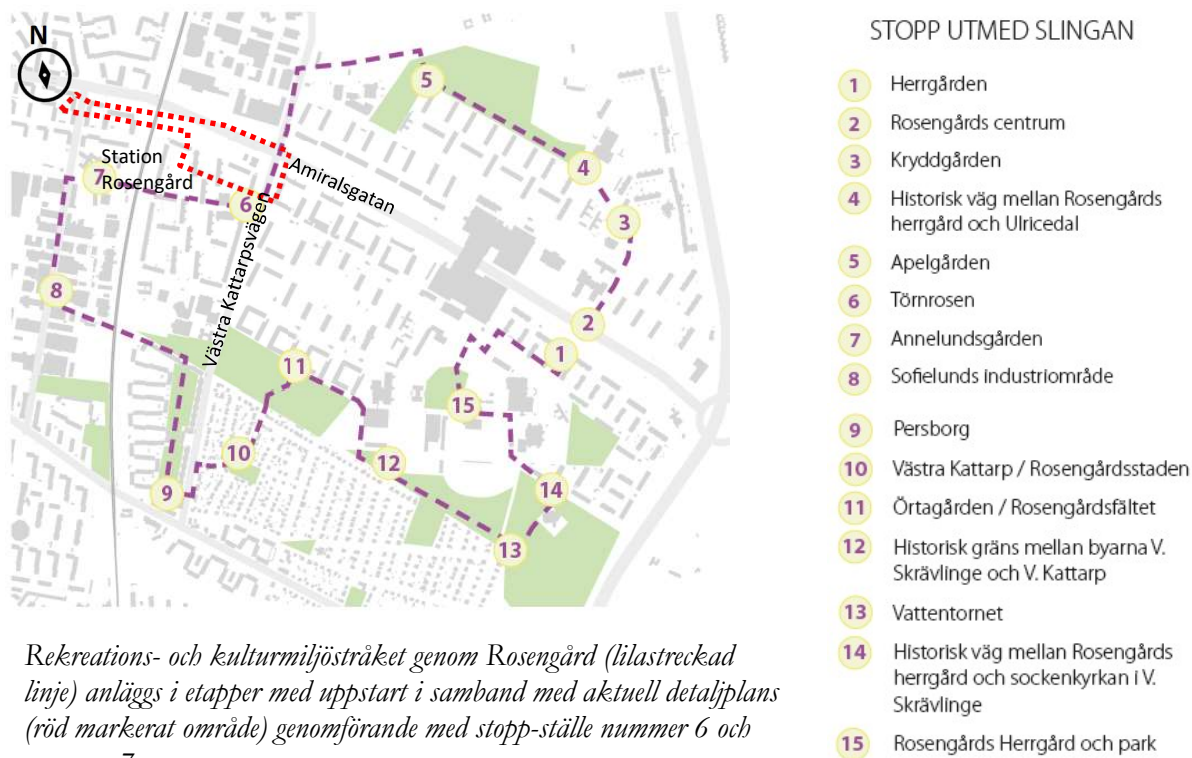
Ta upp samma typ byggnadsanknuten konst som från 1960-talet vid entréer.

Tänk på den offentliga konsten i planeringen. Se till att de får ett utrymme och den placering de kräver.

Det finns inga utpekade fornlämningar inom planområdet.

Allmänt rekreations- och kulturmiljöstråk

I planprogrammet initierades ett allmänt rekreations- och kulturmiljöstråk genom Rosengård. Genom att röra sig längs stråket ges möjlighet att förstå Rosengårds kulturhistoriska bakgrund på ett enkelt sätt genom att följa och stanna upp vid skyltar placerade längs stråket. Rekreations- och kulturmiljöstråket regleras inte i detaljplanen, men beskrivs här eftersom det ska präglade innehåll och genomförande av den föreslagna parken i detaljplanen.



Intilliggande industriområde Emilstorp

Bebyggelsen i Emilstorps industriområde är med få undantag uppförd under 1960- och 70-talet. Det dominerande materialet är tegel, oftast i röd kulör. Bebyggelsen består till stor del av byggnadskomplex som är sammanfogade med kontorsdel mot intilliggande större gator och en verkstadsdel som vänder sig in mot kvarteret. De omsorgsfullt utformade kontorsbyggnaderna är ofta försedda med ett dekorativt entréparti och detaljer av koppar. Arkitekter som Sture Kelfve, Ragnar Näsman och Bertil Matsson finns representerade gällande nybyggnadsritningarna och Sydark i Malmö har stått för flera av de senare genomförda ombyggnaderna. För övrigt karaktäriseras området av en låg bebyggelse uppförd i en till två våningar. Den södra delen av kvarteret utgörs av bebyggelse delvis uppförd i korrugerad plåt.

Intilliggande industriområde Sofielunds industriområde

Sofielunds industriområde har byggts ut successivt under hela 1900-talet. Flertalet byggnader är dock från 1930- och 40-talet och karaktäriseras av en-, två- och trevåningsbyggnader i gult eller rött tegel. Bebyggelsen är enkel men arkitektoniskt väl genomarbetad. Detta gäller i synnerhet för bebyggelsen längs Norra Grängesbergsgatan med välbevarade byggnader på fastigheten Kampen 24 och Masugnen 26 som utmärkta representanter för denna kvalitativa bebyggelse. Även om Sofielunds industriområde i sin helhet kännetecknas av den malmötiska tegelfunktionalismen finns det byggnader som ur ett arkitektoniskt avseende, sticker ut.

Gröning norra sida av Amiralsgatan

Inom planområdet finns ett befintligt grönstråk längs Amiralsgatans norra sida med en gång- och cykelväg som leder in till centrum. Grönstråket har cirka 90 stycken träd. Här finns både nyplanterade och äldre träd av olika arter varav 60 stycken individer är vitala. Krondiametern varierar mellan 5 och 15 meter. De äldsta träden är cirka 60 år gamla. De står i stora grupper och består mestadels av naverlönnar. Yngre trädbestånd domineras av turkisk ek och är cirka 20 år gamla.

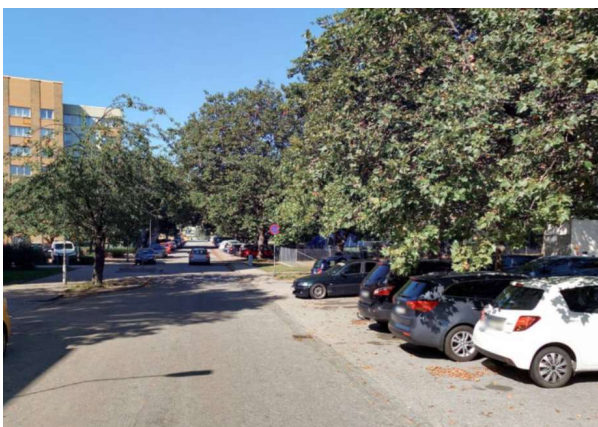
Grönstråket är bullerutsatt med bullernivåer på mellan 55 dBA och 65 dBA. Grönstråket är cirka 320 meter långt. I dess östra delar i korsningen Scheelegatan och Amiralsgatan är det cirka 60 meter brett. I dess västra delar i mötet mellan järnvägsbron är det cirka 20 meter brett. Grönstråket sluttar västerut med en fallhöjd på cirka två meter med lägsta punkt intill järnvägsbron.



Det relativt smala grönstråket norr om Amiralsgatan med nuvarande cykel- och gångstråk har potential att utvecklas med en tydligare parkkaraktär.

Grönska på norra sidan av Cronmans väg

Mellan Amiralsgatan och Cronmans väg står idag ett 80-tal både unga och äldre träd. Cirka 60 av dessa träd är vitala och välmående, med krondiameter från 5 till 20 meter. Majoriteten av träden är äldre och står i rader. Trädraderna ut mot Cronmans väg är biotopskyddade.



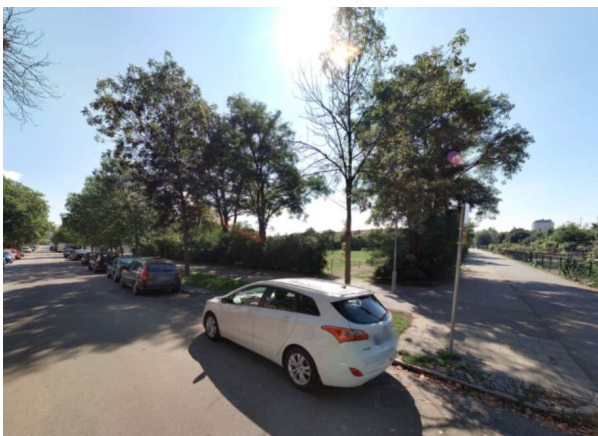
Trädplantering mellan Cronmans väg och Amiralsgatan utgörs delvis av biotopskyddade träd.



Träd vid järnvägsstationen är cirka 20 år gamla.



Intill och på parkeringen tillhörande kvarteret Törnrosen på södra sidan av Cronmans väg växer cirka 30 vuxna träd. Träden på västra sidan är vitala med en krondiameter på cirka 8–10 meter.



Gräsytan intill Härds väg kantas av tät trädbestånd. Här växer cirka 25 vuxna träd.

Konstnärlig gestaltning

När Rosengård planerades avsattes en procent av den totala byggkostnaden till konstnärlig gestaltning, vilket resulterade i stora satsningar på offentlig konst i området. Bland annat så placerades skulpturgruppen *Stad för lekar* av Birgitta Stenberg-Hultén och CO Hultén på det centrala torget och vid varje entré på de högre husen finns någon form av konstnärlig gestaltning. Den konstnärliga gestaltningen i Rosengård är ett tydligt karaktärsdrag för området och har stora kulturhistoriska värden. Den traditionen tas upp i denna detaljplan i samband med genomförandet av de allmänna parkerna.

Kollektivtrafik

Genom det så kallade *storstadspaketet* sker en av 2000-talets hittills största infrastruktursatsningar i kollektivtrafik och cykelbanor i Malmö, med ambitionen att det är färdigt år 2031. Satsningen innebär att åtta av stadens busslinjer blir elektrifierade och att fem busslinjer omvandlas till *Malmö Expresslinjer* med hög framkomlighet för busstrafiken. Staden ska i sin tur bygga cirka 28 000 bostäder som ska fördelas inom de sträckor där dessa fem busslinjer går.

Syftet med infrastruktursatsningen är att optimera den samhällsekonomiska lönsamheten genom att förenkla för Malmöborna att hitta arbete och bostäder och samtidigt stärka den sociala tryggheten, sprida välfärden och göra staden mer attraktiv utanför stadskärnan.

Buss

Inom planområdet ligger station Rosengård. Den trafikeras av stadsbusslinje fem och nio. Stadsbusslinje fem går mellan Fullriggaren i Västra hamnen till Stenkällan i Husie via bland annat Malmö C, Folkets park och Nobeltorget. Stadsbusslinje fem har en turtäthet med avgångar var femte minut under vardagar och var 10–15 minut under helger.

Stadsbusslinje nio går mellan Värnhem och Ön via bland annat Limhamn, Hyllie och Lindängen. Stadsbusslinje nio har en turtäthet med avgångar cirka var femte – tionde minut under vardagar och var 20–30 minut under helger.

Tåg

Rosengård tågstation ligger direkt väster om planområdet. Tågstationen trafikeras av pågatåg med förbindelser mot Malmö Central och Hyllie. Även godstrafiken passerar tågstationen utan stopp. I stället för att redovisa dagens årsdygnstrafik visas nedan Trafikverkets Trafikprognosen för spårtrafik år 2040. Den prognosen används även för att beräkna bullernivåer och utgår från Trafikverkets årsdygnstrafik (ÅDT) basprognos för spår.

Tågtyp	Antal (ÅDT) [st]	Medellängd [m]	Maxlängd [m]	Hastighet [km/h]
Gods	48,1	673	730	100
X61 (X60)	91,2	150	150	160

Trafikseparering

Miljonprogrammets inriktning med SCAFT-planering (trafikseparering) har skapat en kraftigt separerad trafikmiljö som präglar utformningen av området runt Amiralsgatan med broar, ramper och tunnlar för bil- gång- och cykeltrafik. Avståndet mellan plankorsningarna längs Amiralsgatan varierar mellan 200 - 400 meter. Separata övergångsställen finns längs Amiralsgatan vid station Rosengård intill busshållplatsen samt vid gatukorsningarna vid Västra Kattarpsvägen och Thomsons väg.

Amiralsgatan delar planområdet. Gatan har idag gångbana och cykelbana på bägge sidor om Amiralsgatan. Amiralsgatan används även för tung trafik fram till Sofielunds

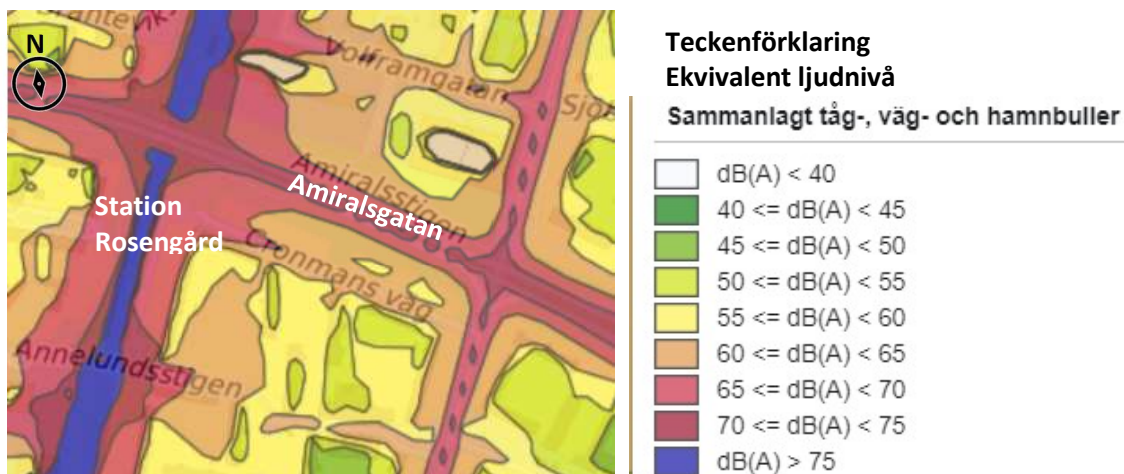
verksamhetsområde och Emilstorps verksamhetsområde. Längs station Rosengårds södra gräns går Rosengårdsstråket, som är ett starkt cykelstråk, från Husie till centrala Malmö.

Dagens trafikmängder (2021) på Amiralsgatan genom planområdet är cirka 17 600 fordon per medelvardagsdygn. Detta kan jämföras med de högsta uppmätta trafikflödena på 24 600 fordon per medelvardagsdygn år 2003. Senaste trafikmätningen på Cronmans väg (2007) visar på 1200 fordon per medeltrafikdygn.

Cykelflödena på Amiralsgatan öster om Norra Grängesbergsgatan är idag (2021) drygt 1 100 fordon per vardagsdygn.

Trafikbuller

Planområdet utsätts för trafikbuller från både järnväg och väg.



Utdrag ur bullerkarta för mätår 2017 som visar trafikbullersituation för Amiralsgatan innan uppförande av bullerplank mot järnväg. Bullerkartan visar att bulleråtgärder behövs vid uppförande av bostäder mot Amiralsgatan' (Malmö stad, 2023).

Teknisk försörjning

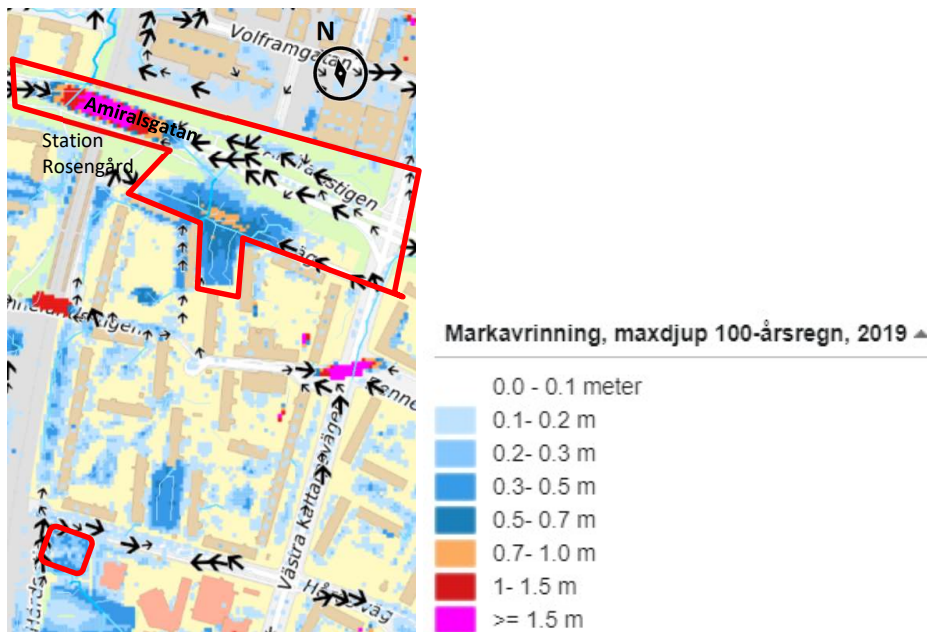
Vatten

Dagvatten

Planområdet avvattnas till Risebergabäcken. När delar av planområdet nu ska bebyggas kommer kapaciteten för ytterligare hantering av dagvatten behöva byggas ut med motsvarande cirka 1300 kubikmeter.

Skyfall

Planområdet tillhör ett större avrinningsområde där avrinning sker från söder mot norr genom delområdet Törnrosen in i planområdet. Vattnet ställer sig på markparkeringen på fastigheten Bennet 2, Cronmans väg samt på fastigheten Generatoren 1 och Karburatorn 1 och rinner slutligen vidare till Amiralsgatans lågpunkt under järnvägen.

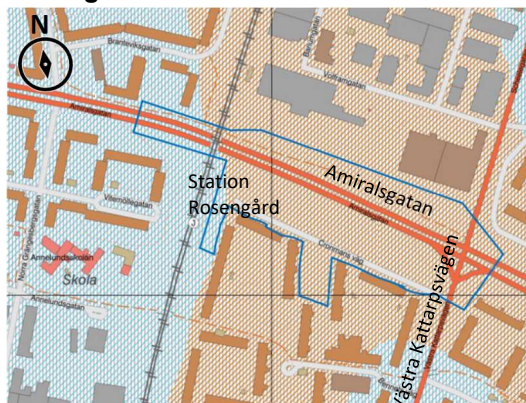


Skjfallskartering för avrinningsområdet där Cronmans väg samt punkten under järnvägsbron utgör lägpunkterna i området idag dit ytvatten avrinner vid skjfallsregn (Malmö stad, 2019).

Spillvatten och dricksvatten

Befintliga ledningar är dragna i Cronmans väg samt i nuvarande cykelstig som går mellan Cronmans väg och Amiralsgatan. Den föreslagna detaljplanens användningsgränser anpassas så att tvärgående ledningar hamnar under allmän platsmark med säkerhetsavstånd på 6 - 7 meter ifrån ledningars mitt.

Geologiska förhållanden



Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) jordartskarta består jordarterna inom planområdet av moränlera eller lerig morän samt postglacial sand (brun markerat område) (Källa SGU:s jordartskarta).

Kommunal och kommersiell service

Förskolor och skola finns intill station Rosengård samt i Sofielund och Apelgården strax norr om Amiralsgatan. Kommersiell service finns inom 500 meter från planområdet vid Rosengård centrum.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen (2023) redovisas aktuellt planområde som blandad stadsbebyggelse. Området från station Rosengård längs Amiralsgatan fram till Inre ringvägen anges samtidigt som ett av stadens utbyggnadsområden med en förväntade utbyggnadskapacitet inom fokusområde 1 på cirka 2000 bostäder, 900 arbetsplatser samt 40 förskoleplatser genom

blandad stad funktioner. Här anges att station Rosengård, mellan Rosengård och Annelund ger stora möjligheter och drivkrafter för stadsutveckling i området. Att det övergripande syftet är att med fysisk stadsutveckling även förbättra sociala och hälsomässiga förhållanden.

I översiktsplanen anger även att i stationsnära lägen ska det eftersträvas en hög bebyggelse-täthet och en generell förtätning. Syfte är att skapa ett större resandeunderlag och därmed stödja den spårburna trafiken, som ger förutsättningar för hållbar livsstil när det kommer till resandevanor.

Generella riktlinjer för bebyggelse-täthet

Utdrag av de riktlinjer i översiktsplanen som berör planområdet:

Att lämplig bebyggelse-täthet bedöms ur ett helhetsperspektiv utifrån platsens förutsättningar och dess roll i Malmö som helhet.

Att bebyggelse-tätheten ska vara som högst nära befintliga och framtida kollektivtrafikintensiva platser, med god tillgång till service.

Att i områden inom ny blandad stad och vid omfattande omvandling av befintliga områden ska en högre bebyggelse-täthet eftersträvas, än på platser i motsvarande lägen som har byggts vid en annan tid.

Att vid mindre omfattande förändringar i befintlig blandad stad ska förändringar relatera till den existerande karaktären.

Täthetsgrad 2 - 3

I översiktsplanen anges täthetsgrad 2–3 dominerat av bostadsbebyggelse och offentlig service med inslag av annan service, kontor och andra verksamheter. Referensområden är: Bo01 i Västra hamnen (e-tal 1,1), Möllevången (e-tal 1,3), Hyllie allé (e-tal 1,8) samt Flagghusen (e-tal 1,4). I översiktsplanen används exploateringsgraden utifrån den sammanlagda arean av både kvarter och intilliggande gator (Täthet, Malmö Stad,2018).

Översiktsplanen anger även att en hög funktionsblandning ska eftersträvas, samt variation av bostadstypologier i form av flerbostadshus och inslag av radhus.

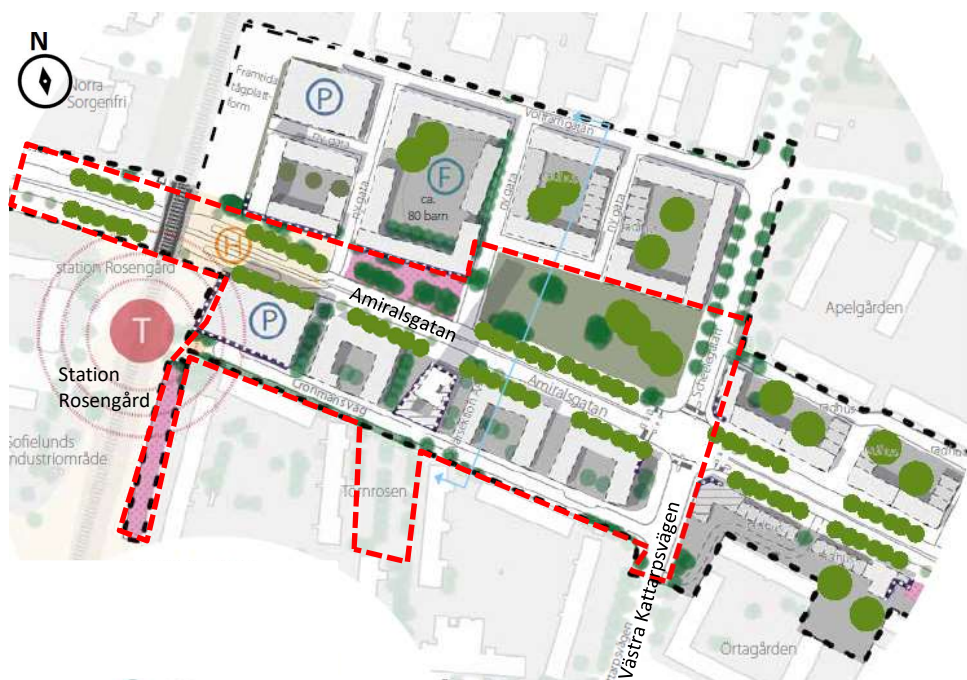
Platsspecifika riktlinjer

I den fördjupad geografiska delen i översiktsplanen för Rosengård – kallat platsspecifika riktlinjer framgår att:

- * Fler bostäder och bostadstyper, arbetsplatser och service samt nya platsbildningar, mötesplatser och parker ska skapas.
- * Förtätning ska i första hand ske på parkeringsplatser och ytor längs Amiralsgatan.
- * Gröna kvaliteter ska värnas och utvecklas.
- * Amiralsgatan ska omvandlas till ett mer stadsmässigt gaturum med lägre hastigheter, korsningar i plan och med både bostäder och verksamheter med entréer mot gatan.
- * Dagvattenhanteringen ska säkerställas med hjälp av bland annat träd och regnbäddar. Även åtgärder för att hantera skyfall behövs inom området.
- * Korsningspunkter med cirka 150 meters mellanrum ska eftersträvas längs Amiralsgatan. Busstrafik ska prioriteras i korsningspunkterna.
- * Möjligheten att öka den fria höjden under cykelbroarna som korsar Adlerfelts väg och Frölichs väg ska utredas. Större fordon kan då passera och en mer hållbar avfallshantering upprätthållas.
- * Utformningen av Amiralsgatan ska ta hänsyn till näringslivets behov av transporter mellan Sofielunds och Emilstorps verksamhetsområden och Inre Ringvägen.

Planprogram

Detaljplanens mål och stadsbyggnadsidé tar utgångspunkt i de *fem prioriterade stadskvaliteterna* i planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg. Stadskvaliteterna är "En god bebyggd miljö, en tydlig sammanlänkad gata, en gångvänlig stadsdel, tillgång till rekreation, fritid och kultur samt ett ökat serviceutbud och tillgång till arbetsmarknad". Stadskvaliteterna bygger på en metodutveckling för ökad social hållbarhet och tillgång till en mer jämlik stad genom att maximera de mest efterfrågade stadskvaliteterna.



Strukturplan för första etappen av planprogram 6051 Amiralsgatan och Persborg ger möjlighet för blandad stad med 680 bostäder, 260 arbetsplatser och 80 förskoleplatser samt två parkeringsbus. Rödmarkerad streckad linje anger ungefärligt detaljplaneområde exklusive parken längs Härds väg (Malmö stad, 2023).

Plan för Malmös gröna och blå miljöer (2019)

Planen ger stöd för att främja hälsa och välbefinnande genom att det är enkelt att röra sig, till exempel genom att gå, jogga, rida och cykla. Planen ger stöd för att antalet träd ska öka samt att eftersträva fler större träd för att uppnå en högre krontäckningsgrad. Planen ger också stöd för att främja den biologiska mångfalden genom att gator och torg har utformats på ett bra sätt och att vattenmiljöer, ängsytor och gräsmarker reserverats för sammanhängande areal för värdefulla biotoper.

Planen ger även stöd för att skydda värdefulla naturmiljöer genom arrendeavtal, liksom att klimatanpassats genom säkrare översvämningshantering där parker och grönytor har anpassats för att hantera nederbörd och värmeböljor. Vidare stödjer planen att stärka invånarnas delaktighet genom att bland annat eftersträva att boende erbjuds att delta i sitt bostadsområdes skötsel. Planen syftar också till att stärka delaktigheten vid åtgärder som förnyelse av rekreativa områden, vilket i sin tur stärker samhörigheten.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är PL362, PL643, ÄDP 5536, PL804 samt DP 5116.

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

Underlag till planarbetet

Gestaltning av allmänna platser

De nya allmänna platserna torg och parker, inom planområdet kommer att ha stor betydelse för områdets upplevelse och användning. För att säkerställa en hög ambitionsnivå för gestaltning av de allmänna platserna i detaljplanen pågår framtagande av ett gestaltungsprogram för de allmänna platserna under hösten 2023/våren 2024. Som underlag för gestaltungsprogrammet har dialog förts med Rosengårdsborna under sommaren och hösten 2023 (*Behovskartläggning Rosengård, 2023*) om vad de ser för behov och funktioner av dessa allmänna platser.

Stadens dialog 2010–2022

Under det senast decenniet har det förts ett antal dialoger med boende i Rosengård där flertalet förvaltningar varit delaktiga. Det har handlat om dialoger allt från användning av de allmänna platserna till områdesprogram och planprogrammet för Herrgården, etablering av station Rosengård.

Kunskapsallianser (2017–2019)

Att vara delaktig i samhället och ha inflytande över sin livssituation är centralt för en god hälsa och för upplevelsen av sammanhang och välbefinnande. Representanter från ett antal kommunala förvaltningar arbetade med samverkan mellan boende, näringsidkare, fastighetsägare och föreningar under 2017–2019 i Rosengård inom den så kallade *Amiralsstadens processgrupp*. Syftet var att göra det lättare för nya och gamla nätverk att utvecklas och få kontakt med varandra, samt att skapa en samsyn och stärka gemenskapen och känslan av tillhörighet i området. De så kallade *kunskapsallianserna* har bestått av allt från intervjuer med boende och verksamma i Rosengård om deras liv och drömmar, till konkreta förslag på fysiska områdesomvandlingar. Kunskapsallianserna har delvis fungerat som underlag för framtagande av planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (redovisas i ett övergripande sammanhang under stadskontorets kartläggning av Malmö stads samverkan med idéburen sektor, 2019). I det inledande planprogramsarbetet gjordes ett gediget arbete i samverkan med boende, näringslivet, fastighetsägare för hur en vision av Amiralsgatans omvandling skulle kunna se ut genom den så kallade Idéverkstaden för Amiralsstaden. Här lades grundstrukturen för Amiralsgatan utveckling till en stadshuvudgata.

Hållbara Rosengård-Fokus Rosengård (2010)

Programmet togs fram under en av de tidiga dialogerna med boende, näringsidkare och organisationer i Rosengård. Projektet fokuserade på satsningar på miljöomställning och hållbar utveckling i Rosengård kopplat till stadens vision att Malmö ska vara en hållbar

stad senast 2025. I samband med det påbörjades planeringen av Rosengårdsstråkets

fortsättning genom stadsdelen med fler mötesplatser i det offentliga rummet som exempelvis Örtagårdstorget vid bokalerna, Rosens röda matta. Andra initiativ var Malmöexpressen (linje 5) liksom en energieffektiv renovering av Bostadsrättsföreningen Hilda och Rosengårds ishall. Satsningen som stakades ut i programmet har tillsammans med områdesprogrammet för Herrgården medverkat till den förändrade bild av Rosengård som skett fram till idag.

Kommunövergripande dokument

Riktlinjer för transformatorstationer, 2022

Riktlinjer för bottenvåningar, 2022

Arkitekturstaden, 2017

Skyfallsplan för Malmö, 2017

Grönplan för Malmö, 2003

Naturvårdsplan för Malmö, 2012

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, 2020
Mobilitet för Malmö, 2020
Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016
Riktlinjer för markanvisningsavtal
Dagvattenstrategin, 2008
Skyfallsplan för Malmö, 2017

Utredningar till grund för planförslaget

Behovskartläggning allmänna platser Rosengård, 2023.
Trafikbullerutredning, Sonica akustik, 2023.
Kartläggning Malmö stads samverkan med idéburen sektor, stadskontoret 2019
Trafikanalys Amiralsgatan, Malmö stad 2022
Parkeringsanalys Stadsbyggnadskontoret, 2022
Översiktlig miljöteknisk undersökning - PM Amiralsgatan Etapp 1, Ramböll, 2023
Stadens sammanvägda riskbedömning, 2020
Stadens Trafik- och tågbullerkartor, mMap
Stadens skyfallskartering, 2020
Dagsljudsstudie, Open studio, 2023
Trädrappport Cronmans väg Malmö, Sigrid Stensson, 2022
Riskbedömning av trädbestånd på Amiralsgatan, Trädkontoret AB, 2023
Förprojektering 6670 Etapp 1 Amiralsgatan, Rosengård, Malmö stad Slutrapport, 2023.

Daniela Duljan Krizanec
Enhetschef

Annika Arvidson
Planhandläggare