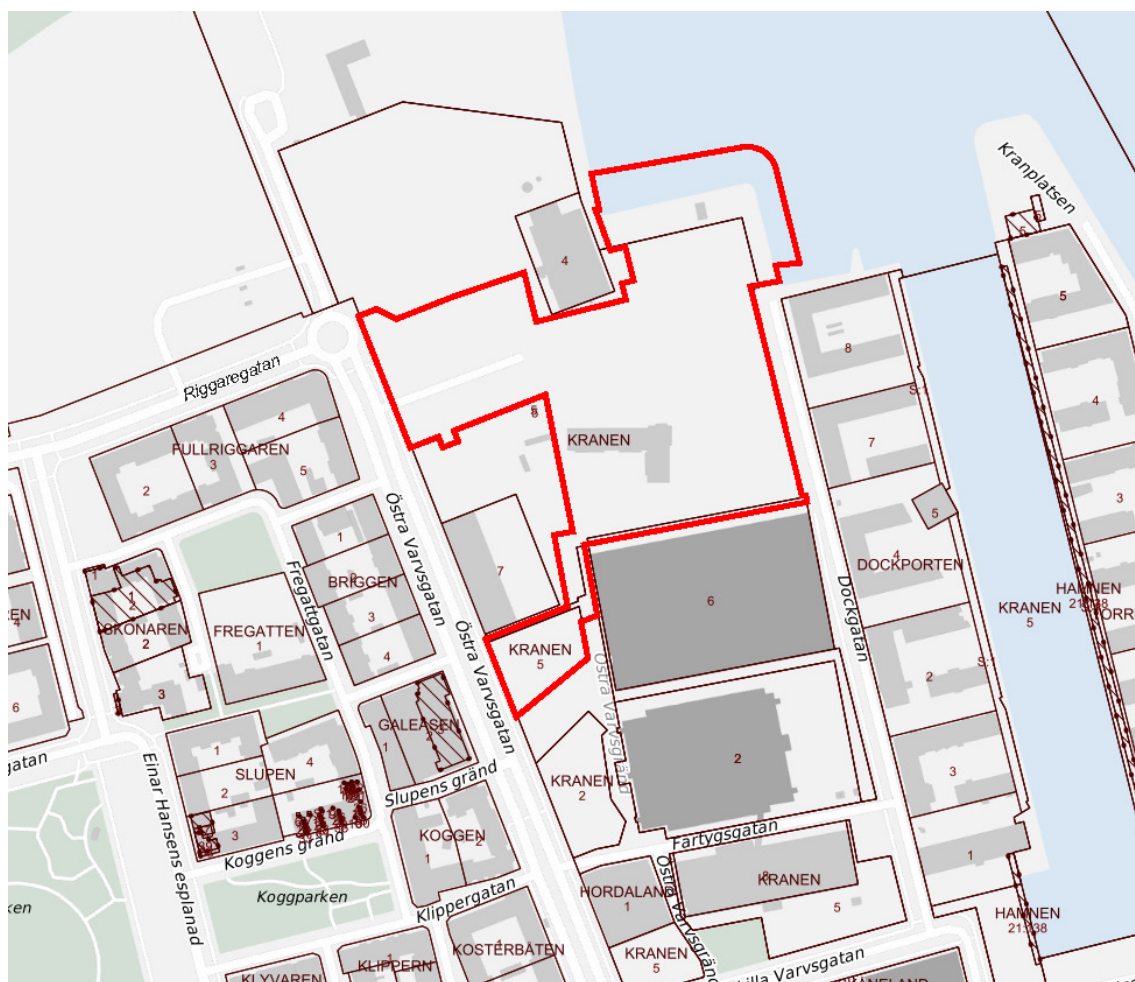




PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen i Malmö



Orienteringskarta med planområdet markerat med röd linje.

Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
SBN planuppdrag Juni 2021	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN Samråd April 2022	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Samrådstid 11 maj – 12 juni 2022
SBN Granskning Oktober 2024	Beslut om granskning i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Granskning under minst 3 veckor
SBN antagande Juni 2025	Beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
Laga kraft Augusti 2025	

Planfakta

Planhandlingar

- denna planbeskrivning
- plankarta

Övriga handlingar i ärendet

- samrådsredogörelse

Innehållsförteckning

1 Planförslaget i korthet	4
1.1 Syfte.....	4
1.2 Sammanfattning	4
2 Planförslag	6
2.1 Stadsbyggnadsidé / Områdets disposition och gestaltning	6
2.2 Gestaltungsprinciper.....	8
Karaktärsområden.....	12
2.3 Planbestämmelser.....	17
2.4 Genomförandetid.....	29
2.5 Gröna och rekreativa miljöer.....	29
2.6 Trafik	31
2.7 Teknisk försörjning	36
3 Konsekvenser	38
3.1 Bedömning av miljöpåverkan.....	38
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa	38
3.3 Ekonomiska konsekvenser	71
3.4 Konsekvenser för fastigheter	71
3.5 Samhällskonsekvenser.....	72
3.6 Konsekvenser för riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken	76
4 Genomförande	78
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor	78
4.2 Tekniska genomförandefrågor	78
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor.....	83
4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor	83
5 Planeringsförutsättningar	84
5.1 Bakgrund och organisation	84
5.2 Planområdet	84
5.3 Tidigare ställningstaganden	89
5.4 Underlag till planarbetet.....	90

1 Planförslaget i korthet

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga området med blandad stadsbebyggelse i form av bostäder, kontor, vissa skolfunktioner samt centrumfunktioner. Detaljplanen ska också göra det möjligt att utveckla nya offentliga rum i form av kajtor och en park, samt att koppla samman området med övriga delar av Västra hamnen genom nya gator och gång- och cykelvägar. Syftet är också att justera byggrätten för ett sedan tidigare planlagt, men inte utbyggt, kvarter.

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

1.2 Sammanfattning

Planförslag

Planförslaget möjliggör ny blandad bebyggelse för bostäder, kontor, skol- samt centrumfunktioner, fördelad på fem kvarter.



Illustrationsplan. Beige bebyggelse – ny planerad bebyggelse. Grå bebyggelse – kringliggande befintlig bebyggelse. Planområdet markerat med svart streckad linje. Illustration: Fojab arkitekter.

Den tillkommande bebyggelsen tillåts vara huvudsakligen fyra till sex våningar med möjlighet till ytterligare en indragen takvåning. I nordöst, i förlängningen av Dockgatan, tillåts en byggnad i 16 våningar.

Centralt i området föreslås en ny park om 5 000 kvadratmeter. Parken fyller en viktig funktion som mötesplats och grön lunga i området. Parken omgärdas av gång- och cykelvägar som i sin förlängning knyter området till omgivande kvarter och målpunkter.

Längs havet planeras kajtor som ska kunna utnyttjas för rekreation och vistelse, men också möjliggöra tillgänglighet till kvarteren inom området.

Kvarteren inom området nås med bil från ett nätverk av lokalgator inom området. Gatornas utformning ska anpassas för att hålla nere hastigheterna i området.

Parkering till den nya bebyggelsen föreslås dels ske under mark, dels i närliggande parkeringshus.

Konsekvenser

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

Planeringsförutsättningar

Planområdet består i dag i huvudsak av asfalterade parkeringsytor samt en förskola med tidsbegränsat bygglov.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande på denna.

Planinformation

Beslutsinformation

Beslut om planuppdrag fattades av stadsbyggnadsnämnden 2021-06-24

Beslut om samråd fattades av stadsbyggnadsnämnden 2022-04-27

Beslut om granskning fattades av stadsbyggnadsnämnden 2024-10-24

Digital funktionalitet

Plankartan i aktuell detaljplan har utformats i enlighet med Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5), Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6), Boverkets planbestämmelsekatalog 2022-11-01 och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet.

2 Planförslag

2.1 Stadsbyggnadsidé / Områdets disposition och gestaltning

Planförslaget innebär en fortsatt utbyggnad av Västra hamnen med fem nya kvarter med en blandning av bostäder, kontor, skol- samt centrumfunktioner. Området genomkorsas av nya gator och gång- och cykelvägar som bland annat knyter bebyggelsen till Östra Varvsgatan i väster, Dockgatan i öster och kajtor i nordost. Centralt i områdets föreslås en ny park.

Utöver den nya bebyggelsen inom planområdet bevaras delar av en äldre byggnad i direkt anslutning till planområdets västra delar. Avsikten är att byggnaden i huvudsak ska användas för förskoleändamål. Förskolan med tillhörande förskolegård kommer att vara en viktig del i utvecklingen av och upplevelsen av området, men hanteras i en separat detaljplan.



Flygperspektiv för området, sett från sydväst. Beige bebyggelse – ny planerad bebyggelse. Grå bebyggelse – kringliggande befintlig bebyggelse. Illustration: Fojab arkitekter. Ungefärlig avgränsning av planområdet markerat med svart linje.

Här nedan beskrivs stadsbyggnadsidén för området och hur dess olika delar förhåller sig till *Arkitekturstaden Malmö*, ett tematiskt tillägg till Malmös översiktsplan, samt till de sex teser från *Arkitekturstaden Malmö* som bedöms som mest relevanta för området som helhet:

- Planförslaget ska tillföra värden till alla människor i Malmö
- Planförslaget ska stärka Malmös särart
- Planförslaget gestaltas i relation till sin omgivning
- Planförslaget ska främja livet i stadens rum
- Planförslaget ska bidra till Malmös miljömässiga hållbarhet

Nya och utvecklade offentliga rum – park och kajtor

Centralt inom planområdet planeras en ny park. Parken kommer att utgöra en viktig grön lunga lokalt såväl som i den östra delen av Västra hamnen som helhet och har förutsättningar att bli en mötesplats för människor som besöker, bor och verkar i området. Parken är en viktig del i visionen om ”Gröna Dockan”, som togs fram i det värdeprogram för Västra Dockan som ligger till grund för planförslaget.

Mot havet kompletteras parken som offentligt stadsrum av kajtor som utvecklas som en del av ett sammanhängande rekreativstråk längs kusten. Bebyggelsen inom området struktureras på ett sådant sätt att det ska vara lätt att röra sig mot kusten. Bebyggelsestrukturen ska också underlätta orienteringen längs med kusten, både för den som ser området från havet och för den som rör sig längs kustlinjen på land. Bebyggelsen som vänder sig mot havet ges ett innehåll och en utformning som främjar liv och rörelse på kajtorna.

Genom utvecklingen av parken och kajtorna kan planförslaget *tillföra värden till alla de människor* som bor, verkar i och besöker området, samtidigt som *Malmös särart* som en grön stad, liksom en stad vid havet, *stärks*. Parken, kajtorna och övriga gator samt gång- och cykelvägar i området ska också utformas för att hantera skyfall och stå emot framtida höjda havsvattennivåer. Detta i kombination med sanering av markföroreningar och tillskottet av olika gröna miljöer *bidrar också till Malmös miljömässiga hållbarhet*.

Bebyggelse och stråk som knyter an till omgivningen

Bebyggelsen inom planområdet är uppdelad i kvarter som möjliggör siktlinjer mot hav och park, liksom tydliga stråk för rörelse inom området och till kringliggande områden. Ett av dessa stråk består av ett nordsydligt stråk som passerar genom området och flera av de huvudsakliga målpunkterna inom och i nära anslutning till området – park, förskola och Båghallarna med ett planerat torg framför – och därifrån vidare söderut.

Den tillkommande bebyggelsens bashöjd har anpassats till skalan i omgivningen och är huvudsakligen fyra till sex våningar, med indragna takvåningar utöver detta. Angränsande större gator kantas av högre bebyggelse som skyddar ett mer småskaligt inre. I nordöst, i förlängningen av Dockgatan, och väl synligt från havssidan, föreslås en byggnad i 16 våningar. Byggnaden blir ett landmärke i området och en orienteringspunkt längs kusten och vid kajtorna där många kommer att röra sig.

De huvudsakliga byggnadskropparna bildar tydliga kvarter, men placeras med släpp emellan för att ge mer ljus på gårdarna och i byggnaderna och för att grönskan på gårdarna ska synas från omgivande offentliga rum. I släppen föreslås lägre byggnadskroppar i en våning som binder samman de högre volymerna och tydliggör kvarterens gränser.

Den föreslagna kvartersstrukturen och bebyggelsens höjder är en del av *planförslagets gestaltning i relation till sin omgivning*. Den höga byggnadens utformning ska också bidra till att *stärka Malmös*, och inte minst Västra hamnens, *särart* med avseende på de höga byggnadernas uttryck av solitärer som sticker upp och skiljer ut sig från kringliggande lägre bebyggelse. Se även avsnittet ”Gestaltungsprinciper”.

Struktur och bebyggelse som lyfter fram områdets historia

Planområdet är disponerat så att kringliggande äldre bebyggelse, maskin- och monteringshallen och Båghallarna, även fortsättningsvis ska ligga exponerade mot områdets offentliga rum. På så sätt kan de bidra med karaktär åt området och knyta an till dess industri- och hamnhistoria. Tillkommande bebyggelse utformas med färger och karaktärsdrag som låter de äldre varvsrelaterade byggnaderna synas i stadsbilden, men hämtar också inspiration i platsens mer sentida varvshistoria och den arkitektur som präglar denna.

Genom att placera och utforma ny bebyggelse så att äldre varvsbyggnader framträder i stadsbilden samt genom att ny bebyggelse i sin utformning hämtar inspiration i områdets

senare varvshistoria *gestaltas planförslaget i förhållande till sin omgivning* och bidrar till att *stärka Malmös*, och inte minst Västra hamnens, *särart* som industri-, hamn- och varvsmiljö. Se även avsnittet ”Gestaltungsprinciper”.

Funktioner och utformning som främjar livet i stadens rum

Funktionerna inom planområdet, i huvudsak bostäder med inslag av olika verksamheter i bottenvåningarna, kommer tillsammans med den planerade förskolan, verksamheterna i Båghallarna och kontors- och utbildningsfunktioner strax utanför planområdet att skapa en funktionsblandad stadsmiljö. Blandningen av funktioner ger förutsättningar för liv i området under olika delar av året och dygnet.

Bebyggelsen formar tydliga kvarter med kanter och entréer mot gator samt gång- och cykelvägar inom och gränsande till området. Denna struktur, i kombination med lokaler för verksamheter i strategiska lägen, främjar liv och upplevelse av trygghet i parken och på kajytorna, liksom på övriga gator samt gång- och cykelvägar inom området.

Funktionsblandningen, en strategisk placering av verksamhetslokaler inom området samt bebyggelse som vänder sin framsida mot stråk där människor rör sig *främjar tillsammans livet i stadens rum*.

2.2 Gestaltungsprinciper

För kvartersmarken inom planområdet har gestaltungsprinciper tagits fram. Gestaltungsprinciperna ska användas vid utformningen av bebyggelsen inom området och ska vara vägledande i bygglovsprövningen. Gestaltungsprinciperna konkretiseras delvis genom planbestämmelser – se relevanta bestämmelser under respektive avsnitt nedan.

Syftet med gestaltungsprinciperna är att främja kvalitet i den byggda miljön, såsom beskrivs i *Arkitekturstaden Malmö*. Följande teser i *Arkitekturstaden Malmö* har bedömts särskilt relevanta för arkitekturen inom området och har bäring på de gestaltungsprinciper som tagits fram:

- Arkitekturen ska främja livet i stadens rum
- Arkitekturen ska stärka Malmös särart
- Arkitekturen ska gestaltas i relation till sin omgivning
- Arkitekturen ska ge sinnliga upplevelser

Gestaltungsprinciperna är indelade i sådana som gäller generellt för området – ”Bebyggelsens övergripande karaktär”, respektive sådana som gäller för specifika delområden – så kallade ”Karaktärsområden”. Karaktärsområdenas förutsättningar skiljer sig från varandra såväl i sitt förhållande till omgivningen som till deras roll internt inom området, vilket föranleder platsspecifika, kompletterande och fördjupade gestaltungsprinciper.

Bebyggelsens övergripande karaktär

Ljus, lätt och öppen

Den nya bebyggelsen inom planområdet ska ges en egen visuell identitet och karaktär som särskiljer sig från det massiva och relativt slutna uttryck som präglar dels de mörka tegelfasaderna längs Dockgatans östra sida, dels de stora hallbyggnaderna från varvstiden. (Se också avsnittet 5.2 Planeringsförutsättningar/Planområdet/Bebyggelse). Genom en ljusare, lättare och mer öppen karaktär ska bebyggelsen bidra till att området upplevs välkomnande, samtidigt som de äldre, kulturhistoriskt intressanta, byggnaderna lyfts fram och synliggörs i stadsbilden.

- Fasader ska utföras i en ljus färgskala.
- Fasader ska utföras med ett lätt och graciöst uttryck. Detta kan ske på olika sätt, exempelvis genom att balkonger och burspråk passas in på ett sätt och ges proportioner som upplevs smäckra och/eller genom väl bearbetade, slanka detaljer. Stora,

massiva fasadpartier med små fönster och/eller djupa fönsternischer är exempel på utformning som motverkar upplevelsen av det lätta och smäckra och ska därmed undvikas.

- Bebyggelsen ska utformas på ett sätt som underlättar kontakt mellan ute och inne. Detta kan ske på olika sätt, exempelvis genom många entréer och fönster, samt genom genomsiktliga fasader där lokaler för verksamheter och/eller bostadskomplement planeras i bottenvåningen. Som en del i att uppnå den eftersträvade öppenheten får indragna uteplatser i bottenvåningen eller på förgårdsmark inte utföras på sådant sätt att fasaden upplevs sluten i ögonhöjd. (Se även Malmö stads riktlinjer för levande bottenvåningar).

Principerna följs upp av utformningsbestämmelser som reglerar krav på ljus fasad, omfattning och placering av balkonger och burspråk, begränsning av inglasning av balkonger, förbud mot uteplatser på förgårdsmark mot vissa gator, krav på genomgående entréer, förbud mot loftgångar samt krav på lägsta och högsta höjd på överkant för bottenvåningens undre bjälklag.

Stillsam variation och kvalitet i detaljerna

Bebyggelsen ska präglas av omsorgsfullt omhändertagna former och detaljer, samt en variation som består av mindre skiftningar i det gestaltningsmässiga uttrycket. På detta sätt ska bebyggelsens utformning inge en känsla av omtanke, väcka nyfikenhet och upptäckarlust och samtidigt synliggöra grönskan i stadsbilden.

- Bebyggelsen ska ges ett, för respektive kvarter, väl sammanhållet gestaltningstema som inte bryts av enskilda, dominerande element. Gestaltningstemat ska prägla såväl kvarterets in- som utsida. Det höga huset i kvarter C är undantaget, se rubriken Karaktärsområden/Hög byggnad nedan.
- Bebyggelsens olika delar – taklandskap, eventuella burspråk, balkonger, entrépartier och så vidare – ska placeras och utformas på sådant sätt att de upplevs samspela med varandra.
- Bebyggelsen kan med fördel utformas med ett varierat taklandskap. Takterrasser och gemensamma växthus på taken är önskvärda för att bidra till denna variation, men också som en del i att uppnå ambitionen om ”Gröna Dockan”.
- Bottenvåningen ska i sitt uttryck särskilja sig från övriga delar av byggnaden och ska utformas med särskilt stor omsorg och detaljeringsgrad. (Se även Malmö stads riktlinjer för levande bottenvåningar). Indragna uteplatser i bottenvåningen måste utformas med omsorg och som en integrerad del av bottenvåningens gestaltning i övrigt.
- De låga byggnadskropparna i en våning som binder samman kvartersbebyggelsen ska utformas med omsorg och som en integrerad del av huvudbyggnadernas gestaltning.
- Byggnadernas detaljer såsom räcken, fönster- och dörrinfattningar ska lyftas fram och vara väl bearbetade.
- Bebyggelsen ska utföras i gedigna material som åldras vackert.

Principerna följs upp av utformningsbestämmelser som reglerar omfattning och placering av balkonger, burspråk och takvåningar, möjlighet till transparent växthus på tak, förbud mot uteplatser på förgårdsmark mot vissa gator, krav på genomgående entréer, förbud mot loftgång samt krav på lägsta och högsta höjd på överkant för bottenvåningens bjälklag.



*Till vänster: Balkonger, burspråk och takvåningar samspelar och skapar utblickar och mindre utsatt balkongvis-
telse. Till höger: Balkongerna utgör en del av byggnadens gestaltningsmässiga idé. Foton: Malmö stad.*



*Lokaler för bostadskomplement och/eller verk-
sambeter i bottenvåningen som utformas med stor
andel transparent fasad och entré ut mot gata bju-
der in till kontakt mellan ute och inne. Foto:
Malmö stad.*



*Variationer i taklandskapet väcker intresse hos den som lyfter blicken. Till vänster: Harbour houses, Aarhus, Ad-
ept arkitekter. Foto: Rasmus Hjortshøj. Till höger: Foto: Malmö stad.*



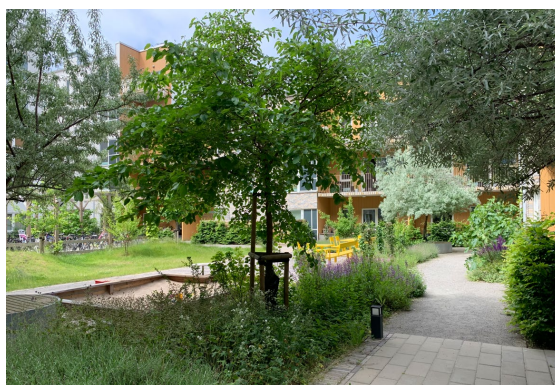
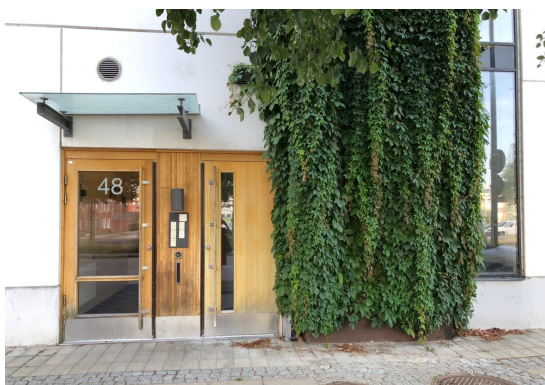
*Till vänster: Bottenvåningar
som i sitt uttryck skiljer sig
från övriga delar av byggn-
den genom bland annat av-
vikande material och bear-
betning. Kvarteret Gränden,
Lund, Fojab arkitekter.
Foto: Felix Gerlach. Till
höger: Omsorgsfullt utfor-
made detaljer vid entréparti.
Foto: Malmö stad.*

Gröna Dockan

Kvarteren inom planområdet – bebyggelse såväl som förgårdsmark och gårdar, ska bidra till att området upplevs grönt och frodigt. Tillsammans med parken och planteringar i gatorna bidrar detta till att uppväga bristen på grönska i kringområdet, skapa attraktiva miljöer för vistelse och rekreation samt till att uppnå biodiversitet och rening av luft med mera.

- Förgårdsmarken bör utformas med planteringar som är gemensamma för kvarteret, och/eller med privata uteplatser som ger utrymme för egen odling/plantering.
- Gårdar ska utformas frodiga och med inslag av större träd. Gårdsbjälklag ska dimensioneras för att kunna bära större jordmängder som möjliggör detta.
- De låga byggnadskropparna i en våning som binder samman kvartersbebyggelsen bör utformas delvis genomsiktliga för att låta gårdarnas grönska synas utåt.
- Fasadvegetation ska eftersträvas, i synnerhet mot de större gatorna i området. Gavlarna kan vara särskilt gynnsamma för fasadvegetation eftersom de ofta står i mindre konflikt med fönstersättning.
- Tak kan med fördel utföras vegetationsklädda och med ytor för odling.
- Balkonger får gärna vara förberedda med odlingslådor.

Principerna följs upp av egenskapsgränser och placeringsbestämmelser som reglerar djup på förgårdsmarken, utformningsbestämmelser som reglerar grönytefaktor och möjlighet till transparenta växthus på tak, samt av utförandebestämmelser som reglerar minsta jorddjup som gårdsbjälklagen ska kunna bära.



Till vänster: Fasadvegetation på smal förgårdsmark. Till höger: Lummig grönska på underbyggd innergård. Foton: Malmö stad.



Växtlighet och odling på taket. Foto: MKB.

Karaktärsområden

Fasaderna som vänder sig mot Östra Varvsgatan samt mot gatan som utgör Riggaregatan förlängning

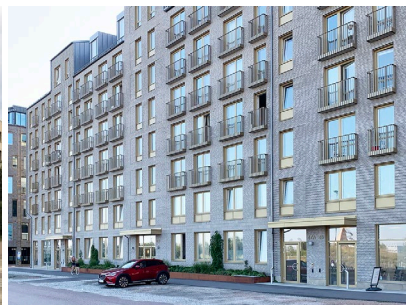
Den nya bebyggelsen längs Östra Varvsgatan kantar en huvudgata och ska präglas av en stadsmässig och elegant karaktär, som bör vara något stramare än vad som gäller för bebyggelsen inom området i övrigt. Fasaderna ska utgöra en tydlig kant mot gaturummet, men kan varieras ovanför bottenvåningen för att skapa en intressant rytm samt de möjligheter till kontakt mellan inne och ute som eftersträvas i området. Även den norrvända fasaden i det nordvästra kvarteret, längs förlängningen av Riggaregatan, ska präglas av denna relativt strama karaktär. Även denna fasad kan framöver förväntas ingå i ett urbant sammanhang och bör samspela med fasaderna mot Östra Varvsgatan.



Röd linje visar berörda fasader.

- Balkonger ska integreras i byggnadens gestaltning och kan med fördel samordnas med burspråk och/eller utföras delvis indragna för att inte upplevas ”påklitrade” på en i övrigt slät fasad
- Uteplatser till enskilda bostäder ska inte finnas på förgårdsmark, utan måste utföras indragna från byggnadernas fasadliv. Möblering av förgårdsmarken till enskilda, utåtriktade verksamheter kan däremot finnas.

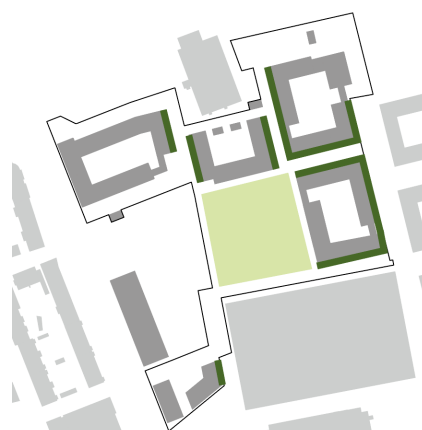
Principerna följs upp av utformningsbestämmelser som reglerar omfattning och placering av balkonger och burspråk (f₈, 13, 15) samt förbud mot uteplatser på förgårdsmark (f_{6,7}).



Kontors- och bostadsbebyggelse med en stram karaktär, som utgör en tydlig avgränsning mot gaturummet. Bilden till vänster visar också exempel på indragna balkonglösningar. Bilden till höger visar också hur takfoten kan brytas med frontespiser och liknande för att skapa en variation i taklandskapet. Foton: Malmö stad.

Fasaderna som vänder sig mot Dockgatans och områdets inre gator

Bebyggelsen som kantar Dockgatans västra sida och gatorna i områdets inre ska präglas av en högre grad av lekfullhet och brokighet jämfört med bebyggelsen som vänder sig mot Östra Varvsgatan, men också jämfört med den befintliga bebyggelsen längs Dockgatans östra sida. Bebyggelsens former bör vara friare och kanterna mjukare mellan såväl bebyggelse och förgårdsmark som mellan kvarter och allmän plats. Utformningen av kvarteren och dess bebyggelse ska bidra till upplevelsen av småskalighet och levande gatu- och parkrum, och ska samtidigt ta tillvara närheten till havet och grönskan i området.



Mörkgrön linje visar berörda fasader.

- Balkonger ska integreras i byggnadens gestaltning och kan med fördel samordnas med burspråk och/eller utföras delvis indragna för att inte upplevas ”påklitrade” på en i övrigt slät fasad. Balkonger kan med fördel också ges en form och ett djup som varierar över fasaden.
- På förgårdsmarken är det önskvärt med inslag av privata uteplatser som tillsammans med annan gemensam möblering och plantering bidrar till att befolka gaturummen.
- Längs Dockgatan är det särskilt viktigt att bebyggelsen utformas med ett flertal entréer, för att kompensera bristen på entréer på befintlig bebyggelse på andra sidan gatan. I det fall bebyggelsen utformas som flerbostadshus med gemensamma trapphus ska trapphus som placeras i närheten av kvarterens hörn utformas med entré från Dockgatan.

Principerna följs upp av egenskapsgränser och placeringsbestämmelser som reglerar djup på förgårdsmarken, samt av utformningsbestämmelser som reglerar omfattning och placering av balkonger och burspråk (f₉, 13, 14, 15).



Lägenheter i bottenplan med direktentréer ut mot gatan ger många entréer mot gatan. För att klara tillgänglighetskraven utan långa ramper på förgårdsmarken krävs dock att lägenheterna även nås från en annan, tillgänglig entré. Foto: Malmö stad.

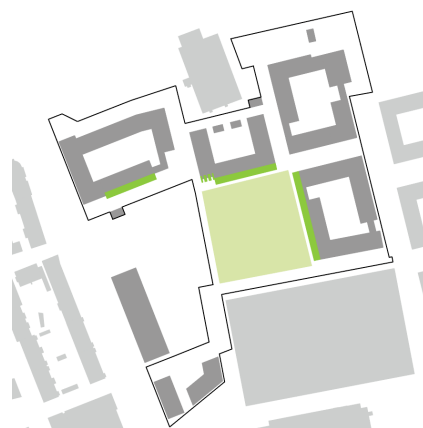


Till vänster: Även en relativt smal förgårdsmark kan rymma enskilda uteplatser med riklig plantering som berikar upplevelsen av gaturummet. Till höger: Förgårdsmark med växtlighet och cykelparkering i kombination med entréer och indragna uteplatser i bottenplan ger variation åt gatan. Foton: Malmö stad.

Fasader mot parken och förskolegården

Bebyggelsen som kantar parken och förskolegården (utanför planområdet) ska vända sig direkt mot dessa stora, gröna rum och ska utformas på sådant sätt att grönska, odling och aktiviteter inom kvarteren respektive i parken och på förskolegården kan samspara med och berika varandra.

- Balkonger bör ges en riktning rakt mot parken respektive mot förskolegården och kan uppföras frikostigt för att ge goda förutsättningar för vistelse och odling. Balkonger ska integreras i byggnadens gestaltning.
- Förgårdsmarken bör utformas med privata uteplatser med ett djup och en utformning som ger goda förutsättningar för vistelse och grönska.



Grön linje visar berörda fasader.

Principerna följs upp av egenskapsgränser och placeringsbestämmelser som reglerar djup på förgårdsmarken, samt utformningsbestämmelser som reglerar omfattning och placering av balkonger och burspråk ($f_{10, 11, 12}$).



Fasader med frikostiga balkonger som riktar sig mot parken och låter livet på balkongerna och i parken berika varandra. Bilden till vänster visar också takterrasser och öppna bottenvåningar med förgårdsmark för vistelse, odling med mera som bidrar till att aktivera kvarterets kant mot parken. Foton: Malmö stad.

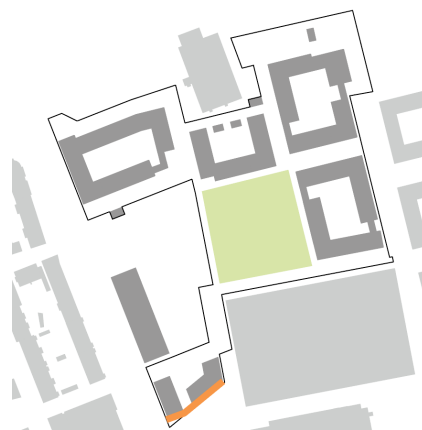


Förgårdsmark med vegetation och privata uteplatser, utan (till vänster) respektive med (till höger) möjlighet att röra sig direkt mellan uteplats och allmän plats. Om uteplatsen utförs med entré mot allmän plats är det viktigt med en genomtänkt utformning som inte inbjuder utomstående att ta sig upp på uteplatsen. Foton: Malmö stad.

Fasaderna mot Najadtorget

Bebyggelsen inom kvarteret norr om Najadtorget ligger i gränslandet mellan huvudgatan Östra Varvsgatan och områdets inre. Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till detta, men också med hänsyn till att kvarteret har ett publikt läge vid ett torg och utgör ett fondmotiv längs en av torgets sidor.

- Balkonger bör ges en riktning mot torget och kan uppföras relativt frikostigt. Balkonger ska dock integreras i byggnadens gestaltning och ska utföras på sådant sätt att ljus kan nå ned till underliggande förgårdsmark, för att gynna användningen av denna. För fasad mot Östra Varvsgatan, se denna rubrik.



Örange linje visar berörda fasader.

Principerna följs upp av utformningsbestämmelser som reglerar omfattning och placering av balkonger (f₈, l₄).

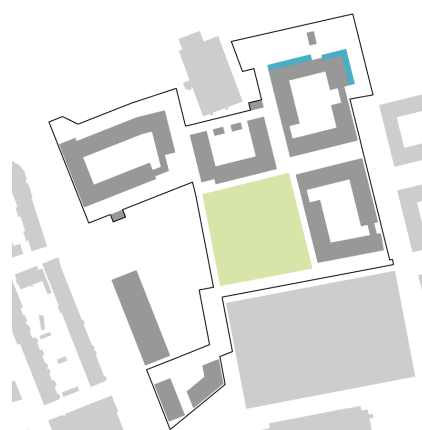


Bebyggelse som genom sin fasadutformning, bland annat balkongernas placering och utförande, riktar sig direkt mot en plats, exempelvis ett torg. Till vänster: Foto: Malmö stad. Mitten och till höger: Bilder från kvarteret Flanören i Uppsala, Jägnefält Milton arkitekter. Mitten: Illustration Zynka. Till höger: Foto Victor Johansson.

Fasaderna mot kajytorna

Bebyggelsen som kantar kajytorna i nordost kommer att vara en viktig del av det publika rum som kajytorna utgör och måste utformas med hänsyn till detta. Läget vid havet innebär också en stor boendekvalitet med möjlighet till fina utblickar som ska tas tillvara, samtidigt som det vindutsatta läget innebär en utmaning som måste hanteras.

- Balkonger kan uppföras relativt frikostigt för att ge goda förutsättningar för vistelse. Balkonger ska dock integreras i byggnadens gestaltning och ska utföras på sådant sätt att ljus kan nå ned till underliggande förgårdsmark, för att gynna användningen av denna.



Blå linje visar berörda fasader.

Principerna följs upp av utformnings- och utnyttjandegradsbestämmelser som reglerar omfattning och placering av balkonger (f₁₄, e₁).

Hög byggnad

Den höga byggnaden i områdets nordöstra hörn ingår i ett pärlband av uppstickande, högre byggnader längs kusten och kommer att vara väl synlig från såväl land som hav. Byggnadens roll och synlighet i stadsbilden, lokalt som i ett större sammanhang, ställer särskilt höga krav på att byggnaden utformas med hög arkitektonisk kvalitet, liksom med hög ambition i förhållande till frågan om hållbart och klimatneutralt byggande.

För den höga byggnaden bedöms följande teser ur Arkitekturstaden vara särskilt relevanta och följs upp av gestaltungsprinciper specifika för den höga byggnaden:

- Arkitekturen ska stärka Malmös särart
- Arkitekturen ska gestaltas i relation till sin omgivning
- Arkitekturen ska främja livet i stadens rum
- Arkitekturen ska bidra till Malmös miljömässiga hållbarhet

Gestaltungsprinciper:

- Byggnaden ska uppfattas som en solitär med ett eget arkitektoniskt uttryck i förhållande till kringliggande lägre bebyggelse, likt andra höga, uppstickande byggnader i Västra hamnen.
- Byggnaden ska till sin karaktär, fasadens form eller genom material och detaljer utformas på ett sätt som knyter an till platsens sena varvshistoria och dess arkitektur. Typiskt för den sena varvshistorian och dess arkitektur är bland annat inslagen av kranar och traverser, bebyggelse som präglas av rationalitet och enkelhet i volymer och material, liksom tydlig läsbarhet av bebyggelsens konstruktion i förhållande till fasadbeklädnad.
- Byggnaden ska utföras med proportioner, formspråk och detaljer som bidrar till att byggnaden upplevs slank och vertikal.
- Bottenvåningen ska utföras öppen och luftig och hänga samman med angränsande lägre volym i väster. Bottenvåningen ska utformas på ett sätt som låter dess innehåll samspela med livet ute på kajytorna.

Principerna följs upp av utnyttjandegradsbestämmelser som reglerar bebyggelsens omfattning och förekomsten av balkonger (e₁).

Jämförelseförfarande för den höga byggnaden/kvarter C

För att säkerställa den höga kvalitet som eftersträvas ska ett jämförelseförfarande i form av ett parallellt uppdrag genomföras inför bygglovets för byggnaden. Det parallella uppdraget ska utöver den höga byggnaden även omfatta de två lägre byggrätterna mot kajytan i norr, för att åstadkomma en intressant och välfungerande helhet. Huruvida även övriga delar av kvarteret ska ingå i jämförelseförfarandet kommer att avgöras i samband med programskrivningen. Underlaget till det parallella uppdraget ska bland annat innehålla följande ingångar:

- Bebyggelsen ska utformas med utgångspunkt i Arkitekturstadens teser, se ovan.
- Bebyggelsen ska utformas med utgångspunkt i Malmö stads riktlinjer för höga hus.



Lila linje visar berörd byggnad/berörda fasader.

- Byggelsen ska följa de generella gestaltungsprinciper som presenteras under rubriken "Bebyggelsens övergripande karaktär" i denna planbeskrivning, samt de principer som gäller för respektive karaktärsområde.
- Bebyggelsen ska utföras med utgångspunkt i målet om en klimatneutral bygg- och anläggningssektor med netto noll koldioxidutsläpp till 2030.

Se även avsnitt 4.1 Organisatoriska genomförandeåtgärder/Jämförelseförfarande.

2.3 Planbestämmelser

Användning av mark och vatten

Allmän plats

GATA₁ - Gata på fotgängares villkor

Planbestämmelsen gäller samtliga gator inom planområdet. Även kajytorna omfattas av samma markanvändning, eftersom avsikten är att behörig trafik ska kunna förekomma.

Motivet är säkerställa att gatorna och kajytorna utformas på ett sätt som ger trivsamma gatuumrums och låga hastigheter, anpassade efter oskyddade trafikanter. Avsikten är att planteringar, avsmalningar med mera ska bidra till detta. Se även rubriken 2.6 Trafik.

GCVÄG - Gång- och cykelväg

Planbestämmelsen gäller stråk längs parkens östra, norra respektive västra kant.

Motivet är att säkerställa tydliga och gena passager för gående och cyklister mellan områdets olika delar och mot omgivningen.

PARK

Planbestämmelsen gäller en yta om cirka 5 000 kvadratmeter centralt inom planområdet.

Motivet är att möjliggöra en allmän park som kan bli en mötesplats för människor i närområdet och som kan utgöra en grön rekreationsmiljö i en del av staden som annars lider brist på sådana. Parken är en viktig del av visionen om "Gröna Dockan". Inom parken är även avsikten att en stor del av skyfallshanteringen inom området ska ske.

Kvartersmark

B - Bostäder

Planbestämmelsen gäller samtliga kvarter inom planområdet.

Motivet är att möjliggöra en fortsatt utbyggnad med bostäder av olika slag i området. Markanvändningen rymmer olika bostadstyper, exempelvis flerbostadshus och radhus, olika boendeformer, såväl vanliga lägenheter som exempelvis studentlägenheter och LSS-bostäder, samt bostäder med olika upplåtelseform, både hyresrätter och bostadsrätter.

C - Centrum

Planbestämmelsen gäller samtliga kvarter inom planområdet.

Motivet är att möjliggöra en etablering av olika verksamheter inom området och på så sätt bidra till en funktionsblandad stadsmiljö. Användningen inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå.

D₁ - Vårdboende

Planbestämmelsen gäller inom de västra delarna av kvarter A, närmast Östra Varvsgatan.

Motivet är att främja flexibilitet och möjliggöra för denna verksamhetstyp i de bygggrätter som är mer flexibla i sin utbredning.

E₁ - Nätstation

Planbestämmelsen gäller två ytor inom planområdet, ett i anslutning till gatan söder om kvarter A och ett i anslutning till gatan norr om kvarter B.

Motivet är att möjliggöra uppförandet av de nätstationer som behövs för att kunna försörja området med el.

E₂ - Fjärrkyleanläggning

Planbestämmelsen gäller en yta för befintlig pumpstation på kajtan i norr.

Motivet är att bekräfta den befintliga pumpstationen för havsvatten till Eons fjärrkyleanläggning, som kommer att ligga kvar.

K - Kontor

Planbestämmelsen gäller inom de västra delarna av kvarter A, närmast Östra Varvsgatan.

Motivet är att möjliggöra att respektive bygg rätt till sin helhet, med undantag för de krav på lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen som ställs, kan användas för renodlad kontorsverksamhet.

P - Parkering

Planbestämmelsen gäller kvarter C och D.

Motivet är att möjliggöra underjordisk parkering som primärt kommer att försörja bostäderna och verksamheterna inom området med parkeringsplatser. Parkeringsplatserna kan i mån av plats med fördel samnyttjas med andra och bör utformas för att uppmuntra detta.

S₁ - Skola, inte förskola eller grundskola

Planbestämmelsen gäller de västra delarna av kvarter A, närmast Östra Varvsgatan.

Motivet är att möjliggöra en bredd av användningar inom området och möjliggöra en utökning av skolverksamheter i området, om intresse finns. Användningen är begränsad till sådana typer av utbildning som inte kräver friyta.

Vattenområde

W₁ – Vattenområde. Glacis får finnas

Planbestämmelsen gäller vattenområdet närmast utanför kajerna.

Motivet är att tydliggöra att glacis/stenskoning kan bli aktuellt utanför kajtorna, om detta bedöms vara det lämpligaste sättet att renovera kajerna. Observera att anläggandet av glacis enligt förslag kräver anmälan enligt miljöbalken, 11 kapitlet. Se vidare 4.2 Tekniska genomförandefrågor, rubrik Kaj och angränsande botten.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Markreservat för allmännyttiga ändamål

t₁ - Markreservat för tunnel för allmännyttig trafik.

Planbestämmelsen gäller kajtan i norr.

Motivet är att tydliggöra att ytan i framtiden kan komma att beröras av en tunnel för bil-, gång- och cykeltrafik mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen. Reservatet utgör en förlängning av det reservat som finns på Krankajen på andra sidan Dockan. Tunnelns närmare utbredning och höjdläge kommer att studeras vidare om och när det blir aktuellt. Se vidare 3.5 Samhällskonsekvenser/Relevanta övriga projekt.

Utformning av allmän plats

+0,0 - Markens höjd över angivet nollplan.

Bestämmelsen gäller enskilda punkter på allmän plats inom området. De angivna markhöjderna avser höjder i höjdsystem RH2000.

Motivet är att säkerställa en höjdsättning som möjliggör avledning av vatten vid skyfall, men som också säkerställer framkomlighet för räddningstjänstens fordon vid höga havsvattennivåer. Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Översvämningsrisk.

skyfall₁ - Anläggning för fördröjning av skyfall ska finnas.

Bestämmelse gäller parken i områdets centrala delar.

Motivet är att säkerställa att parken ska utformas och höjdsättas på sådant sätt att skyfall kan fördröjas i parken. Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Översvämningsrisk.

Ändrad lovplikt

a₁ – Marklov krävs inte för fyllning och schaktning från +1,5 meter i RH2000 och uppåt.

Planbestämmelsen gäller inom parken. Markhöjden avser höjd i höjdsystem RH2000.

Motivet är att underlätta genomförandet av detaljplanen genom att inte kräva en ansökan om marklov för att tillskapa de nedsänkta ytor som planeras inom parken för att hantera skyfall. Motivet är samtidigt att säkerställa att marken inte sänks ned alltför mycket i förhållande till höjda havsvattennivåer.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Prickmark - Marken får inte förses med byggnad, undantaget underjordisk parkering inom egenskapsområden markerade med b₁ samt växthus om maximalt 30 kvadratmeter per bostadsgård. Därutöver får balkong finnas mot gård, samt mot allmän plats i den omfattning som tillåts enligt bestämmelse f₈₋₁₄. Mot allmän plats får även burspråk finnas, i den omfattning som tillåts enligt bestämmelse f₁₅.

Bestämmelsen avgränsar byggrätterna inom planområdet och gäller för såväl förgårdsmarken som bostadsgårdarna. Egenskapsområdena markerade med b₁ är gårdsytor inom kvarter C och D. Observera att balkong på den höga byggnaden inom kvarter C utgör ett undantag från ovanstående, eftersom balkong i detta fall ska placeras inom byggrätten (bestämmelse e₁).

Motivet är att säkerställa bostadsgårdar med plats för planteringar, lek och annan vistelse, samt att mot gator och gång- och cykelvägar säkerställa förgårdsmark med plats för cykelparkering, plantering, uteplatser med mera. Motivet är också att möjliggöra balkonger mot gården samt balkonger och burspråk mot allmän plats, dock endast i den omfattning som medges enligt utformningsbestämmelserna f₈₋₁₅.

Byggnaders användning

s₁ - I bottenvåning inom egenskapsområden markerade med s₁ ska lokal finnas för centrumverksamhet om totalt minst 150 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Av dessa ska minst 50 kvadratmeter BTA placeras i respektive hörnläge mot Östra Varvsgatan/Riggaregatan respektive Östra Varvsgatan/GATA₁.

Bestämmelserna gäller inom kvarter A, inom de två byggrätterna som vänder sig mot Östra Varvsgatan. De 50 kvadratmeter som kvarstår när 50 kvadratmeter har placerats i respektive hörnläge får fördelas och placeras fritt inom de två byggrätterna.

s₂ - I bottenvåning inom kvarteret ska lokal finnas för centrumverksamhet om totalt minst 200 kvadratmeter bruttoarea (BTA). Minst 50 kvadratmeter BTA ska placeras inom respektive egenskapsområde markerat med s₂.

Bestämmelsen gäller inom de två byggrätterna inom kvarter E, där den ena byggrätten vänder sig mot Östra Varvsgatan och den andra mot Najadtorget i söder. De 100 kvadratmeter som kvarstår när 50 kvadratmeter har placerats inom respektive egenskapsområde/byggrätt får fördelas och placeras fritt på de två byggrätterna.

s₃ - I bottenvåning ska lokal finnas för centrumverksamhet om minst 150 kvadratmeter bruttoarea.

Bestämmelsen gäller den höga byggnaden inom kvarter C.

s₄ - I bottenvåning ska lokal finnas för centrumverksamhet om minst 50 kvadratmeter bruttoarea. Lokal ska placeras mot PARK i söder.

Bestämmelsen gäller inom den västra byggrätten inom kvarter B.

Motivet till bestämmelserna s₁₋₄ är att främja etablering av verksamheter i bebyggelsens bottenvåningar i strategiska och synliga lägen, att verka för levande gaturum samt att säkerställa en funktionsblandad stadsmiljö.

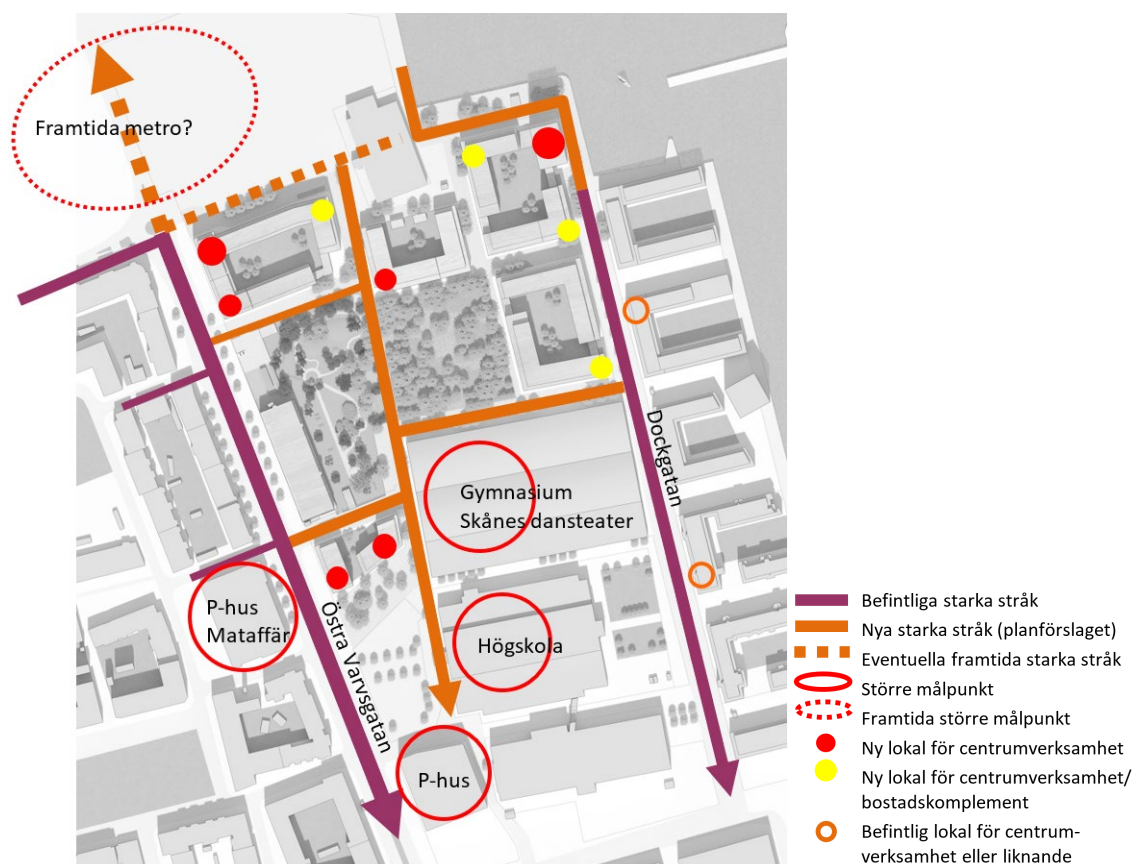
s₅ - I bottenvåning ska lokal finnas för centrumverksamhet och/eller bostadskomplement, inte förråd, om minst 50 kvadratmeter bruttoarea. Lokal ska placeras i hörnläge mot GATA₁ i norr.

Bestämmelsen gäller inom den nordöstra delen inom kvarter A samt i den nordvästra delen av kvarter C.

s₆ - I bottenvåning ska lokal finnas för centrumverksamhet och/eller bostadskomplement, inte förråd, om minst 50 kvadratmeter bruttoarea. Lokal ska placeras i hörnläge mot Dockgatan.

Bestämmelsen gäller inom den sydöstra delen inom kvarter C samt i den sydöstra delen av kvarter D.

Motivet till bestämmelserna s₅₋₆ är att möjliggöra viss flexibilitet i användningen och samtidigt underlätta en omställning till lokal för verksamheter i framtiden, även om det inte bedöms finnas förutsättningar för detta initialt. Osäkerheten kring förutsättningarna för en verksamhetsetablering är kopplad till frågan om framtida tunnelreservat eller broförbindelse till Mellersta hamnen i norr, respektive de idag begränsade flödena av passerande längs Dockgatan.



s₇ – Parkering i kvarteret, undantaget parkering för rörelsehindrades fordon, får endast finnas under mark.

Planbestämmelsen gäller kvarter C och D.

Motivet är att säkerställa att ingen parkering uppförs ovan mark, exempelvis i form av ett parkeringshus. Avsikten är endast att underjordisk parkering ska kunna anläggas. Parkering för rörelsehindrades fordon är undantaget, för de fall där sådan behövs för att säkra tillgänglighet till lokaler inom respektive kvarter.

Höjd på byggnadsverk

h₁ - Högsta nockhöjd är 5,5 meter, därutöver medges vad som anges i h₈.

Bestämmelsen gäller de låga byggnadskropparna som binder samman kvartersbebyggelsen inom området.

h₂ - Högsta nockhöjd är 15,5 meter, därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter A, B, C och E.

h₃ - Högsta nockhöjd är 18,5 meter, därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter B, C och D.

h₄ - Högsta nockhöjd är 21,5 meter, därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter A, C och E.

h₅ - Högsta nockhöjd är 53,5 meter, därutöver medges vad som anges i h₈.

Bestämmelsen gäller den höga byggnaden inom kvarter E.

Motivet till bestämmelserna h₁₋₅ är att säkerställa lämpliga höjder på bebyggelsen inom området utifrån bland annat stadsbild och omgivningspåverkan i form av skuggning med mera.

För de låga byggnadskropparna som avgränsar kvarteren inom delar av området har höjden begränsats för att tillåta ljus att komma in på gårdarna och i byggnaderna, och samtidigt möjliggöra att trädens grönska på gårdarna kan skymtas från angränsande gator och gång- och cykelvägar.

Med nockhöjd avses höjden på takkonstruktionernas högsta punkt. Mindre tillägg såsom skorstenar eller transparenta fallskydd/terrassräcken begränsas inte av bestämmelserna om nockhöjd.

Nockhöjderna är anpassade så att det ska vara möjligt att bygga med träkonstruktion som normalt kräver högre våningshöjd än andra konstruktioner.

h₆ - Vid användningen bostäder är högsta nockhöjd 18,5 meter. Vid annan användning är högsta nockhöjd 23,5 meter och högsta våningsantal 5. Därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter A, mot Östra Varvsgatan.

h₇ - Vid användningen bostäder är högsta nockhöjd 21,5 meter. Vid annan användning är högsta nockhöjd 23,5 meter och högsta våningsantal 5. Därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter A, mot Östra Varvsgatan.

Motivet till bestämmelserna h₆₋₇ är att säkerställa lämpliga höjder på bebyggelsen inom området utifrån bland annat stadsbild och omgivningspåverkan i form av skuggning med mera. Att inte lika hög nockhöjd tillåts för bostäder som för övriga användningar motiveras av önskemålet om att säkerställa acceptabla dagsljusförhållande inom bostäder och på bostadsgård, om detta skulle bli aktuellt.

Med nockhöjd avses höjden på takkonstruktionernas högsta punkt. Mindre tillägg såsom skorstenar eller transparenta fallskydd/terrassräcken begränsas inte av bestämmelserna om nockhöjd.

Nockhöjderna är anpassade så att det ska vara möjligt att bygga med träkonstruktion som normalt kräver högre våningshöjd än andra konstruktioner.

h₈ - Utöver högsta tillåtna nockhöjd och högsta antal våningar tillåts trapphus, hisschakt och transparenta växthus i begränsad omfattning, samt anläggningar för förnybar energi.

Bestämmelsen gäller den höga byggnaden i nordost samt de låga byggnadskropparna som binder samman kvartersbebyggelsen. Motivet är att möjliggöra ett varierat taklandskap, nyttjande av takytan som vistelse- och odlingsytor för de boende, samt nyttjande av takytor för produktion av hållbar energi.

h₉ - Utöver högsta nockhöjd och högsta antal våningar får en indragen våning uppföras på högst 70 % av underliggande vånings area, undantaget vid annan användning än bostäder inom egenskapsområde markerat med h₆ och h₇. Våningen får ha en egen nockhöjd av högst 4,0 meter och ska utföras indragen minst 2,0 meter från fasadliv mot allmän plats. Takkupor, frontespiser och liknande får dock finnas längs högst ¼ av byggnadens fasadliv mot allmän plats. Utöver högsta nockhöjd och högsta antal våningar tillåts även trapphus, hisschakt och transparenta växthus i begränsad omfattning, samt transparenta fallskydd/terrassavskärmningar och anläggningar för förnybar energi.

Bestämmelsen gäller för huvuddelen av bebyggelsen inom området, dock inte på den höga byggnaden i nordost, på de låga byggnadskropparna som binder samman kvartersbebyggelsen, eller på bebyggelsen inom kvarter A närmast Östra Varvsgatan, om denna uppförs med annan användning än bostäder.

Motivet till att möjliggöra takvåningar utöver den högsta angivna nockhöjden och största antalet våningsantalet är att främja ett varierat taklandskap. Regleringen av omfattning och indrag av takvåningen syftar till att minska den upplevda skalan på bebyggelsen mot gator samt gång- och cykelstråk, och samtidigt möjliggöra flexibilitet och variation i placeringen av takvåningen.

Utformning

f₁ - Högsta antal våningar är 4, därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter A, B, C och E.

f₂ - Högsta antal våningar är 5, därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter B, C och D.

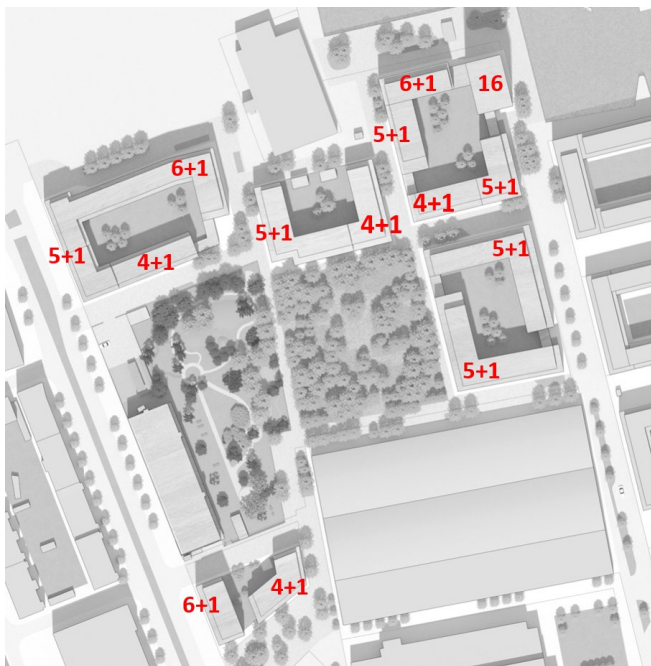
f₃ - Högsta antal våningar är 6, därutöver medges vad som anges i h₉.

Bestämmelsen gäller inom delar av kvarter A, C och E.

f₄ - Högsta antal våningar är 16, därutöver medges vad som anges i h₈.

Bestämmelsen gäller den höga byggnaden inom kvarter E.

Motivet till bestämmelserna f₁₋₄ är att säkerställa ett rimligt antal bostäder inom området i förhållande till bland annat gårdsytornas storlek och planerad parkeringslösning, samt att säkerställa att den tillåtna nockhöjden inte utnyttjas på ett sätt som leder till våningar som upplevs låga.



Våningsantal inom området. +1 innebär att en extra indragen takvåning är tillåten.

f₅ - Lokal för centrumverksamhet och/eller bostadskomplement i bottenvåning ska utföras med minst 3,5 meter mellan bärande bjälklag (från ovansida undre bjälklag till undersida övre bjälklag). Entré ska vändas mot allmän plats och ska ansluta i nivå med denna.

Bestämmelsen gäller alla de lokaler som det ställs krav på enligt bestämmelserna s₁₋₆.

Motivet är att säkerställa tillräcklig rumshöjd för de verksamheterna, att säkerställa att lokalerna kan nås från områdets gator samt att bidra till att levandegöra gaturummen.

f₆ - Uteplatser till enskilda bostäder får inte placeras på förgårdsmark mot allmän plats.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter A, vända mot Riggaregatans förlängning i norr, samt delar av kvarter A och E vända mot Östra Varvsgatan.

f₇ - Uteplatser till enskilda bostäder får inte placeras på förgårdsmark mot GATA₁ i norr.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter A och C, vända mot Riggaregatans förlängning i norr, respektive mot kajytan.

Motivet är att boendes uteplatser ska utföras skyddade i de lägen som är mer utsatta för vind och där fler människor passerar. Bestämmelserna följer på den tänkta karaktär som eftersträvas inom områdets olika delar (se avsnittet 2.2 Gestaltungsprinciper).

f₈ - Balkonger får mot gata skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivå. Balkonger får finnas längs högst ¼ av fasadlängden.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter A och E, vända mot Östra Varvsgatan och Riggaregatans förlängning.

f₉ - Balkonger får mot gata skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivå. Från plan 3 får balkonger skjuta ut högst 1,5 meter från fasadlivet. Balkonger får finnas längs högst ¼ av fasadlängden.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter A, B, C och D, vända mot Dockgatan och huvuddelen av gatorna i områdets inre.

f₁₀ - Balkonger får mot gång- och cykelväg/park skjuta ut högst 2,0 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter B och D, vända mot parken.

f₁₁ - Balkonger får mot gata skjuta ut högst 1,5 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån.

Bestämmelsen gäller del av kvarter A, vänd mot gata i söder.

f₁₂ - Balkonger får mot gång- och cykelväg/park skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån. Från plan 3 får balkonger skjuta ut högst 2,0 meter från fasadlivet.

Bestämmelsen gäller den sydvästra hörnan av kvarter C, vänd mot parken.

f₁₃ - Balkonger får mot gata skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån. Mot gata i öster får balkonger skjuta ut 1,5 meter från fasadlivet från plan 3. Balkonger får finnas längs högst $\frac{1}{4}$ av fasadlängden.

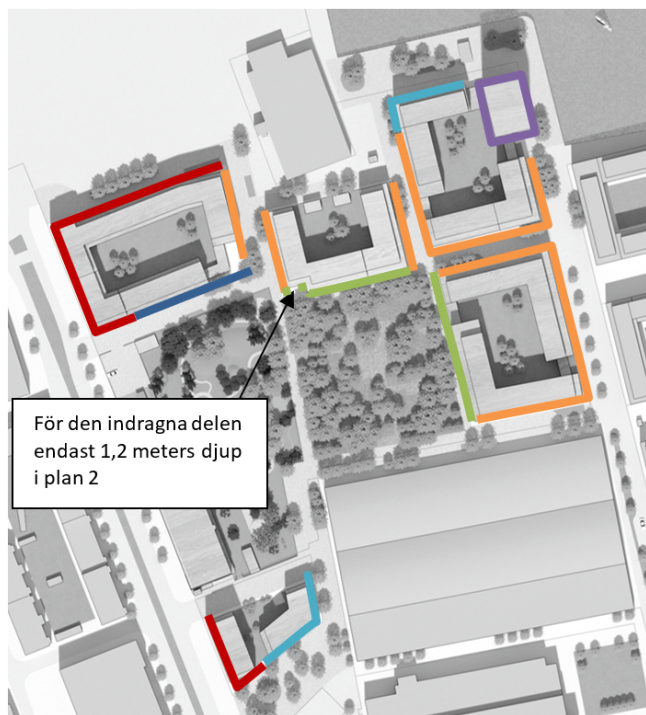
Bestämmelsen gäller den östra delen av kvarter A, vänd mot gata i öster.

f₁₄ - Balkonger får mot allmän plats skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån. Från plan 3 får balkonger skjuta ut högst 1,5 meter från fasadlivet.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter C och E, vända mot kajytan respektive Najadtorget samt angränsande gata.

Motivet till bestämmelserna f₈₋₁₄ är att uppnå den tänkta karaktär som eftersträvas inom områdets olika delar (se avsnittet 2.2 Gestaltungsprinciper) och att anpassa förekomsten av balkonger till förutsättningarna på respektive plats.

Illustrationen nedan visar vad som gäller för respektive fasad vänd mot allmän plats. Utöver detta är det möjligt att uppföra balkonger in mot områdets gårdar. Gemensamt för bestämmelserna är att balkongerna ryms inom kvartersmarken och inte kommer att hänga ut över allmän plats.



— Burspråk får mot gata skjuta ut med ett största genomsnittsdjup av 1,0 meter och ett största totalt djup av 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån. Burspråk får finnas längs högst en fjärdedel av fasadlängden.

- Balkonger får skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, från 3,5 meter över marknivån. Balkonger får finnas längs högst en fjärdedel av fasadlängden.
- Balkonger får skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, från 3,5 meter över marknivån. Från plan 3 får balkonger skjuta ut högst 1,5 meter från fasadlivet. Balkonger får finnas längs högst en fjärdedel av fasadlängden.
- Balkonger får skjuta ut högst 1,2 meter från fasadlivet, från 3,5 meter över marknivån. Från plan 3 får balkonger skjuta ut högst 1,5 meter från fasadlivet.
- Balkonger får skjuta ut högst 2,0 meter från fasadlivet, från 3,5 meter över marknivån. (Streckad linje – högst 1,2 meter från 3,5 meter över marknivån, högst 2,0 meter från plan 3).
- Balkonger får skjuta ut högst 1,5 meter från fasadlivet, från 3,5 meter över marknivån.
- Balkonger ska rymmas inom största angivna brutto- och öppenarean per våningsplan (se bestämmelse e₁). Omfattningen och utformningen i övrigt kommer att studeras vidare i ett jämförelseförfarande.

Största tillåtna omfattning av balkonger och burspråk inom området.

f₁₅ - Burspråk får mot gata skjuta ut med ett största genomsnittsdjup av 1,0 meter och ett största totalt djup av 1,2 meter från fasadlivet, på lägsta höjd 3,5 meter över marknivån. Burspråk får finnas längs högst 1/4 av fasadlängden.

Bestämmelsen gäller huvuddelen av fasaderna vända mot allmän plats inom området, undantaget mot bland annat parken, förskolan och kajytorna.

Motivet är att uppnå den tänkta karaktär som eftersträvas inom områdets olika delar (se avsnittet 2.2 Gestaltungsprinciper) och att anpassa förekomsten av burspråk till respektive plats förutsättningar.

f₁₆ – Överkanten på bottenvåningens undre bjälklag får för bostäder mot förgårdsmark/allmän plats vara lägst 0,5 och högst 1,35 meter över anslutande mark.

Bestämmelsen gäller delar av kvarter B och D.

Motivet till den undre gränsen är att undvika direkt insyn i bostäderna. Motivet till den övre gränsen är att undvika ”döda” fasader i ögonhöjd och att säkerställa viss kontakt mellan ute och inne, för att bidra till levande och intressanta gaturum för den som rör sig i området.

Att ett större spann tillåts här än i områdets övriga delar beror på den större höjdskillnaden längs gatorna, och önskemål om att inte behöva bryta bjälklaget, i kvarter B för att terrasseringsrisker ta plats i anspråk på en redan relativt liten i gård, i kvarter D för att kvarteret är underbyggt med underjordiskt garage.

f₁₇ - Grönytefaktor ska uppgå till minst 0,4 inom kvarteret.

Bestämmelsen gäller inom kvarter E.

f₁₈ - Grönytefaktor ska uppgå till minst 0,55 inom kvarteret.

Bestämmelsen gäller inom kvarter A och C.

f₁₉ - Grönytefaktorn ska uppgå till minst 0,6 inom kvarteret.

Bestämmelsen gäller inom kvarter B och D.

Motivet till bestämmelserna f₁₆₋₁₈ är att ge goda förutsättningar för grönska inom området, för att skapa trivsamma boende- och vistelsemiljöer och bidra till visionen om ”Gröna Dockan”. Grönytefaktorn har anpassats efter vad som bedöms rimligt att uppnå med utgångspunkt i områdets struktur, respektive bostadsgårds storlek och förutsättningarna för att skapa gårdar som kan fylla olika behov av bland annat lek och vistelse.

Utförande

b₁ - Marken får underbyggas. Bjälklaget på gård ska dimensioneras så att bjälklaget kan bära ett jorddjup av minst 0,80 meter på minst 10 % av gården.

Bestämmelsen gäller bostadsgårdarna inom kvarter C och D.

Motivet är att möjliggöra underjordisk parkering och samtidigt säkerställa att bjälklaget dimensionerats så att det blir möjligt att plantera lite större träd på innergårdarna, som ett led i att uppnå visionen om ”Gröna Dockan”.

Utnyttjandegrad

e₁ - Byggnadens största tillåtna brutto- och öppenarea är sammanlagt 430 kvadratmeter per våningsplan. Balkonger ska inrymmas i denna area, samt får inte skjuta ut över angränsande prickmark. Utöver den angivna arean får byggnadsdel med en högsta nockhöjd av 5,5 meter uppföras för att sammanbinda byggnaden med angränsande byggnad i väster.

Bestämmelsen gäller den höga byggnaden inom kvarter C.

Förenklat beskrivet syftar öppenarea på helt eller delvis öppen yta för vistelse eller förvaring, som ligger i anslutning till en byggnad. Balkonger ska därmed inrymmas i den angivna högsta area, och får inte skjuta ut över angränsande prickmark.

Motivet till regleringen är att uppnå den tänkta karaktär och slanka siluett som eftersträvas för byggnaden (se avsnittet 2.2 Gestaltungsprinciper), och samtidigt möjliggöra viss frihet i utformningen av byggnaden.

e₂ - Största byggnadsarea är 40 % av egenskapsområdet.

Bestämmelsen gäller inom kvarter A, B, C och D, i släppen mellan de huvudsakliga, större och högre byggnadskropparna.

Motivet till bestämmelsen, tillsammans med begränsningen av nockhöjden enligt h₁, är att möjliggöra de låga byggnadskroppar som binder samman kvartersbebyggelsen och bidrar till att skapa tydliga gränser mot omgivande gator. Den procentuella begränsningen motiveras av önskemålet att medge viss flexibilitet i placeringen av byggnadskropparna, i de fall de exempelvis behöver skjutas in något för att ge plats för parkering för rörelsehindrades fordon eller ramplösningar.

Avsikten är att de låga byggnadskropparna i första hand ska användas för komplementfunktioner såsom cykelparkering, miljörum och liknande. Takytorna kan användas som terrasser som kompletterar gårdsytan. Se även bestämmelserna om höjd på byggnadsverk.

Egenskapsbestämmelser för all allmän platsmark

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

Motivet är att på nytt upphäva strandskyddet som tidigare varit upphävt, men som aktualiseras i och med pågående planläggning.

Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Strandskydd.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Markens anordnande och vegetation

Markparkering får inte finnas, undantaget parkering för rörelsehindrades fordon.

Motivet är att gårdar och övriga utemiljöer inom området i stället ska kunna användas för planteringar, lek, annan vistelse med mera.

Placering

Byggnad ska i huvudsak placeras i egenskapsgräns mot förgårdsmark.

Motivet är att säkerställa att bebyggelsen placeras så nära gatan som möjligt och att gården därmed blir så stor som möjligt.

Skydd mot störningar

Industribuller:

Ekvivalent ljudnivå får vid bostads fasad uppgå till högst 57 dBA dagtid (klockan 06.00 – 18.00), 57 dBA kvällstid (klockan 18.00 – 22.00) och 50 dBA nattetid (klockan 22.00 – 06.00), samtliga dygn. Värdena får överskridas högst tio gånger per år. Vid dessa tillfällen får ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostads fasad uppgå till 60 dBA dagtid (klockan 06.00 – 18.00), kvällstid (klockan 18.00 – 22.00) eller nattetid (klockan 22.00 – 06.00). Maximal ljudnivå får vid bostads fasad nattetid (klockan 22.00 – 06.00) samtliga dygn uppgå till högst 70 dBA. Maximalt värde får överskridas vid högst tio bullerhändelser per vecka.

Motivet är att säkerställa att bostäder inte får utföras om det riskerar uppstå bullernivåer som är högre än vad bullervillkoren i CMP:s (Copenhagen Malmö Port:s) miljötillstånd, beslutade av länsstyrelsen 2013-06-20, medger. Nivåerna är helt anpassade till det gällande tillståndet. Detta säkerställer i sin tur för CMP:s räkning att bostäder inte uppförs på ett sätt som riskerar att äventyra tillståndet.

Om ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrider 50 dBA dagtid (klockan 06.00 - 18.00), 45 dBA kvällstid (klockan 18.00 - 22.00) eller 45 dBA nattetid (klockan 22.00 - 06.00) ska minst hälften av rummen vara vända mot sida som vid fasad har en högsta ekvivalent ljudnivå av 45 dBA dag- och kvällstid (klockan 06.00 - 22.00) respektive 40 dBA nattetid (klockan 22.00 – 06.00). Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha en högsta ekvivalent ljudnivå av 45 dBA dag- och kvällstid (klockan 06.00 – 22.00) respektive 40 dBA nattetid (klockan 22.00 – 06.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Motivet är att säkerställa att bostäder som utsätts för mer buller än vad som är lämpligt enligt Boverkets riktlinjer ska ha tillgång till en sida av byggnaden som har en lägre bullernivå. Detta säkerställer en acceptabel boendekvalitet de gånger som bullernivåerna på övriga sidor eventuellt överskrider de nivåer som Boverket rekommenderar.

Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Omgivningsbuller.

Buller från väg- och spårtrafik:

Om ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (klockan 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA. För en bostad med en boarea på maximalt 35 kvadratmeter får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA. Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå. Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (klockan 06.00 - 22.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Motivet är att säkerställa markens lämplighet för bostadsändamål utifrån gällande trafikbullerförordning.

Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Omgivningsbuller.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

Motivet är att på nytt upphäva strandskyddet som tidigare varit upphävt, men som aktualiseras i och med pågående planläggning.

Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Strandskydd.

Utförning

Högsta husdjup för bostadshus är 13,0 meter, undantaget LSS-boende, serviceboende, äldreboende eller liknande gruppboenden, samt inom egenskapsområde med beteckningen e_1 . Utöver detta får balkonger finnas, samt burspråk i den omfattning som tillåts enligt bestämmelse f_{15} .

Med egenskapsområde med beteckningen e_1 avses den höga byggnaden inom kvarter C.

Med balkonger avses även inglasade balkonger mot gård.

Motivet är att säkerställa att byggrätternas djup (13,5 meter inom huvuddelen av området, 18,0 meter inom den del av kvarter A där kontor tillåts) inte utnyttjas fullt ut för exploatering, utan i stället kan nyttjas för viss variation i placeringen av olika byggnadsdelar. Syftet är också att säkerställa goda dagsljusförhållanden, slanka byggnader och rimligt stora bostadsgårdar. Motivet till att undanta balkonger och burspråk från bestämmelsen om största husdjup är att möjliggöra ett varierat fasaduttryck.

LSS-boende, serviceboende, äldreboende eller liknande gruppboenden är undantagna från kravet på största husdjup eftersom dessa normalt kräver ett lite större djup för att uppnå bra planlösningar och organisation av våningsplanen.

Balkong får mot förgårdsmark/allmän plats endast glasas in i fasadliv, undantaget inom egenskapsområde markerat med e_1 .

Med egenskapsområde med beteckningen e_1 avses den höga byggnaden inom kvarter C.

Motivet är att undvika att bebyggelsens huvudsakliga fasadliv visuellt förskjuts utåt om balkonger kombineras med burspråk, respektive att undvika ett stökigt intryck med dominerande balkonger om balkongerna placeras som frihängande.

Begränsningen av balkongomfattning och inglasning gäller inte längs fasader som vänder sig mot gårdar.

Loftgång medges inte.

Motivet är att fler entréer ska placeras i bottenplan mot områdets gator och gång- och cykelstråk och därmed bidra till att aktivera dessa. Loftgångar riskerar också att försämra möjligheterna till dagsljusinsläpp i bostäderna och öka insynen i de enskilda bostäderna.

Överkanten på bottenvåningens undre bjälklag får för bostäder mot förgårdsmark/allmän plats vara lägst 0,5 och högst 1,1 meter över anslutande mark, undantaget inom egenskapsområde markerat med f_{16} .

Med egenskapsområde med beteckningen f_{16} avses delar av kvarter B och D.

Motivet till den undre gränsen är att undvika direkt insyn i bostäderna. Motivet till den övre gränsen är att undvika ”döda” fasader i ögonhöjd och att säkerställa viss kontakt mellan ute och inne, för att bidra till levande och intressanta gaturum för den som rör sig i området.

Entréer till trapphus i bostadshus ska utformas som genomgående från allmän plats till gård.

Motivet är att bostäderna ska kunna nås både från gården och gatan och att entréerna ska bidra till att levandegöra gaturummen.

Fasader ska utföras i en ljus färgskala.

Motivet är att uppnå den tänkta karaktär som eftersträvas inom området (se avsnittet 2.2 Gestaltungsprinciper).

Utförande

Lägsta färdiga golvnivå för byggnader ska vara minst +3,2 meter i RH2000, respektive minst +3,5 meter för samhällsviktiga funktioner. Byggnader samt tekniska installationer och underjordiska garage ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader är undantagna. Byggnadsdelar, främst entréer som av tillgänglighetskäl, inte kan utföras med färdigt golv på +3,2 meter respektive +3,5 meter ska utföras med teknisk konstruktionslösning i entré för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning. Även garagenedfarter ska utföras med sådan teknisk konstruktionslösning om rampkrön ligger lägre än +3,2 meter.

Med samhällsviktiga funktioner avses bland annat nätstationerna. Eons befintliga pumpstation för fjärrkyla bedöms däremot inte utgöra samhällsviktig funktion. Se vidare avsnitt 4.2 Tekniska genomförandefrågor/El.

Plushöjderna avser höjder i höjdsystemet RH2000.

Motivet är att undvika att bebyggelsen skadas vid framtida höjda havsvattennivåer. Se vidare 3.2 Konsekvenser/Högt vattenstånd.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföroreningar är avhjälpda.

Motivet är att säkerställa att de markföroreningar som påträffats åtgärdas, så att marken blir lämplig för sitt ändamål.

Fastighetsstorlekar

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

2.4 Genomförandetid

Genomförandetiden är 120 månader från det datum då beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

Genomförandetiden är anpassad efter vad som bedöms rimligt utifrån den markanvändning och bebyggelse som detaljplanen medger.

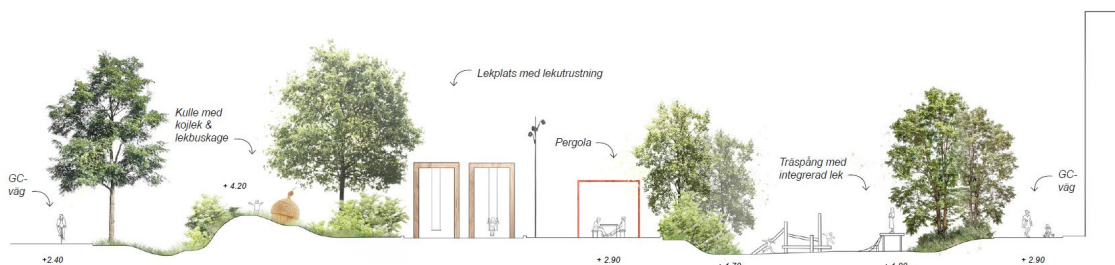
2.5 Gröna och rekreativa miljöer

Allmän plats

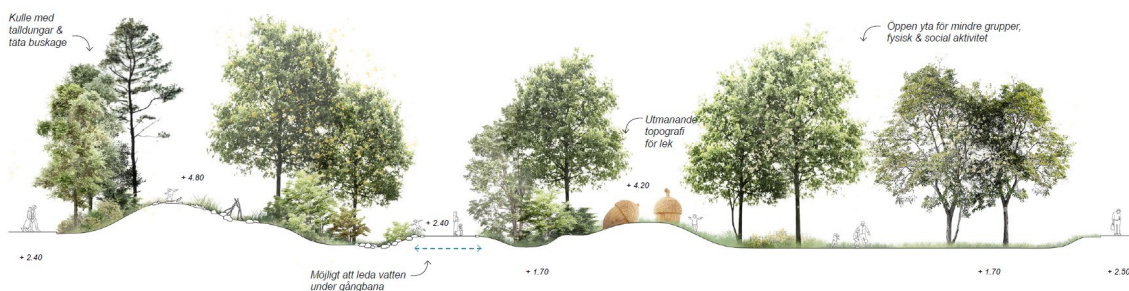
Park

Parken, som är placerad centralt i området, ska fylla många funktioner och rymma såväl plats för vila som sociala aktiviteter, lek och annan fysisk aktivitet. Parken ska dessutom bidra med mycket grönska till området och utgöra del av skyfallshanteringen inom området. Parkens begränsade storlek, 5 000 kvadratmeter, ställer krav på en väl genomtänkt och optimerad utformning för att rymma alla de önskvärda funktionerna. Parkens innehåll och gestaltning har studerats i ett gestaltungsprogram för den allmänna platsen inom området (Fastighets- och gatukontoret, Malmö stad, 2024) och kommer att utredas vidare i den fortsatta projekteringen av området.

Se även 2.10 Teknisk försörjning/Skyfall, samt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Skyfall.



Principsektion genom parken i öst-västlig riktning, vy mot norr. Bild från gestaltungsprogrammet för allmän plats. Illustration: Malmö stad.



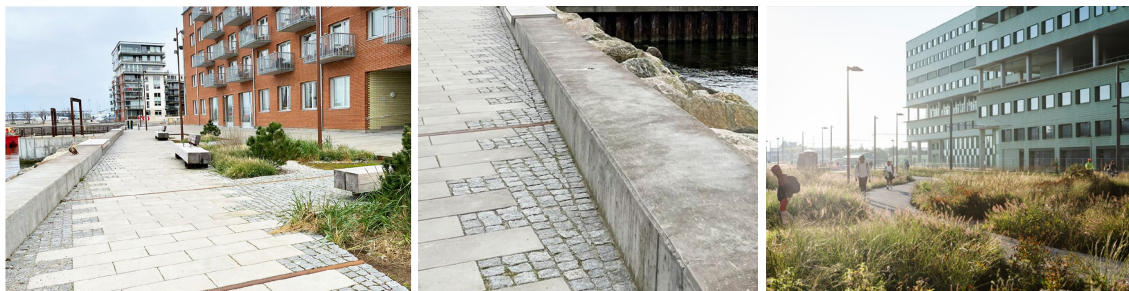
Principsektion genom parken i nord-sydlig riktning, vy mot öster. Bild från gestaltungsprogrammet för allmän plats. Illustration: Malmö stad.



Parken ska rymma många funktioner och värden, bland annat en kombination av vild och ordnad karaktär, plats för blomning, en hög krontäckningsgrad och plats för såväl lek som vila. Foton: Malmö stad.

Kajjtor och gator

Gatorna inom området ska planteras med träd i möjligaste mån, för att bidra till en grön och trivsamt karaktär inom området. Planteringar av träd och annan vegetation bör även finnas på kajjorna för att minska vindpåverkan och bidra till ett bättre mikroklimat. Gatorna och kajjornas karaktär och utformning har studerats i ett gestaltungsprogram för den allmänna platsen inom området och kommer att utredas vidare i den fortsatta planeringen och projekteringen av området.



Kajjorna ska präglas av material och karaktär som lånas av befintlig angränsande kajyta öster om planområdet. Gestaltningen här har inspirerats av områdets robust industriella/kulturbeskrivande karaktär. Utformningen ska

också ta inspiration i kustlandskapet med bland annat böljande gräs, liksom av mötet med havet. Foton till vänster och mitten: Malmö stad. Foto till höger: ©Lucid ZNA Cadix, Omgeving.

Kvartersmark

Innergårdar

För att skapa en trivsamt miljö för boende och besökare i området och för att till biologisk mångfald ska en grön och lummig miljö eftersträvas inom kvarteren. Planteringar av träd och vegetation på gårdarna kan med fördel kombineras med fasadvegetation för att åstadkomma detta (se även gestaltungsriktlinjerna – ”Gröna Dockan” samt planbestämmelserna om grönytefaktor och planterbart bjälklag). Gränsen mellan kvartersmark och gata ska utformas på ett sådant sätt att gårdsmiljöns vegetation bidrar till att gatan upplevs som lummig.

Bostadsgården ska samtidigt vara väl avgränsad och inramad för att tydligt signalera tillhörighet och skillnad mellan den privata bostadsmiljön och det offentliga stadslivet. Höjdskillnaden som uppstår där gårdarna är underbyggda är en viktig del av detta. Växtlighet, staket och liknande är andra bra sätt att avgränsa gårdarna. Plank bör dock undvikas.

Inom bostadskvarteren bör bostadsgårdarna utformas som gemensamma mellan de olika fastighetsägarna, om kvarteren delas upp i flera fastigheter. På så sätt kan flera funktioner rymmas och samnyttjas. Gårdsmiljöerna ska bland annat innehålla lekinslag, riktat mot framför allt de yngre barnen.

Förgårdsmarken

Förgårdsmarken inom området ska utformas med omsorg och ska möjliggöra gemensamma funktioner knutna till entréerna såsom cykelparkering och sittplatser, men också mindre planteringar, inklusive planteringar för fasadvegetation.

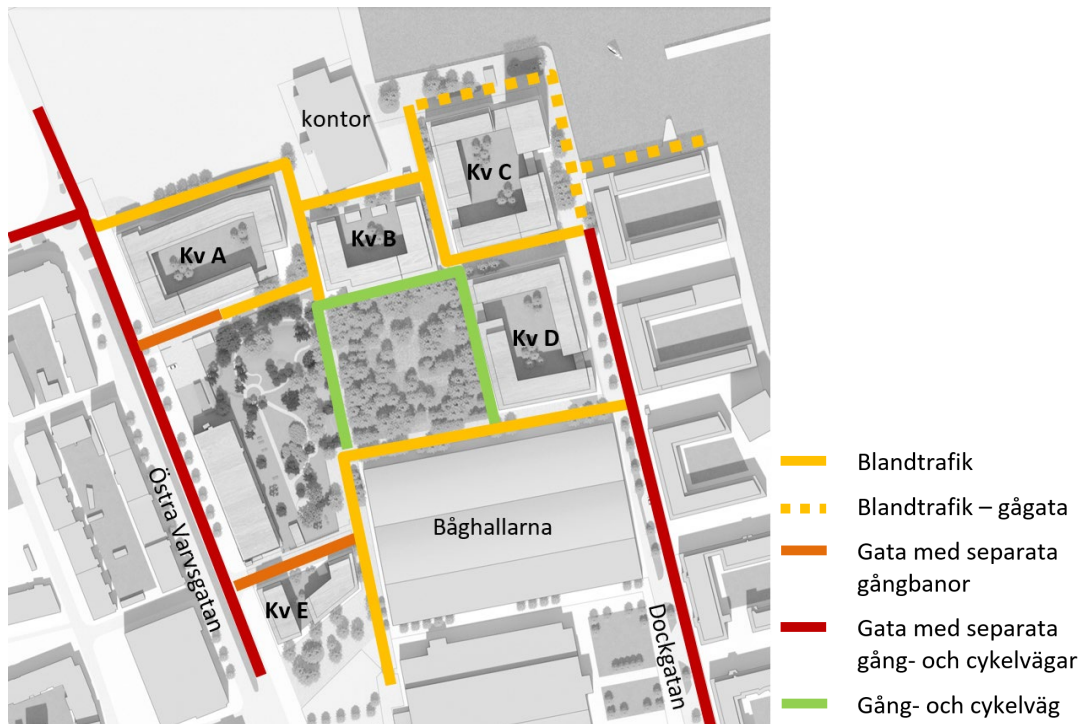
I områdets inre kan egna uteplatser på förgårdsmarken i gynnsamma sollägen bidra till en småskalig och variationsrik miljö.

2.6 Trafik

Bil-, gång- och cykeltrafik

Rörelser inom området kommer att ske i såväl blandtrafik som på traditionella gator med separata gångbanor och på helt separata gång- och cykelvägar. Fokus för struktur och utformning av gatunätet är de oskyddade trafikanterna och att dessa ska röra sig på ett tryggt sätt genom området. Fokus är också att knyta ihop områdets olika delar och knyta området till sin omgivning.

Den genaste vägen för biltrafikanter genom området kommer att vara längs en gata som sträcker sig i öst-västlig riktning, norr om Båghallarna. Gatan är i huvudsak 10,5 meter bred och ska utformas för blandtrafik på fotgängares villkor, med inslag av planteringar och annan möblering som säkerställer att hastigheterna hålls nere. Gatans västligaste del vid förskolan är 11,0 meter bred och föreslås utformas som en mer traditionell gata med separata gångbanor.



Gatu- och trafikstruktur inom området.

Även gatan norr om förskolan, där infart till förskolans parkering och till ett av parkeringsgaragen planeras, är 11,0 meter bred och föreslås utformas som gata med separata gångbanor. Eventuellt kan de östra delarna i stället utformas för blandtrafik i låga hastigheter, med planteringar och liknande.

Gaturummet norr om kvarter A är totalt 10,5 meter bred, men avses i första hand nyttjas för en smal gata med en bredd av 5,5 meter och med trafik på fotgängares villkor. Resterande bredd norr om gatan föreslås användas för en bredare planteringszon. Gatan kan komma att få en annan utbredning och ytanspråk i framtiden beroende på om det i framtiden blir aktuellt med en tunnel- eller broförbindelse till Mellersta hamnen i denna del (se även 3.5 Samhällskonsekvenser/Relevanta övriga projekt).

Gatan mellan kvarter B och befintlig kontorsbyggnad i norr är totalt 7,0 meter bred. Inom gatusektionen ska en stödmur rymmas, som ska ta upp höjdskillnaden mot den lägre liggande kontorsbyggnaden. Höjdskillnaden mellan gatan och marken norr om är som mest knappt 80 centimeter. Stödmuren kommer att kompletteras med trappningar, planteringskärl med mera mot kontorsbyggnaden i norr för att minska upplevelsen av höjdskillnaden. Trappningar med mera placeras dock på kvartersmarken utanför planområdet.

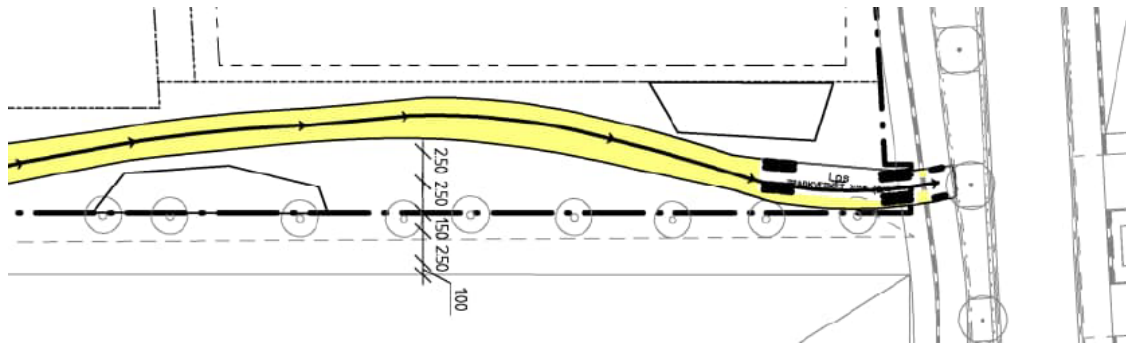
Kajytorna som ingår i planområdet har en bredd av cirka 23,0 meter mot norr respektive cirka 11,0 meter mot öster. Kajytorna ska utformas för att tillåta trafik på fotgängares villkor med möjlighet till angöring till kvarter B, men ska också ge plats för vistelse och planteringar.

Gatorna mellan kvarter A och B samt mellan C och D är 11,0 meter breda och gatan mellan kvarter B och C är 9,0 meter bred. Dessa gatusträckningar föreslås utformas som gator på fotgängares villkor, med låga hastigheter.

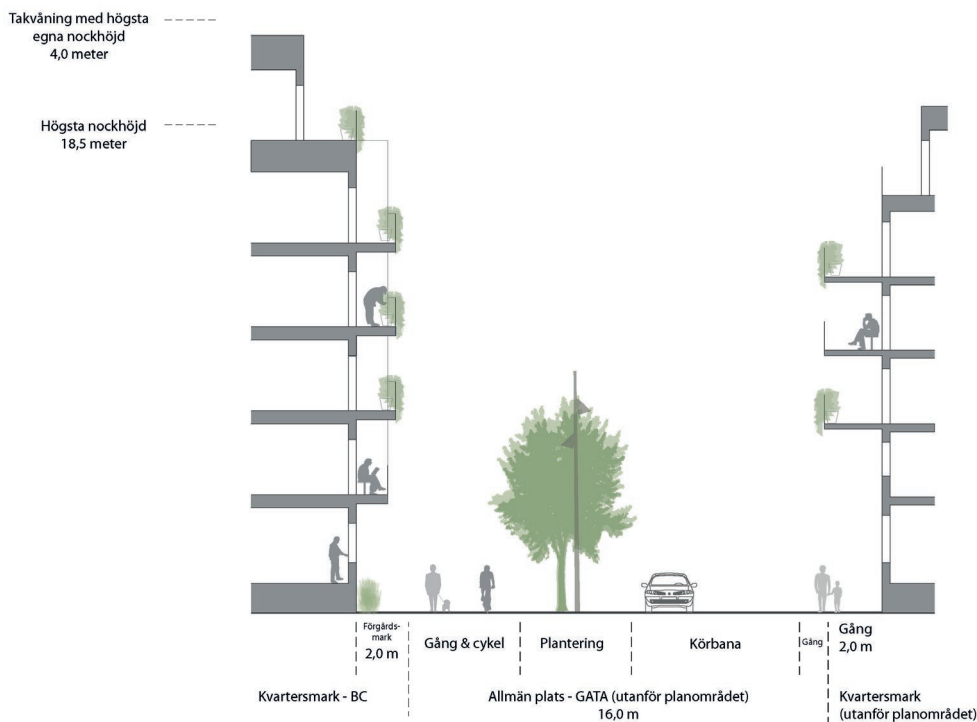
Längs parkens västra, norra och östra sida föreslås gång- och cykelbanor med en bredd av 5,0 respektive 3,0 meter.

Dockgatans sträckning norr om Båghallarna är sedan tidigare planlagd och delvis utbyggd. Kvarstående utbyggnad och eventuell ombyggnad med anledning av den nu aktuella detaljplanen kommer att ske i samband med denna detaljplans genomförande. Gatan kan med fördel utformas för låga hastigheter och med mer planteringar.

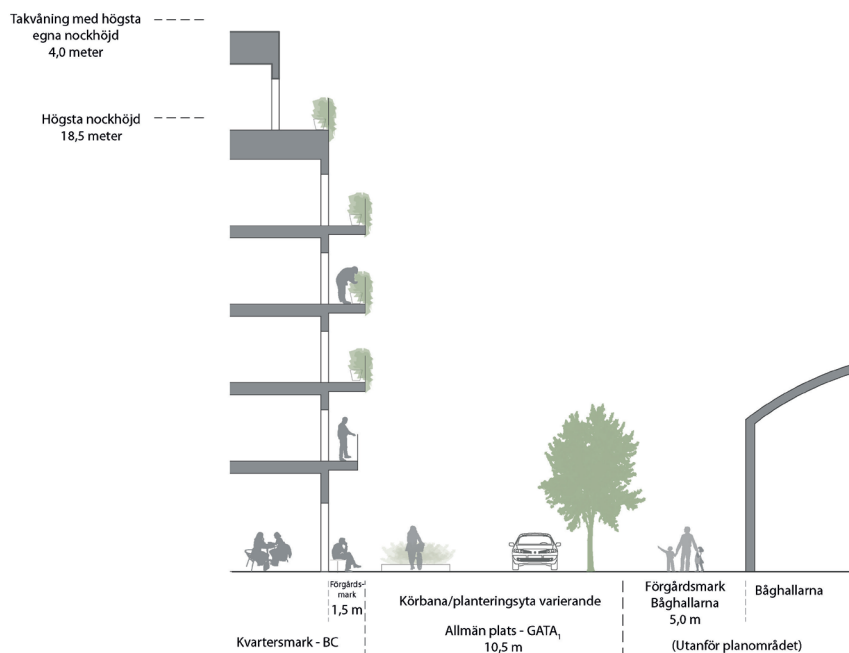
Generellt ska så mycket trädplantering i gatorna som möjligt eftersträvas inom området. Möjligheten till trädplantering begränsas dock av gatornas bredd, ledningsdragningar och behov av angöring till framför allt Dekorverkstan i Båghallarna. Exakt omfattning och placering av trädplantering kommer att undersökas vidare i samband med detaljprojekteringen och är då bland annat beroende av i vilka gator vilka ledningar slutgiltigt läggs.



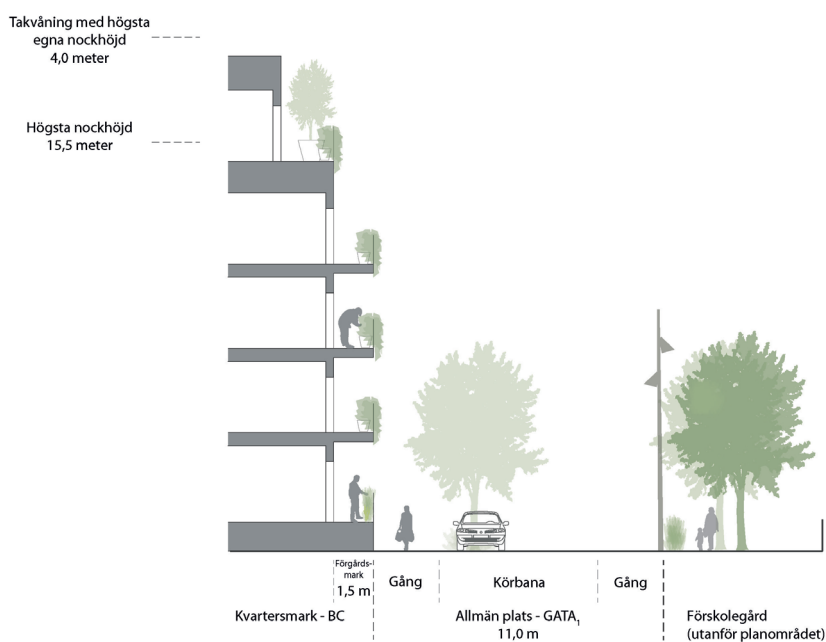
Av- och inlastning till Dekorverkstan sker på Båghallarnas norrsida. Vid lastning kommer både del av förgårdsmarken och del av gatan att behöva tas i anspråk. Detta innebär också att några av de befintliga träden på förgårdsmarken behöver fällas. Del av gatan framför kan inte heller användas för ny trädplantering. Måtten i ritningen visar yta som behöver hållas fri för att andra fordon ska kunna passera när av/ inlastning sker. Körspår för sådan passerande fordon visas med gult.



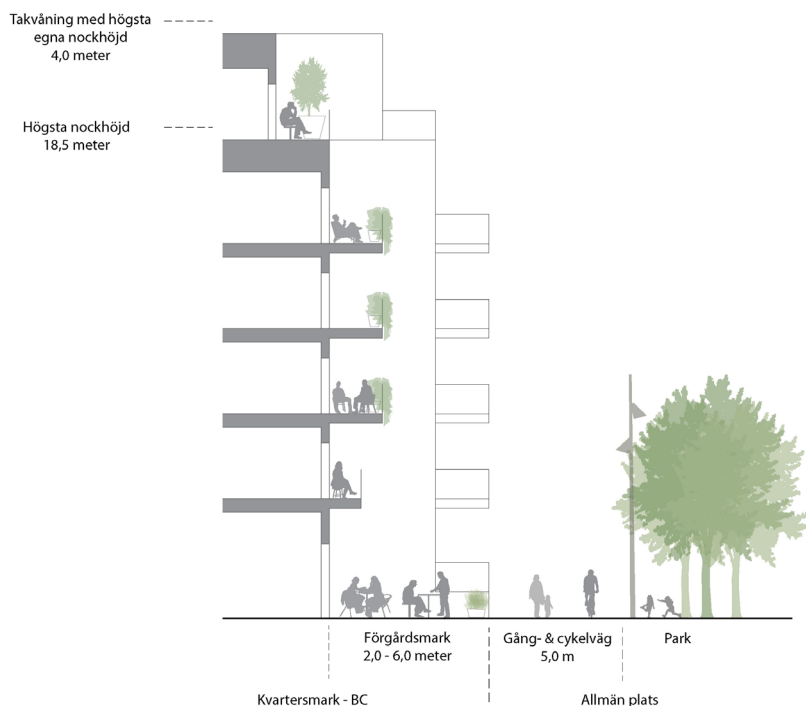
Gatusektion för Dockgatan norr om Båghallarna (gatan ligger utanför aktuellt planområde). Befintlig bebyggelse inom Dockanområdet till höger i bild. Illustration: Malmö stad.



Skiss gatusektion norr om Båghallarna – söder om kvarter D. Illustration: Malmö stad.



Skiss gatusektion norr om förskolan – söder om kvarter A. Illustration: Malmö stad.



Skiss sektion gång- och cykelväg, norr om parken – söder om kvarter B. Illustration: Malmö stad.

Kollektivtrafik

Befintlig busshållplats på östra sidan av Östra Varvsgatan föreslås flyttas cirka 10 meter norrut i samband med att Najadtorget byggs.

Bilparkering

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

Bilplatsbehovet för kvarter A-E har beräknats till knappt 265 bilplatser, med utgångspunkten att kvarter A bebyggs med bostäder och inte kontor.

Bilparkeringen för kvarter C samt kvarter D avses lösas i underjordiska garage under respektive kvarter. I dessa kvarter finns möjlighet att anordna drygt 130 platser. Därutöver föreslås anläggningarna även rymma cykelparkeringsplatser, lådcykelpool, bilpool samt laddplatser.

Parkeringen till kvarter A, B och E avses lösas i kringliggande parkeringshus. Platser kan ordnas i parkeringshuset U-båten, strax söder om området, samt i parkeringshuset Fullriggaren, på andra sidan Östra Varvsgatan. Parkeringsplatser finns även tillgängliga i parkeringshuset vid Stapelbädden, längre söderut längs Östra Varvsgatans västra sida. Arbete med överenskommelser med respektive fastighetsägare pågår.

Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) kommer att kunna anordnas i de underjordiska parkeringsgaragen, på förgårdsmark samt i utkanten av bostadsgårdarna, i släpp mellan olika byggnadskroppar där sådana finns. Parkeringsplatser för rörelsehindrade besökare till verksamhetslokalerna i området kan på samma sätt bland annat anordnas på förgårdsmark samt i utkanten av bostadsgårdarna, med backning ut mot angränsande gata (förutom

mot Östra Varvsgatan, där detta inte accepteras). PRH till lokaler kan även samordnas med PRH på annan fastighet. Detta kräver dock avtal med den aktuella fastighetsägaren.

Cykelparkering

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

Cykelplatsbehovet för kvarter A-E har beräknats till cirka 1 700 cykelplatser (med förutsättningen att kvarter A bebyggs med bostadshus och inte kontor). Detta motsvarar ett ytan- språk om totalt cirka 2 600 kvadratmeter. Cykelparkeringen kan lösas i de underjordiska parkeringsgaragen där sådana finns, i bottenvåningen av bebyggelsen, i de låga byggnads- kropparna som binder samman kvartersbebyggelsen, på innergårdarna samt på förgårds- marken.

Angöring

Angöring till bebyggelsen kan ske från de lokalgator som planeras inom området. Angöring för leveranser, avfallsfordon och liknande kan däremot inte ske från gång- och cykelvä- garna som omgärdar parken.

Norr om Båghallarna kommer den befintliga förgårdsmarken behållas för att skapa yta för uppställning av större fordon för leveranser till främst dekorverkstaden och Dunis lager, som båda finns i Båghallarna. Uppställningen för leveranserna till dekorverkstaden kommer också behöva ta en del av allmän plats i anspråk eftersom den är ytkrävande, men leveran- serna sker inte så ofta. Förgårdsmarken kommer även att nyttjas för cykelparkering till Kunskapsgymnasiet eftersom befintliga platser väster om Båghallarna kommer att tas bort för att skapa utrymme för det nord-sydliga gång- och cykelstråket.

För att angöringen till kontorsbyggnaden norr om planområdet även fortsättningsvis ska fungera har gatan norr om kvarter B placerats på tillräckligt stort avstånd från byggnaden för att personbilar och mindre lastbilar ska kunna köra förbi mellan gata och byggnad. Om ingen annan lösning visar sig bättre kan det också bli nödvändigt att anlägga ramper mellan marken öster om kontorsbyggnaden och gatan väster om kvarter C för att komma till bygg- naden. Sådana ramper kommer, om de blir aktuella, att placeras på kvartersmark utanför planområdet.

2.7 Teknisk försörjning

För beskrivning av teknisk försörjning utöver nedanstående, se kapitel 4. Genomförande.

Dagvatten

På kvartersmarken ställs det i detaljplanen krav på att en viss grönytefaktor ska uppnås inom respektive kvarter. Det anges också att en viss andel av bjälklag ska kunna bära ett re- lativt stort jorddjup för att lite större träd ska kunna planteras. Båda dessa krav bidrar till att minska belastningen på ledningsnätet, samt till att rena dagvattnet från området. Se även 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Vattenkvalitet.

Skyfallshantering

Avsikten är att skyfallshanteringen kommer att ske

- genom avrinning mot kajen och havet på markytan, via gator samt gång- och cykel- vägar i området, och
- i parken centralt i området, genom nedsänkningar av delar av markytan. Från par- ken leds vatten vidare i ledning med utlopp i havet.

Eventuellt kan även växtbäddar längs områdets gator blir aktuellt för att avlasta parken. Marken inom området höjdsätts för att möjliggöra tänkt avrinning.



Exempel på gård där delar av gårdsytan (den gräsklädda ytan i bakgrunden) sänkts ned 0,25 centimeter i förhållande till angränsande bebyggelse. Foto: Malmö stad.

Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa/Skyfall.

Nätstationer

Inom området ska två nya, dubbla nätstationer uppföras. Den ena av dessa placeras i anslutning till den planerade förskolans parkering, den andra öster om mittenkvarteret i norr.

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Detta motiveras genom att marken är ianspråktagen sedan tidigare och inte omfattar några särskilda naturvärden. Risker och störningar i form av främst buller och översvämningar som påverkar området omhändertas i planförslaget genom bebyggelsens struktur och utformning, samt genom höjdsättning och utformning av allmän plats. Planförslaget innebär i sig ingen förändring som innebär någon påtaglig skada på miljö och hälsa inom eller utanför området.

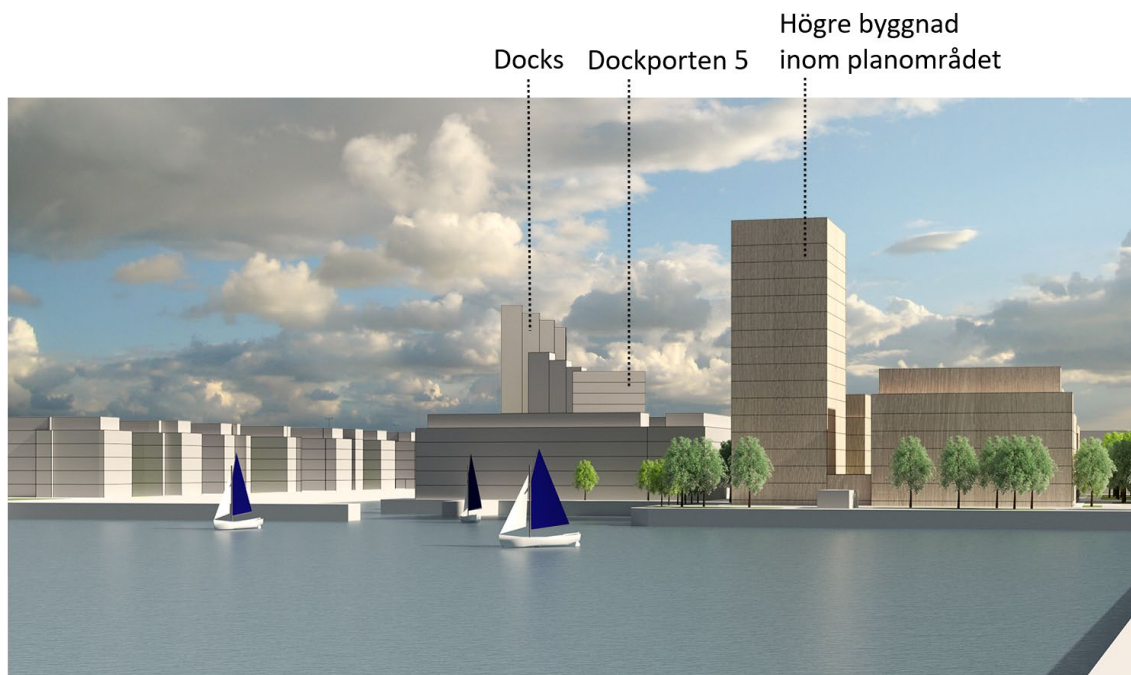
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Stadsbild och landskapsbild

Planförslaget innebär en påtaglig förändring av stadsbilden, eftersom området i dagsläget till stora delar består av obebyggda ytor och en öppen förskolegård. Förändringen ligger dock i linje med den utbyggnad som redan har skett i närområdet och är en naturlig fortsättning på denna.

Upplevelsen av området från havet

Utbyggnaden av området innebär att vyn in mot land från havet kommer att förändras markant, inte minst vid kajytorna i den nordöstra delen av området. Den högre byggnad som föreslås i denna del kommer att utgöra en av flera högre solitära byggnader längs havskanten, tillsammans med bland annat en ny byggnad vid Dockplatsen, den så kallade "Docks" samt "Studio" vid Universitetsbron. Det synliga läget, från havet såväl som från land, ställer krav på en väl genomtänkt utformning. Byggnadens utformning kommer att studeras vidare i ett jämförelseförfarande inför bygglovet.



Planområdets front mot havet, sett från norr. Till vänster i bild syns småbåtshamnen och den bebyggelse som kantar denna, bland annat "Docks" och den högre byggnaden på fastigheten Dockporten 5, på småbåtshamnens västra sida. Illustration: Fojab arkitekter.

Vid framtida utbyggnad av de norra, ännu obebyggda delarna av Västra hamnen kommer delar av den nu föreslagna bebyggelsen sannolikt inte vara synlig från havet. Hur synlig bebyggelsen kommer att vara beror bland annat på om, och i så fall i vilken omfattning, landmassan i framtiden utökas med ytterligare utfyllnader i havet.



Vy längs Dockgatan med den höga byggnaden inom kvarter C och havet i fonden. Illustration Fojab arkitekter.

Upplevelsen av Båghallarna

Upplevelsen av de befintliga Båghallarna kommer att förändras markant, eftersom dessa tidigare legat helt öppet men med planförslaget till relativt stora delar kommer att omgärdas av ny park och bebyggelse. För att minska den tillkommande bebyggelsens påverkan på upplevelsen av hallarna och stråket väster om dessa har den nya bebyggelsen utformats med en lägre höjd närmast hallarna och med krav på ljusa fasaskulörer. Torget och parken som ligger väster respektive norr om Båghallarna kommer också att bidra till att de även fortsättningsvis blir synliga i stadsbilden.

Sol/vind/mikroklimat

Sol och skugga

Sol- och skuggstudier för området (Fojab, 2024-09-25) visar att gårdarna inom området i huvudsak kommer att skuggas under vår och höst, med undantag för delar av gårdarna inom kvarter A, B och C som kommer att vara solbelysta under olika delar av dagen. Under sommaren kommer gårdarna också att vara relativt skuggiga under morgon och kväll, men ha god tillgång sol mitt på dagen. Undantaget utgörs av kvarter E där endast en mindre yta kommer att vara solbelyst.

Tillkommande bebyggelse har ingen större påverkan på parken i området, men kommer att skugga kajytorna i nordöst på olika sätt under olika delar av dagen, liksom kringliggande bebyggelse. Framför allt Dockgatan och bebyggelsen öster om denna kommer att påverkas av ökad skuggning sen eftermiddag och kväll, framför allt vår och höst, jämfört med dagens situation med ett obebyggt område. Skalan och utformningen av den planerade bebyggelsen och dess påverkan på omgivningen bedöms dock vara rimlig utifrån det aktuella stads-sammanhanget.

Bilderna nedan visar en skuggstudie, med för denna typ av studie vanligt förekommande val av tidpunkter. Ungefärligt planområdet markerat med röd linje (planområdet har sedermera utökats till att även omfatta del av angränsande vattenområde):



Sommarsolstånd klockan 09.00



Sommarsolstånd klockan 12.00



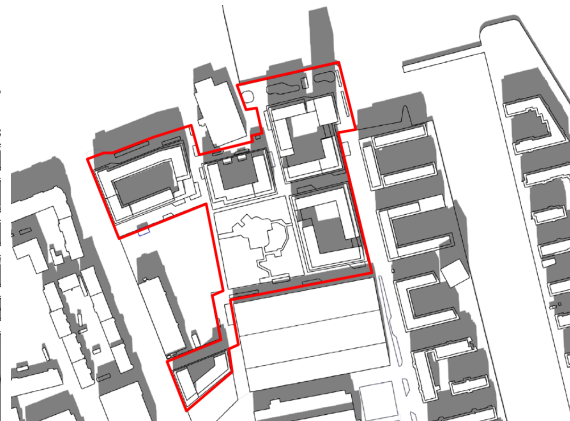
Sommarsolstånd klockan 15.00



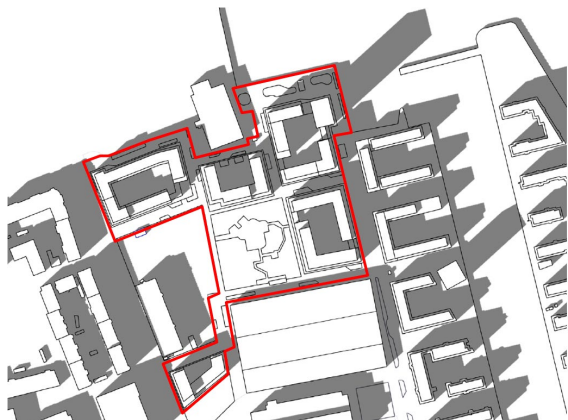
Sommarsolstånd klockan 18.00



Vår- och höstdagjämning klockan 09.00



Vår- och höstdagjämning klockan 12.00

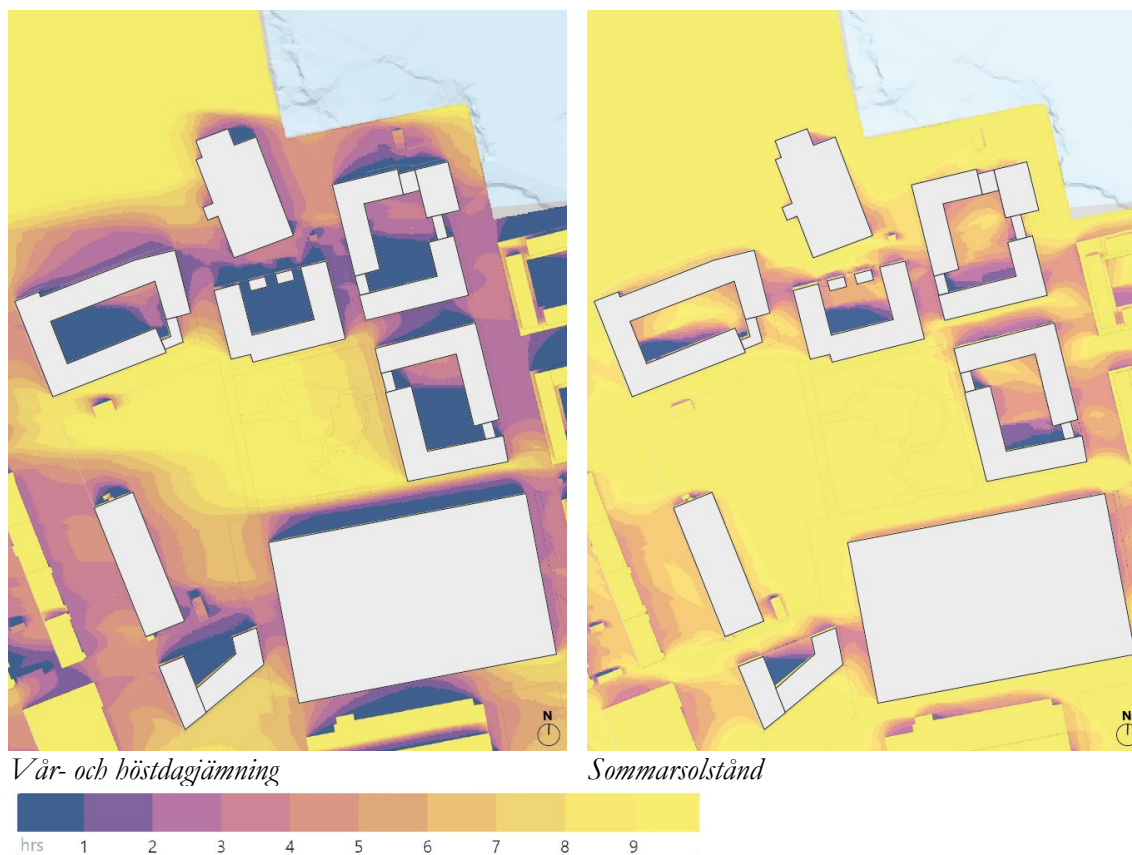


Vår- och höstdagjämning klockan 15.00



Vår- och höstdagjämning klockan 18.00

Bilderna nedan visar en studie av antal timmar per dygn som når marken (skalan visar antal timmar).



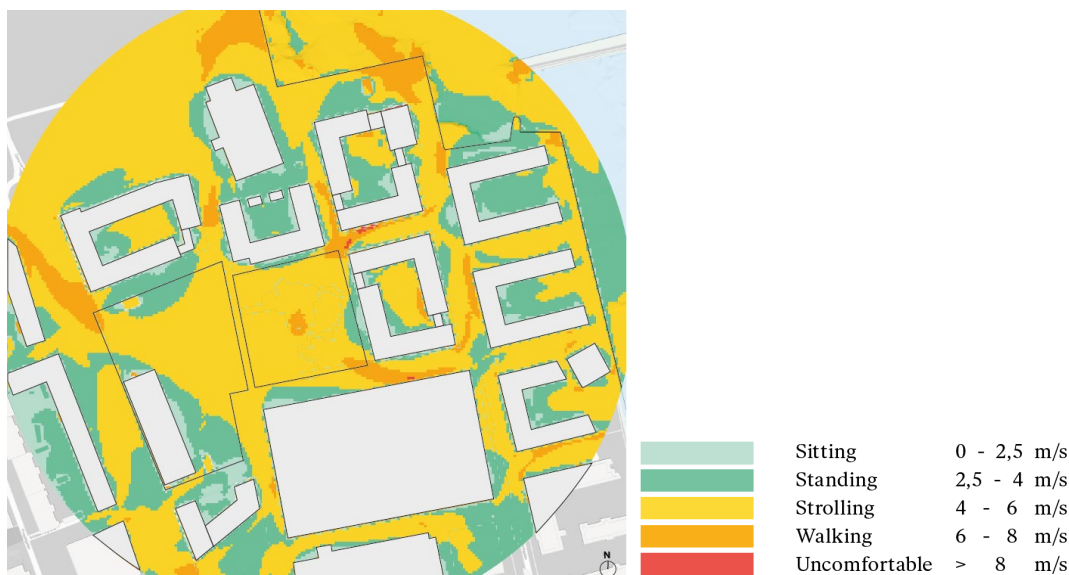
Vind

De förhärskande vindriktningarna i området är från väst och sydväst.

Enligt den utredning kring vindpåverkan som tagits fram (Fojab, 2024-09-25) kommer sydvästliga vindar att komma in i parken och ledas till gator och allmänna stråk norr om parken, samt ut mot Dockgatan. Västliga vindar leds in från Östra Varvsgatan och ner i gatan mellan Båghallarna och den nya bebyggelsen. Både sydvästliga och västliga vindar sammanstrålar fläckvis på kajytorna norr om bebyggelsen. Det höga huset i kvarter A fångar höga sydvästliga vindar som dras ner till marknivå nordost om kvarteret, respektive västliga vindar som dras ner till Dockgatans förlängning öster om bostadskvarteret.

Vindkomfortstudierna visar att det på områdets gårdar kommer att vara bekvämt att stå och promenera runt. På delar av gårdarna kommer det också att vara bekvämt att sitta. På den allmänna platsen kommer det i varierande grad vara bekvämt att stå, promenera runt eller gå i lite högre tempo.

Vindkomfortsimuleringen som visas nedan har inte tagit hänsyn till de höjdskillnader som planeras i parken, eller till träd och annan vegetation som kommer att tillkomma inom området. Med den trädplantering och andra åtgärder som planeras kommer vindförhållandena att bli bättre. För att förbättra vindkomforten på kajytorna ytterligare kommer det också att bli viktigt framöver att den höga byggnaden utformas på ett sätt som dämpar vinden, exempelvis genom variation i fasadlivet.



Vindkomfort 1,75 meter över marknivå. Förhärskande vindriktning från väst/sydväst. Fojab, 2024.

Dagsljus

Under arbetet med planerna har dagsljusförhållandena inom respektive kvarter studerats (Fojab, 2024-09-25). Studierna visar generellt acceptabla dagsljusförhållanden, även om det kommer vara svårt att uppnå dagsljuskraven i vissa innerhörn på gårdarna. Särskilt utmanande är hörnet mittemot den höga byggnaden i kvarter C. I de delar där dagsljuskraven blir svåra att uppnå eller inte kan uppnås kommer anpassningar att krävas, exempelvis genom att balkonger inte placeras i dessa delar, att planlösningarna i lägenheterna anpassas eller att utrymmen i byggnaden som inte omfattas av dagsljuskraven placeras där, såsom trapphus, förråd eller liknande.

Den tillkommande bebyggelsen kommer att försämra dagsljusförhållandena för bebyggelsen framför allt längs Dockgatans östra sida jämfört med dagens situation med ett obebyggt område. Skalan och utformningen av den planerade bebyggelsen och dess påverkan på omgivningen bedöms dock vara rimlig utifrån det aktuella stadssammanhanget. Ljus färgskala på tillkommande bebyggelse samt lägre byggnadskroppar mellan de huvudsakliga byggnadsvolymerorna mildrar påverkan något.

Kulturmiljö

Placeringen och utformningen av den nya bebyggelsen inom området bidrar till att lyfta fram närliggande äldre, kulturhistoriskt intressanta byggnader i stadsbilden.

Grönstruktur och park

Planförslaget innebär att tillgången till park och promenadstråk längs kajtor med gröna inslag kommer att öka i Dockan och de östra delarna av Västra hamnen, som idag lider brist på gröna miljöer. Med den omfattande trädplantering som planeras inte minst inom parken kommer krontäckningsgraden inom området att öka betydligt.

Naturmiljö

Planförslaget innebär att några trädrader på markparkeringen väster om Båghallarna kommer att behöva fällas för att kvarter E ska kunna genomföras. Eftersom träden kan antas vara strax över 30 år och därmed omfattas av biotopskydd för allé har en dispensansökan om fällning skickats in till länsstyrelsen.

Träden bedöms ha nedsatt vitalitet och visar inte tecken på vedsvampar eller insekter, varför en fällning inte bedöms påverka några höga biologiska värden. Träden bedöms inte heller utgöra någon viktig livsmiljö, tillflyktsort eller spridningskorridor för växt- och djurarter.

Eftersom träden är så unga och växer på en plats som förändrats mycket de senaste decennierna bedöms inte heller några höga kulturhistoriska värden påverkas.

De aktuella träden föreslås kunna ersättas inom planområdet, där en stor mängd nya träd kommer att planteras.

Strandskydd

Enligt 7 kapitlet 13 § miljöbalken gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter en tidigare detaljplan innebär detta (i enlighet med 7 kapitlet 18 g § miljöbalken) att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt.

Strandskyddet föreslås upphävas inom området. Upphävandet av strandskyddet bedöms vara motiverat av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet och bedöms inte försämra livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten, eftersom området har begränsade naturvärden.



Röd streckad linje visar var ungefär strandskyddet går – 100 meter från strandlinjen.

Risker och säkerhet

För det aktuella planområdet samt för detaljplanen för området Smörkajen har en riskutredning tagits fram (Bricon, 2025-05-23).

Riskkällor som har identifierats och hanterats i utredningen omfattar:

- Sevesoverksamheter.
- Farliga verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor som finns i Malmö.
- Transportleder för farligt gods på väg, järnväg och sjöfart.
- Lastning och lossning av farligt gods i hamnen.
- Verksamheter inom 100 meter från planområdena som innehar tillstånd för brandfarlig vara. Ingen sådan verksamhet berör det aktuella planområdet.

Av de identifierade riskerna har huvuddelen kunnat gallras bort i en första grovriskanalys, eftersom verksamheter ligger på så stora avstånd från de aktuella planområdena att de inte kan förväntas ge några konsekvenser på planområdena, alternativt endast bedöms bidra med en försumbar risknivå. Bedömningen baseras antingen på schabloniserade riskhantlingsavstånd enligt vägledningen från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, alternativt på tidigare genomförda riskutredningar och säkerhetsrapporter för verksamheterna. Där sekretess inte har gjort det möjligt att bedöms om riskanalyserna bygger på fullt utnyttjade miljötillstånd eller nuvarande volymer har konservativa antagande gjorts och maximala

konskvensavstånd avrundats uppåt till närmsta 500 metersintervall. För transportleder för farligt gods har även schabloniserade riskhanteringsavstånd enligt RIKTSAM använts.

Av de identifierade riskerna är det endast Malmö godsbangård, transporter av farligt gods på Farled 232, samt lastning och lossning av farligt gods i hamnen som inte kunnat gallras bort direkt, sett till potentiell påverkan på planområdena. För dessa har därför fördjupade riskanalyser tagits fram. Riskanalyserna har omfattat dimensionerande scenarion för respektive verksamhet, en bedömning av sannolikheten och konsekvenserna för respektive olycka, samt en bedömning av samhälls- respektive individrisk för planområdena.

Godsbangården

Malmö godsbangård hanterar stora mängder farligt gods och är klassad som en farlig verksamhet enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Den största sannolikheten för olycka inom godsbangården ligger under rangeringsmomentet. Av de olycksscenario som identifierats och analyserats i en tidigare genomförd riskutredning för bangården (Bricon AB, 2019) är det framför allt utsläpp av giftig, kondenserad gas samt utsläpp av giftiga ämnen som har potential att ge långa konsekvensavstånd till risk för allvarlig skada, betydligt längre än konsekvensavstånden till dödsfall vid samma olycka. Dessa risker har därför utretts noggrannare i den nu aktuella utredningen.

Tidigare genomförda samhälls- och individrisker har nu kompletterats med beräkningar avseende AEGIL2. De beräkningar och bedömningar som tagits fram visar att vid planområdet, som ligger över 1,5 kilometer bort från rangerbangården, är risken för allvarlig skada nästan två tiopotenser under ALARP:s nedre gränsvärde. Detta bör ses som en försumbar risk. ALARP står för ”As Low As Reasonably Practicable” och är det riskintervall där risker kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna.

Farligt gods på farled 232 och i hamnen

Enligt statistik från CMP mellan åren 2021 och 2024 transporteras mellan cirka 100 000 och 160 000 ton farligt gods på farled 232 varje år. Transporter till Oljehamnen kan avskrivs helt, eftersom den ligger så långt bort och för att den delen av hamnen i huvudsak hanterar brandfarlig vätska. Inte heller Swede harbour ingår eftersom det där i huvudsak hanteras skrot.

Det farliga godset transporteras i huvudsak i järnvägsvagnar eller i lastbilar på RoRo-fartyg. En liten andel förekommer även i containrar på containerfartyg. Godset hanteras sedan på olika platser i hamnen, varav de närmsta i förhållande till planområdet är vid hamnbassängen direkt norr om inseglingen till Industrihamnsrännan, samt strax sydost om denna hamnbassäng, också i Norra hamnen. Alla klasser av farligt gods förekommer i transporter, men de vanligast förekommer är brandfarliga vätskor, giftiga respektive frätande ämnen, samt ”övriga farliga ämnen och föremål”.

Enligt National Institute of Public Health and the Environment (RIVM) finns det inga scenarier för inneboende fel hos fartyg som leder till utsläpp av farligt gods. De enda scenarier som är relevanta utöver lastning är därför yttre skador till följd av fartygskollisioner. Dessa är i hög grad beroende av den lokala situationen. Mot bakgrund av de scenarier för kollisioner som RIVM har tagit upp i sin vägledning samt hur transporter sker på farled 232 och i Malmö hamn bedöms sannolikheten för kollisioner som leder till utsläpp vara så låg att den inte behöver utredas vidare.

Eftersom hanteringen av farligt gods sker i järnvägsvagnar eller lastbilar, alternativt i 20- eller 30-fotscontainrar som har en motsvarande volym, bedöms de längsta konsekvensavstånden vid olyckor kunna jämföras med de som uppstår vid olyckor med farligt gods på väg och järnväg. Det kortaste avståndet mellan hanteringsplatserna och aktuella planområden är cirka 700 meter, vilket innebär att det endast är olyckor med giftig kondenserad gas som har potential att orsaka allvarliga konsekvenser för studerande områden.

Vad gäller hanteringen av farligt gods saknas vedertagna modeller för att uppskatta sannolikheten för utsläpp av farligt gods vid lastning/lossning från RoRo-fartyg. RIVM redovisar dock generella olycksfrekvenser för lastbilar och järnvägsvagnar som är lokaliserade inom en verksamhet och/eller är involverade i lastning- eller lossningsaktiviteter inom en verksamhet. Baserat på dessa, med viss anpassning utifrån hur transporterna sker i hamnområdet, uppskattas hanteringen av farligt gods inom CMP endast innebära en individrisknivå som understiger 10^{-8} . Eftersom denna bedömning baseras på en frekvensuppskattning av utsläpp som inte är framtagna specifikt för lastning/lossning från RoRo-fartyg har dock även en jämförelse med hanteringen av farligt gods inom Malmö godsbangård gjorts. Baserat på att den totala transportvolymen giftig gas inom CMP motsvarar cirka 5 % av den transportvolym som individberäknats för Malmö godsbangård bedöms individrisken underskrida 10^{-8} på ett avstånd av 230 meters avstånd från de delar av hamnen där farligt gods hanteras.

Med hänsyn till de låga grundfrekvenserna för utsläpp av giftig gas inom hamnen, samt att avståndet till platser där farligt gods hanteras är minst 700 meter, bedöms både individrisken och samhällsrisken underskrida acceptanskriterierna med god marginal. En mer noggrann uppskattning av riskerna, eller sammanvägning av riskerna från Farled 232, CMP och Malmö rangerbangård, bedöms därför inte vara nödvändig. Några särskilda skyddsåtgärder för att minska konsekvenserna av olyckor bedöms inte heller vara skäligt inom planområdet med hänsyn till de låga risknivåerna.

Radon

Planområdet ligger inom normalriskområde för radon, mellan 10 000 och 50 000 Becquerel per kubikmeter luft. Vid byggande inom normalriskområden krävs radonskyddade konstruktioner.

Luftkvalitet

En utredning gällande luftkvalitet har tagits fram, som bland annat omfattar det nu aktuella planområdet (Malmö stad Miljöförvaltningen, 2025-02-06). Utredningen omfattar:

- En beräkning som visar den totala belastningen på luftmiljön från alla källor, inklusive bidraget från källor utanför beräkningsområdet "Öresund". Detta benämns som bakgrundshalter. Beräkningen är gjord i en spridningsmodell och utgår från den emissionsdatabas som används av Skånes luftvårdsförbund.
- En beräkning som beskriver enbart sjöfartens påverkan på luftkvaliteten i staden. Underlaget till denna beräkning kommer från en nationell utsläppsdatabas för sjöfarten (ShipAir, SMHI)

Som en indikator för luftkvalitet används halterna av kvävedioxid.

Utredningen visar på beräknade kvävedioxidhalter som uppgår till cirka 8 mikrogram per kubikmeter som årsmedelvärde i den aktuella delen av Västra hamnen. Av dessa utgör emissioner från sjöfarten en förhållandevis stor andel, cirka 25 procent. Längre bort från hamnen minskar denna andel.

De beräknade föroreningshalterna håller god marginal till dagens miljökvalitetsnorm (40 mikrogram per kubikmeter). Halterna håller också god marginal till 20 mikrogram per kubikmeter som dels utgör miljömålet för Frisk luft, dels kommer att vara miljökvalitetsnormen från år 2030. Halten underskrider dessutom Världshälsoorganisationens (WHO:s) riktvärde om 10 mikrogram per kubikmeter kvävedioxid som årsvärde.

Sammantaget klaras alla typer av gränsvärden och riktvärden för luftkvalitet inom planområdet. Emissioner från sjöfarten kan dock framöver, liksom idag, komma att påverka området tillfälligtvis.

Genomförandet av detaljplanen kommer att innebära mer slutna gaturum och ökade trafikmängder i området, men detta antas inte påverka luftkvaliteten nämnvärt.

Vattenkvalitet

Dagvatten från planområdet avleds via kommunala dagvattenledningar i Dockgatan till recipienten Malmö hamn samt i Östra Varvgatan till recipienten Lommabukten. Miljökvalitetsnormerna (MKN) för vatten innebär att Malmö hamnområde uppnår god kemisk status, med vissa undantag, och ska till år 2039 även uppnå tillfredsställande ekologisk status. Recipienten har bland annat problem med fosfor, antracen, bromerad difenyleter, kvicksilver och tributyltennföreningar. Lommabukten uppnår också god kemisk status, med vissa undantag, och ska till år 2039 uppnå god ekologisk status. Lommabukten har liknande problem som Malmö hamn.

Genomförandet av detaljplanen innebär ett minskat flöde till dagvattenledningsnätet samt en minskning av alla studerade föroreningar från planområdet till vattenförekomsterna Malmö hamn respektive Lommabukten (DHI, 2022-04-13). Genomförandet av detaljplanen innebär därmed inte någon försämrad möjlighet att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten.

Översvämningsrisk

Skyfall

Vid ett skyfall berörs området dels av det regn som faller över själva planområdet, dels av vatten som rinner in i området utifrån, främst från sydväst. Bort från området sker viss avrinning främst mot hamnen i nordost, mellan kvarteren vid Dockgatan och parkeringsytorna i norr. Enligt den dagvatten- och skyfallsutredning som gjordes för området inför samrådet (DHI, 2022-04-13) blir cirka 3 590 kubikmeter vatten stående inom området vid ett 100-årsregn med klimatkoefficient 1,3. Utredningen omfattade hela det ursprungliga planområdet – även den förskolefastighet som numera planläggs i en separat detaljplan.

För att inte försämrade för områden uppströms och nedströms måste området planeras och höjdsättas så att inflödet inte begränsas och utflödet inte ökar, såvida utflödet inte kan ske på ett säkert sätt direkt till havet, via kajytorna, utan att påverka kringliggande områden och bebyggelse negativt. Det måste också säkerställas att den bebyggelse som planeras inom området inte riskerar att översvämmas, liksom att räddningstjänsten kan komma fram.

För att säkerställa en fungerande skyfallshantering har höjdsättningen av området och konsekvenserna av denna studerats först i ovan nämnda utredning och därefter även i en förprojektering för området (Tyréns, 2024-09-24). Liksom tidigare utredning har förprojekteringen omfattat hela det ursprungliga planområdet – inklusive förskolefastigheten.

Höjdsättningen har gjorts för att uppnå de krav som nämns ovan, men också för att säkerställa god framkomlighet och undvika översvämnung vid framtida höga havsvattenstånd (se denna rubrik nedan). Höjdsättningen har också behövt anpassas till befintliga byggnader och anslutningar mot befintligt angränsande gaturum.

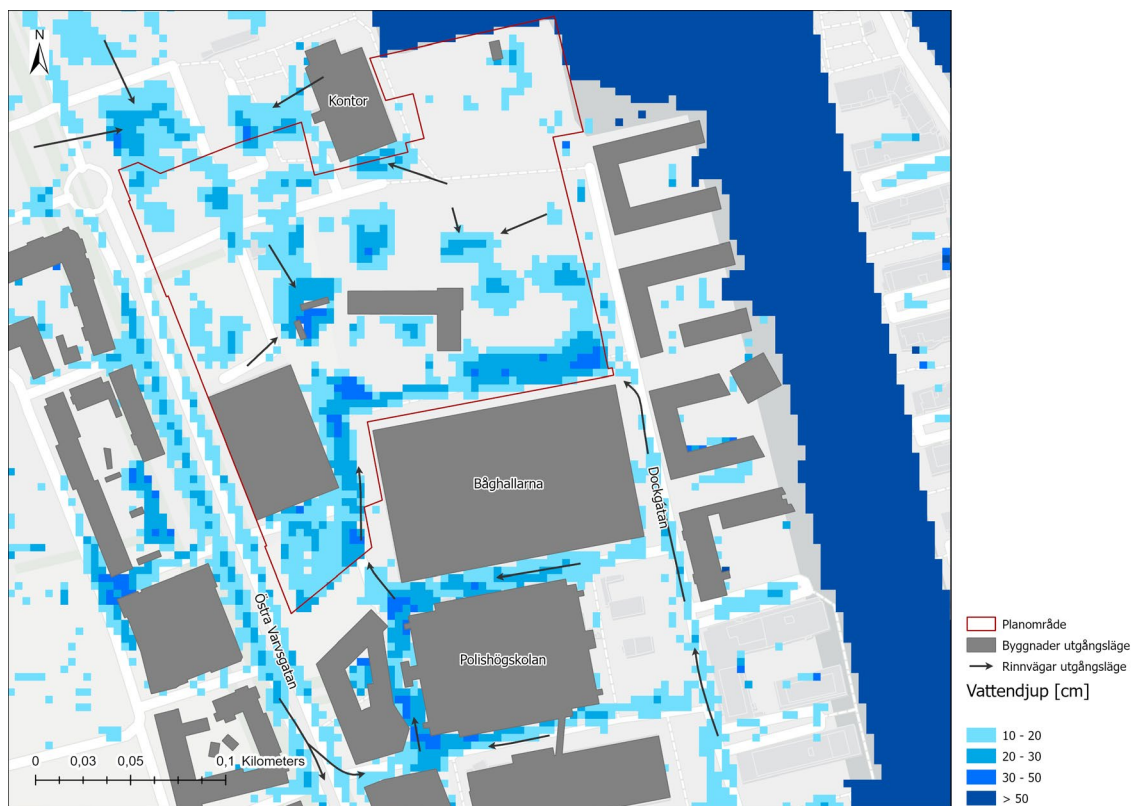
Höjdsättningen innebär att marken höjs upp inom delar av området för att åstadkomma en lutning på gatorna som gör att vatten från områdets östra delar avleds direkt ut i havet via kajytorna, och att vattnet från områdets västra och södra delar huvudsakligen leds mot parken i områdets mitt. Detta eftersom det inte bedömts möjligt att höjdsätta området på ett sådant sätt att allt vatten avleds ut till havet. Parken sänks i delar ned för att kunna hantera de cirka 1 000 kubikmeter vatten som kommer att behöva fördröjas. Fördröjningsvolymen i parken skulle kunna minskas något med regnbäddar i gatan. Från parken är avsikten att vatten ska ledas ut mot havet i ledning. Olika ledningsdragningar har studerats, med utlopp i Dockgatans förlängning, respektive rakt norrut sett från parkens nordöstra hörn. Inlopp från parken kan ordnas i såväl parkens nordöstra såväl som i dess sydöstra hörn. Ett inlopp

i parkens nordöstra hörn kommer att innebära störst höjdskillnader mellan parkens lägsta punkt och kringliggande gator och gång- och cykelvägar. Ledningsdragning och parkens höjdsättning kommer att studeras vid i detaljprojekteringen för området.

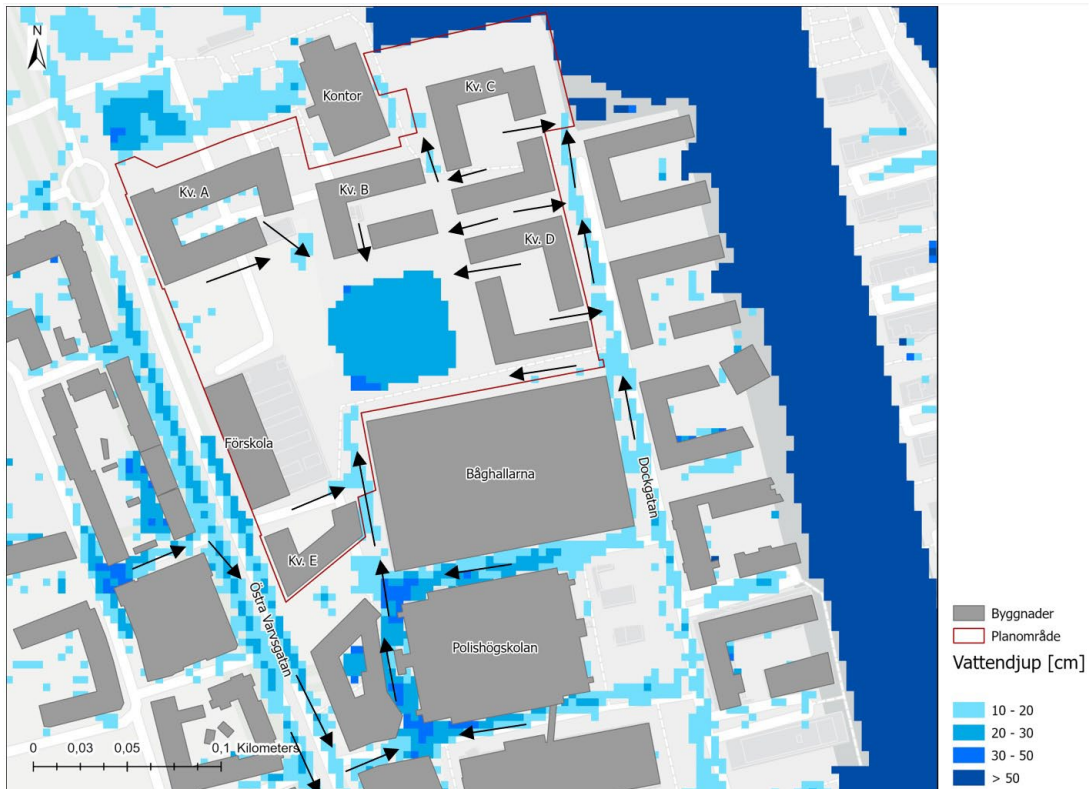
Utöver ovanstående föreslås de vattenmängder som faller över förskoleområdet hanteras inom förskolegården, genom en nedsänkning av delar av denna. Detta beskrivs närmre i detaljplanen för förskolan.

I norr, i anslutning till den befintliga kontorsbyggnaden, kommer det bli nödvändigt att uppföra en stödmur mot söder, väster och öster för att kunna höja marken på ett sätt som säkerställer en lämplig avrinning. Avsikten är att upplevelsen av höjdskillnaden ska minskas genom trappningar och planteringskärl med mera. Dessa kommer att finnas på kvartersmark utanför planområdet.

Skyfallssimuleringarna som genomförts baserat på den föreslagna höjdsättningen visar att avrinningen från området kan ske på ett tillfredsställande sätt.



Maximala översvämningsdjup som uppstår i nuläget vid ett skyfall med 100 års återkomsttid, 6 timmars varaktighet och klimatfaktor 1,3. Bilden visar det maximala översvämningsdjupet för varje cell under hela simuleringsperioden, vilket innebär att översvämningsdjupen kanske inte inträffar samtidigt. (Tyréns, 2024-09-24).



Maximala översvämningsdjup som uppstår med den föreslagna utformningen vid ett skyfall med 100 års återkomsttid, 6 timmars varaktighet och klimatkoefficient 1,3. Figuren visar det maximala översvämningsdjupet för varje cell under hela simuleringsperioden, vilket innebär att översvämningsdjupen kanske inte inträffar samtidigt. (Tyréns, 2024-09-24).

I det fall förskolan inte skulle byggas ut parallellt med området i övrigt utan först senare kommer flödet söderifrån eventuellt avrinna på en bredare yta, in över det som är planerat som förskolegård. Därmed kan vattendjupet i gatan väster om Båghallarna komma att sänkas något, liksom volymerna som rinner mot parken. Förändringen gäller bara om förskoleytan ligger lägre än omgivningen – om den ligger högre kommer situationen vara den samma som om området exploateras som helhet. Oavsett vilken situation som är fallet bedöms det inte innebära någon försämring eller ökad översvämningsrisk för befintliga eller nya byggnader (Tyréns, 2024-08-30).

Utöver delningen av detaljplanen har förslaget efter genomförande av simuleringarna ovan också kompletterats med möjlighet till lägre byggnadskroppar som binder samman kvarteretsbebyggelsen inom delar av området. Om kvarteren sluts helt och avrinning inte kan ske ut från gårdarna kommer gårdar och entréer behöva höjdsättas för att hantera stående vatten. Vilka mängder vatten som behöver hanteras är då beroende av utformningen av taklandskapet. Hanteringen kommer att studeras vidare i samband med projektering och bygglovsprövning.

Havsnivåhöjningar

Planområdet ligger inom område som i kommunens översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023) pekas ut som uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning. För detaljplaner som berörs av uppmärksamhetsområdet gäller bland annat att platsspecifika översvämningsrisker ska utredas utifrån stadens klimatunderlag, så att lokala skyddsbehov identifieras och platsspecifika åtgärder kan utformas med lämpliga dimensioner.

Malmö stads klimatunderlag, som finns beskrivet i översiktsplanen och utrett genom kommunens *Strategi för kustskydd*, innebär en dimensionerande tillfällig havsvattennivå på +2,71 meter för år 2125. Utöver detta behöver lokala vågeffekter beaktas.

Det nu aktuella planområdet med kaj mot norr riskerar att i viss mån påverkas av vågeffekter, på grund av det exponerade läget mot öppet hav. Vågeffekterna består av:

- Tillfälliga uppstuvningseffekter. Dessa uppstår när vinden blåser på vattenytan så att ytan inte längre är vågrät, utan lutar lite och vattennivån därmed blir högre in mot land där vattenmassorna trycks ihop.
- Vågor på toppen av uppstuvningseffekterna.

En utredning av vågpåverkan på området (DHI, 2022-04-12) visar att fribordshöjden, det vill säga höjden på ett skydd som behövs för att undvika mer än lindrig överspolning (mer än 1 liter per sekund och meter), skulle behöva uppgå till cirka +3,70 meter år 2125. Motsvarande höjd som på befintlig kantbalk på angränsande kaj, +3,30 meter, bedöms tillräcklig som skydd fram till slutet av detta sekel.

Kajen i norr föreslås utformas med glaci, vilket kommer att dämpa vågeffekten ytterligare. I de fall vågor ändå slår upp över kajytorna kommer vatten kunna rinna av mot havet, eftersom kajytorna höjdsätts med lutning nedåt mot kajkanten. Med hänsyn till kajtans bredd mot norr, över tjugo meter, bedöms vågorna inte skölja upp mot byggnaderna eller ytan närmast dessa.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms inga särskilda åtgärder nödvändiga för att säkra framkomligheten för räddningstjänst eller skydda byggnader mot vågöversköljning. Byggnaderna kan dock med fördel utföras med tåliga fasadmateriäl för att stå emot den påverkan som närhet till havet normalt innebär. Sammantaget bedöms ingen risk för människors liv och hälsa föreligga.

Eftersom de platsspecifika vågeffekterna inte bedöms kräva ytterligare, platsspecifika åtgärder reglerar detaljplanen, i enlighet med vad som anges i översiktsplanen och *Strategi för kustskydd*, att bebyggelsen inom området, undantaget komplementbyggnader, ska ha en färdigt golvhöjd på lägst 3,2 meter över nollplanet (RH2000). Detta ger en säkerhetsmarginal på cirka 0,5 meter i förhållande till framtida havsnivå vid en extremhändelse, +2,71 meter. I praktiken kommer bostäderna att ligga ännu högre, eftersom det i detaljplanen ställs krav på att överkanten på bottenvåningens bjälklag för de flesta bostäderna inte får ligga lägre än 0,6 meter över angränsande mark. Byggnadsdelar, framför allt lokaler för centrumverksamheter eller entréer till trapphus, där det av tillgänglighetsskäl inte går att ha färdigt golvhöjd på +3,2 meter ska i stället utföras med tekniska anordningar i entrén för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning. Även garagenedfarter vars rampkrön ligger lägre än +3,2 meter ska utföras med teknisk konstruktionslösning som hindrar att vatten rinner ned i garaget vid en tillfällig havsnivåhöjning. Samhällsviktiga funktioner, såsom nätstationer, ska utföras med färdigt golvhöjd på lägst 3,5 meter över nollplanet (RH2000), vilket ger en marginal på cirka 0,8 meter i förhållande till +2,71 meter.



Till vänster: Vattentäta luckor som kan stängas för entré som skydd. Foto: Paul Richard. Till höger: Skydd vid nedfart, exempelvis till garage. Foto: Aggeres.



Till vänster: Översvämningsskydd vid entré som placeras ut manuellt. Foto: Legacy Manufacturing. Till höger: Översvämningsskydd vid entré som lyfts upp av vattentrycket. Foto: Anhamm Liquid Barrier Products GmbH.

Utöver ovanstående ska byggnader, undantaget komplementbyggnader, samt underjordiska garage och tekniska installationer också utföras med vattentät konstruktion upp till lägst +3,2 meter. Samhällsviktiga funktioner ska utföras med vattentät konstruktion upp till lägst +3,5 meter.

Gatorna inom området är höjdsatta för att i möjligaste mån ligga på minst +2,8 meter, vilket ger en säkerhetsmarginal på 0,3 meter för räddningstjänstens framkomlighet, enligt *Strategi för kustskydd*. Samtliga kvarter inom området kan i någon punkt nås från angränsande gata som ligger på minst +2,8 meter.

Markföroreningar

Under 2019 genomfördes en översiktlig miljöteknisk markundersökning inom det aktuella området (Cowi, 2019-12-19). Undersökningen omfattade jordprovtagning i 18 borrhöjningar. I samband med undersökningen installerades även 8 grundvattenrör. Påträffade föroreningshalter jämfördes bland annat med platsspecifika riktvärden för parkmark, gatemark och byggnader som tagits fram för Dockanområdet. Dessa utgår för parkmark ner till 1,5 meters djup samt för byggnader från Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning. För gatemark samt parkmark på ett större djup än 1,5 meter utgår de från Naturvårdsverket riktvärden för mindre känslig markanvändning.

Vid den översiktliga markundersökningen påträffades oljekolväten, polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och tungmetaller i fyllnadsmassorna inom området. Föroreningarna förekom i störst omfattning i prover tagna inom den planerade förskolegården samt i ett prov taget i gränsen mellan den planerade parken och gång- och cykelvägen norr om denna, norr om befintlig tillfällig förskola. Tungmetallerna, bland annat höga halter av bly, påträffades i högst koncentration i detta prov. Föroreningarnas utbredning i vertikalled konstaterades variera. Grundvattenproverna visade på förhöjda halter av metallföroreningar och PAH i några prover.

Under 2020 genomfördes en historisk inventering inom området i syfte att komplettera tidigare utförda miljötekniska markundersökningar (Cowi, 2020-05-27). Inventeringen visar att utfyllnaden av området påbörjades 1938 och har fortsatt etappvis fram till 1970-talet. Detaljplaneområdet har varit en del av den gamla oljehamnen som var verksam här fram till 1960-talet. Efter det bedrev Kockums sin varvsverksamhet på platsen fram till mitten av 1980-talet. Inom området har generellt stora mängder olja hanterats under oljehamnens aktiva år. Under Kockumstiden var det främst betydande mängder färg som hanterades. Målningsarbeten pågick främst omkring motorhallen.

År 2023 genomfördes en komplettering av tidigare genomförda markmiljöundersökningar (Cowi, 2023-09-06), inom områdena som inte ingår i den planerade förskoletomten (för mer information om kompletteringar inom denna del, se nedan). Syftet var att avgränsa en påträffad blyförorening i gränsen mellan den planerade parken och gång- och cykelvägen norr om, samt att komplettera med prover i delar av planområdet som tidigare inte undersökts. Prover togs i tio borrhåll och grundvattenprov togs i 9 grundvattenrör. Resultatet har bland annat jämförts med platsspecifika riktvärden för park- och gatumark samt byggnader. Analysresultaten för jordprovtagningen visade generellt på låga föroreningshalter, lägre än vad som påträffats vid provtagningarna från 2019. I vissa jordprover har dock förhöjda halter av PAH identifierats, med varierande föroreningsgrad och på olika jorddjup. Även halter av olja har identifierats över de platsspecifika riktvärden i vissa av proven. Inget av proven visade på metallhalter över de platsspecifika riktvärdena, varför den påträffade blyföroreningen bedöms ha avgränsats. Grundvattenproverna från den kompletterande markundersökningen har inte visat på några föroreningshalter över relevanta riktvärden.

För gatumarken gränsande till förskoletomten har ytterligare en kompletterande undersökning genomförts, i form av en rutnätsundersökning (Cowi, 2023-12-01). Resultatet för jordprovtagningen, visar på halter av alifater, aromater samt PAH-L, M och H som överskrider de platsspecifika riktvärdena för gatumark. Detta med en variation av föroreningshalter samt på ett varierat jorddjup i de olika provrutorna på undersökningsområdet. Föroreningar har uppmätts på ett maximalt djup av 1,5 meter under markytan. Grundvattenproven som analyserats visade en halt av benzo(a)pyren i ett prov som överskred relevant riktvärde I övrigt var samtliga ämnen som mättes i grundvattnet under jämförbara riktvärden.

Baserat på de utredningar som genomförts bedöms området kunna göras lämpligt för den planerade markanvändningen, under förutsättning att markföroreningarna inom området åtgärdas. Detta säkerställs genom en bestämmelse i plankartan som innebär att startbesked för byggnation inte får ges innan så har skett. De åtgärder, huvudsakligen i form av grävsanering, som kommer att krävas bedöms kunna genomföras till en för projektet och dess ekonomiska förutsättningar acceptabel kostnad.

Marken i parken kommer att behöva åtgärdas med avseende på föroreningar. Avsikten är i första hand att förorenade massor ska grävas bort. Om så inte skulle ske behöver de ytor där skyfall hanteras och som är berörda av föroreningar sannolikt utföras med tät botten. Detta för att undvika att föroreningar urlakas till grundvattnet.

Som underlag för planeringen av åtgärderna, samt för korrekt masshantering, kommer en kompletterande, detaljerad undersökning att genomföras inför utbyggnaden av området.

Omgivningsbuller

Trafikbuller

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

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

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

Planområdet är utsatt för trafikbuller från omgivande större gator. Därutöver ger trafiken på de tillkommande gatorna inom området också upphov till visst buller. För att undersöka bullerpåverkan på området närmre har en bullerutredning genomförts (Efterklang, 2023-11-24, uppdaterad 2025-05-26). Utredningen omfattar bullerutbredningskartor med bullervärden 1,5 meter ovan mark, liksom bullernivåerna vid bebyggelsens olika våningsplan. Utöver det aktuella planområdet omfattar utredningen även förskolan som numera hanteras i en separat detaljplan. Eftersom byggnaden som kommer att hysa förskolan är befintlig bedöms bullersituationen inom övriga delar av området inte påverkas nämnvärt av huruvida förskoleplanen har genomförts eller inte.

Utredningen har utgått från prognosår 2040 och har omfattat två olika scenarion kring trafiksituation i och i anslutning till området. I det ena scenariot ingår en tunnel precis norr om detaljplaneområdet, som sammanbinder Västra med Östra hamnen (se vidare 3.5 Samhällskonsekvenser/Relevanta övriga projekt). I detta scenario förutsätts även en tillkommande exploatering norr om cirkulationsplatsen vid Riggaregatan och Östra Varvsgatan. I det andra scenariot ingår inte tunnel och inte heller någon exploatering norr om detaljplaneområdet. Med en tunnel blir de prognosticerade flödena högre i området.

Resultaten visar på att grundriktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå innehålls vid de flesta av byggnadernas fasader. Bostäder med fasad där grundriktvärdet innehålls kan planeras fritt. I scenariot utan tunnel överskrider riktvärdet endast med en decibel på delar av den västra fasaden vid kvarter A. I scenariot med tunnel överskrider riktvärdet med någon eller ett fåtal decibel på den västra och delar av den norra fasaden vid kvarter A, samt på den västra fasaden av kvarter E. Där värdena överskrider finns möjligheten att planera genomgående lägenheter med minst hälften av bostadsrummen vända mot luddämpad sida. Gårdssidan för kvarter A och östra fasaden i kvarter E uppfyller riktvärdena för luddämpad sida. Det är också möjligt att planera små enkelsidiga lägenheter om högst 35 kvadratmeter.

För kontor finns inga riktvärden för buller vid fasad, så ur bullerhänseende finns möjligheten att planera för kontor finns i vilken byggnad som helst.



Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario utan tunnel. Efterklang, 2025.



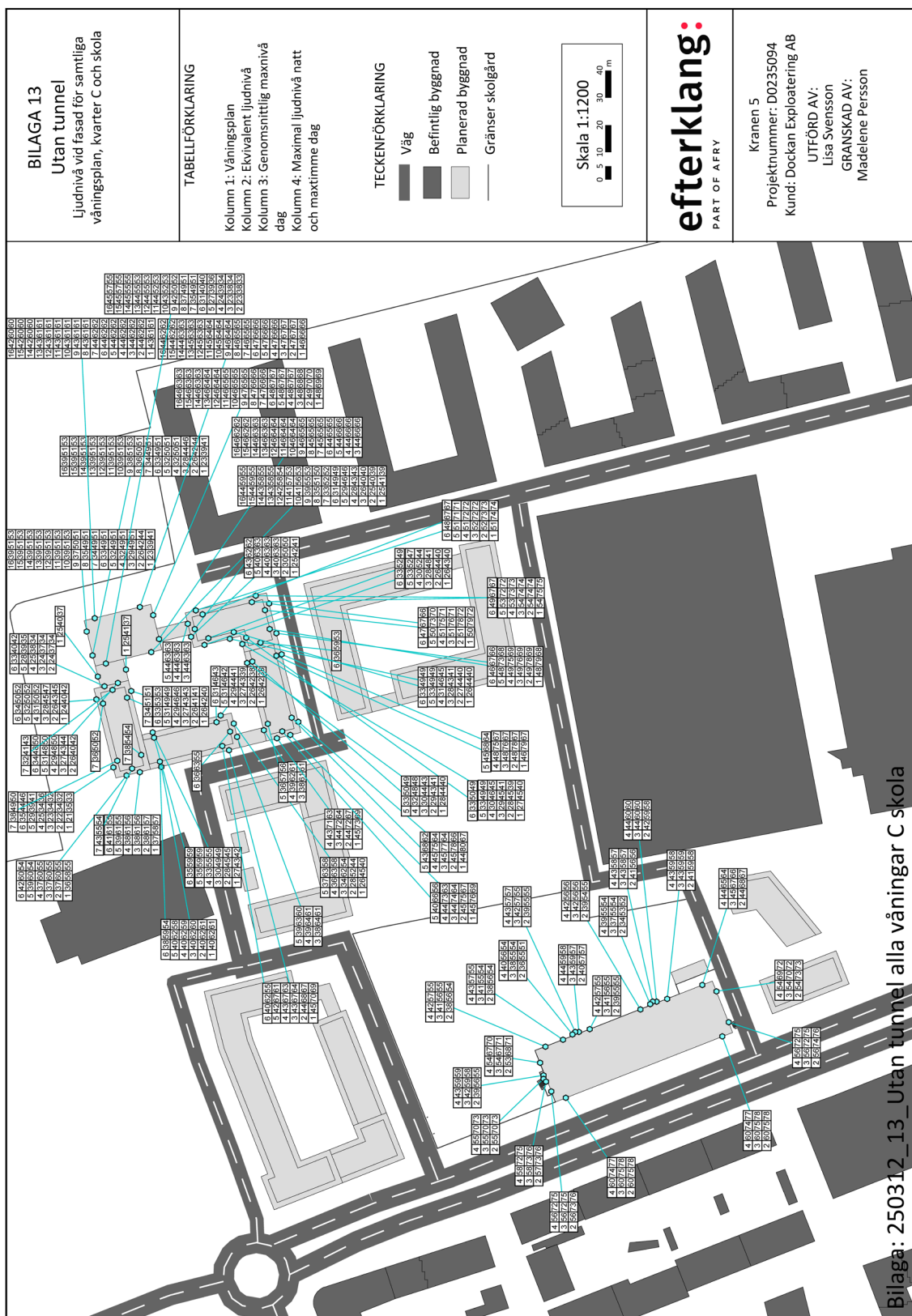
Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario med tunnel. Efterklang, 2025.



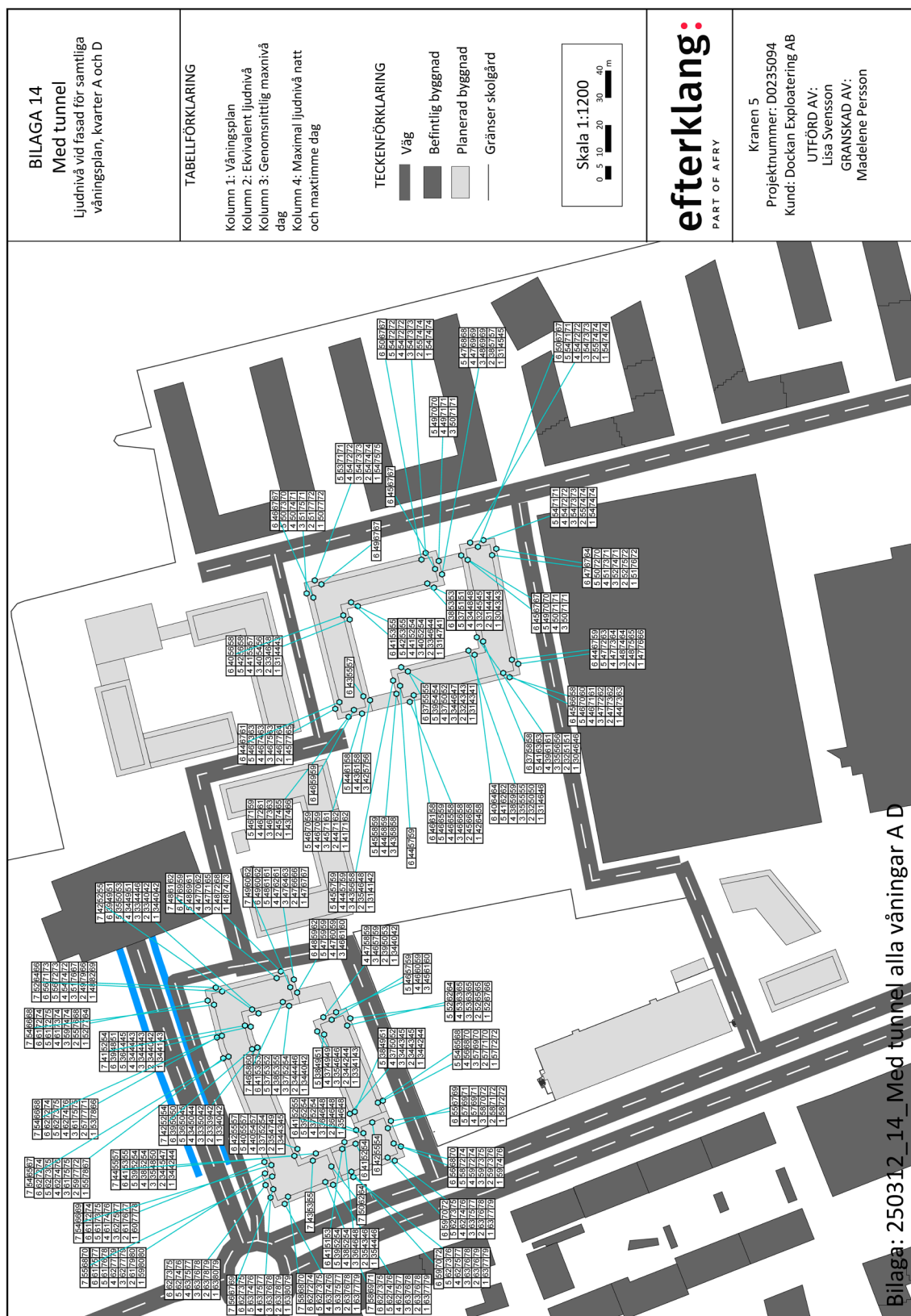
Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario utan tunnel. Kvarter A och D. Efterklang, 2025.



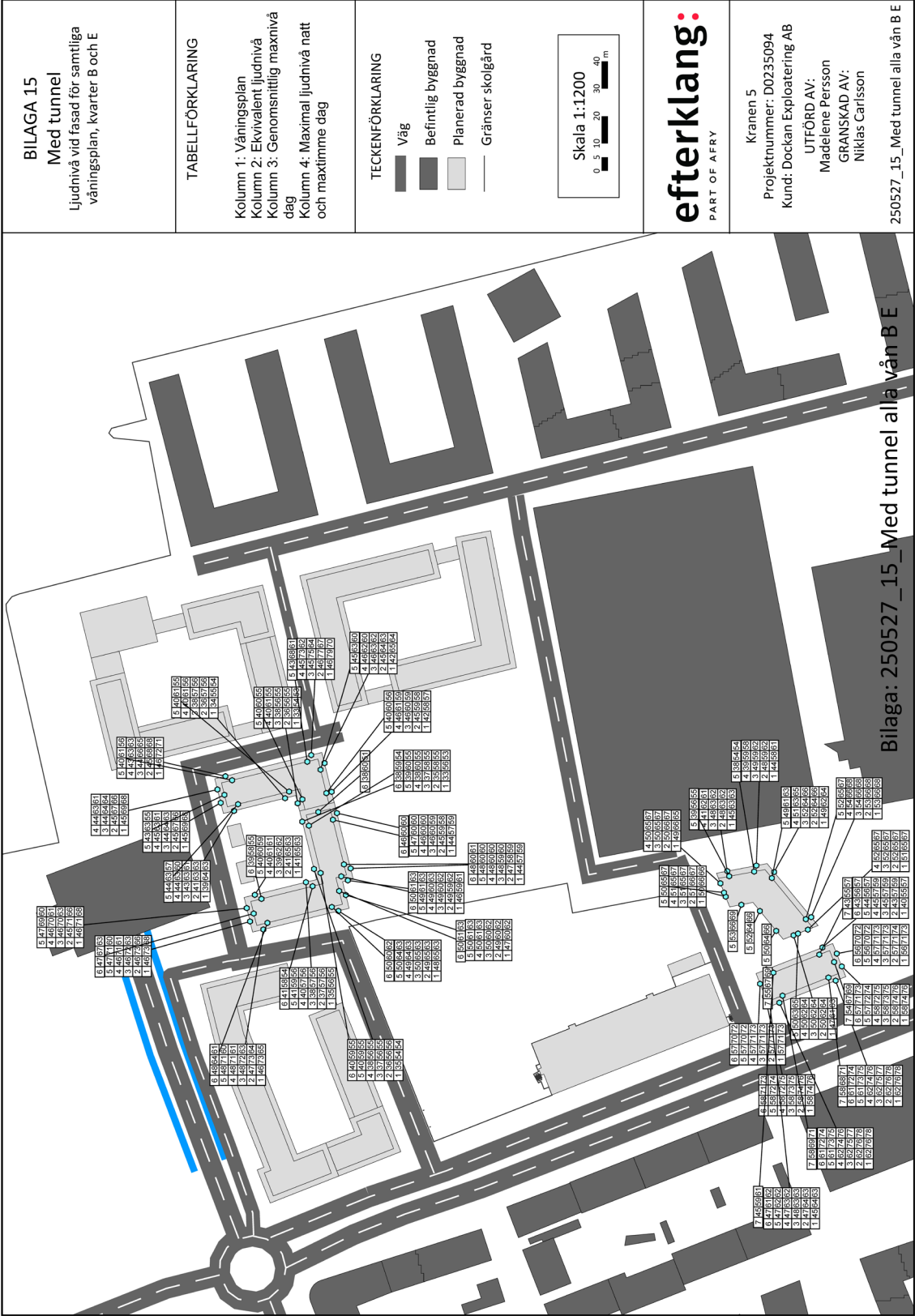
Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario utan tunnel. Kvarter B och E. Efterklang, 2025.



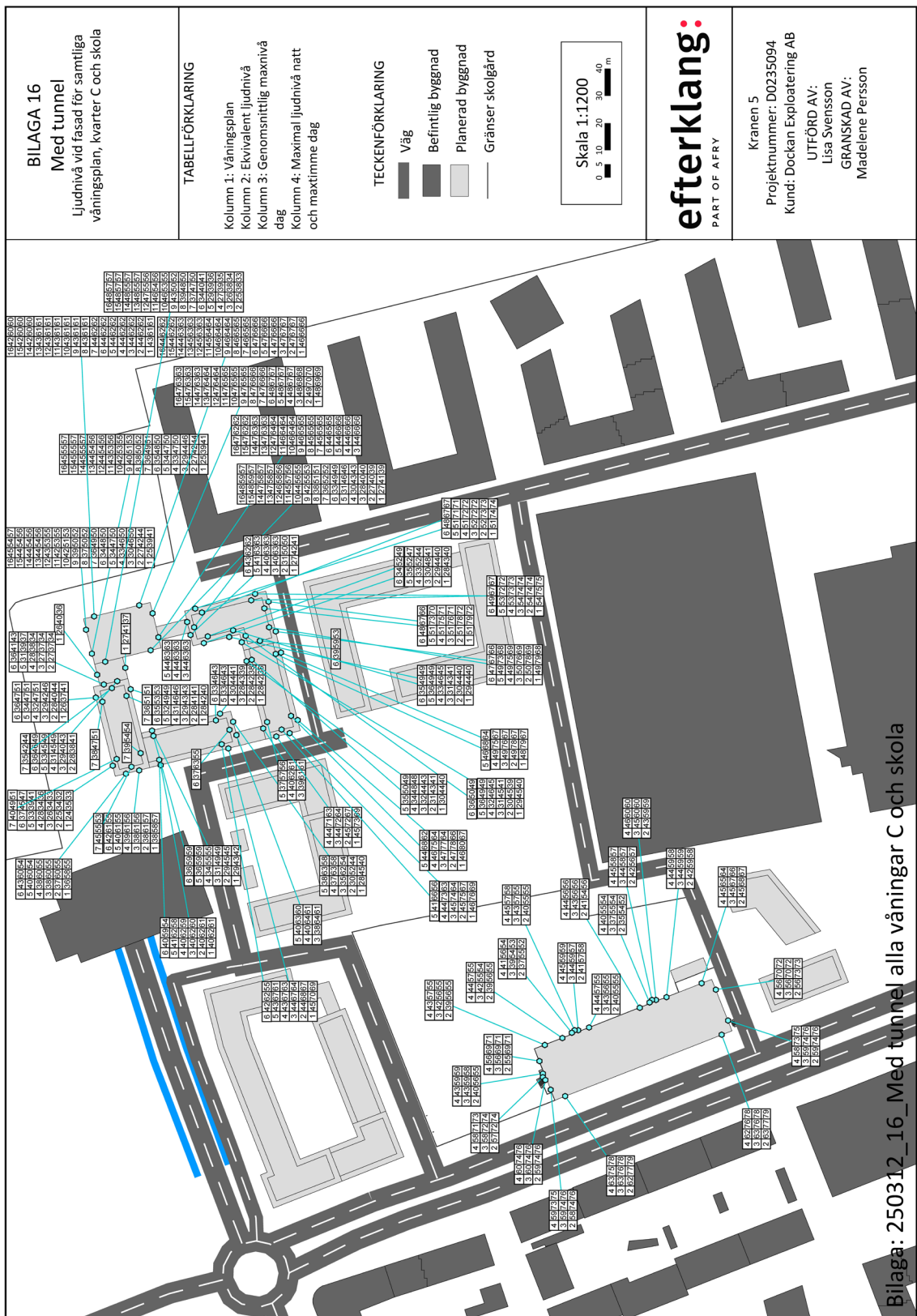
Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario utan tunnel. Kvarter C och förskolan utanför planområdet. Efterklang, 2025.



Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario med tunnel. Kvarter A och D. Efterklang, 2025.



Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario med tunnel. Kvarter B och E. Efterklang, 2025.



Bullerkarta med ekvivalentnivåer, scenario med tunnel. Kvarter C och förskolan utanför planområdet. Efterklang, 2025.

Industribuller

I Boverkets allmänna råd (2020:2) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär framgår nedanstående (siffror angivna som frifältsvärde utomhus vid fasad):

	Leq dag klockan 08–18	Leq kväll klockan 18–22 Lör-, sön- och helgdagar Leq dag + kväll, klockan 06–22	Leq natt klockan 22–06
Zon A** Bostadsbyggande bör kunna accepteras upp till angivna nivåer	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida* finns och att byggnaderna bulleranpassas	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

* Högsta ljudnivå från industri eller annan verksamhet på ljuddämpad sida: Ekvivalent ljudnivå (Leq) 45 dBA dag klockan 06–18, Leq 45 dBA kväll klockan 18–22 och Leq 40 dBA natt klockan 22–06.

** För buller från värmepumpar, kylaggregat, ventilation och liknande yttre installationer gäller värdena enligt ljud-dämpad sida det vill säga ekvivalent ljudnivå (Leq) 45 dBA dag klockan 06–18, Leq 45 dBA kväll klockan 18–22 och Leq 40 dBA natt klockan 22–06.

Utöver det ovan angivna så gäller bland annat följande frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad:

Maximala ljudnivåer (över 55 dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen. Om de berörda byggnaderna har tillgång till en ljuddämpad sida avser begränsningen i första hand den ljuddämpade sidan.

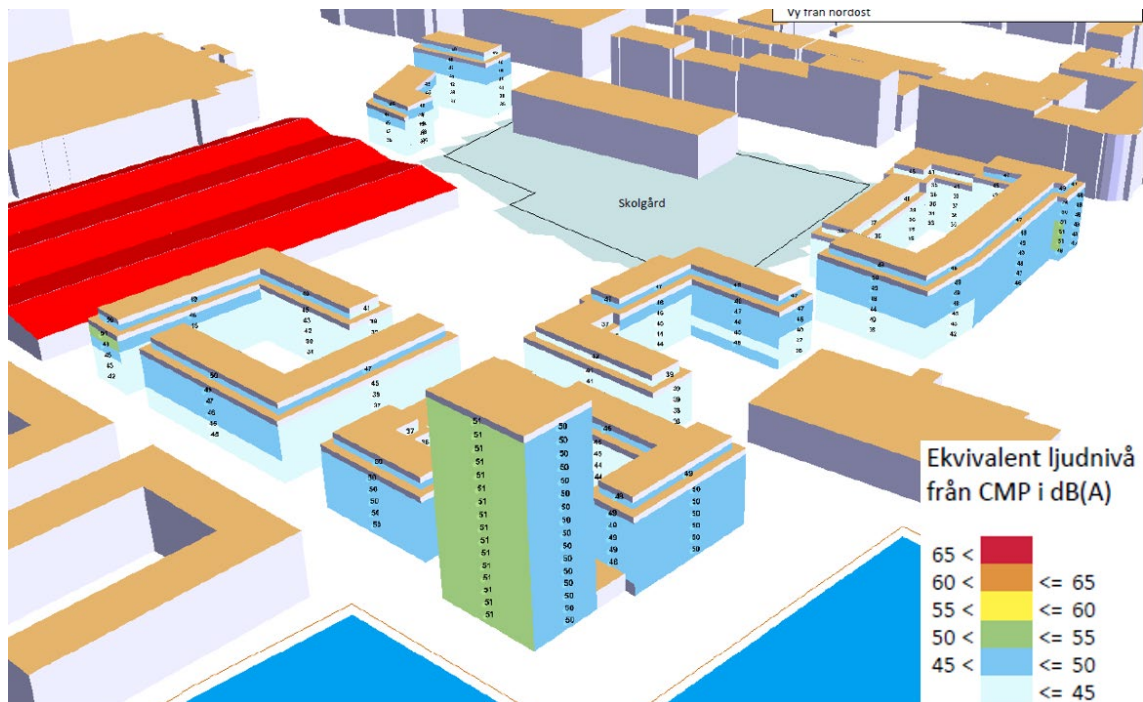
Planområdet påverkas av buller kopplat till hamnverksamheten i Malmö hamn. Hamnens bullerpåverkan på planområdet har därför studerats i två olika scenarion:

- Ett scenario som utgår från CMP:s befintliga verksamhet, ett särskilt bullrigt dygn med hög belastning i hamnens samtliga olika delar (Tyréns, 2023-10-20). Beräkningen har gjorts med samma beräkningsmodell som används till CMP:s anläggningskontroll som genomförs vart tredje år.
- Ett scenario där bullervillkoren i hamnens nuvarande miljötillstånd utnyttjas till fullo (Tyréns. 2025-02-28). Bullervillkoren i miljötillståndet som länsstyrelsen fattat beslut om 2013-06-20, anger att:
 - Buller från verksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 57 dBA dagtid (klockan 06–18), 57 dBA kvällstid (klockan 18–22) och 50 dBA nattetid (klockan 22–06) samtliga dygn. Värdena får överskridas högst tio gånger per år vid driftsstörningar, haverier eller liknande händelser. Vid dessa tillfällen får verksamheten inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 60 dBA dagtid (klockan 06–18), kvällstid (klockan 18–22) eller nattetid (klockan 22–06).
 - Momentana ljud får utomhus vid bostäder nattetid (klockan 22–06) samtliga dygn uppgå till högst 70 dBA. Villkoret avseende momentana ljud ska anses uppfyllt även om det överskrids vid högst tio bullerhändelser per vecka.

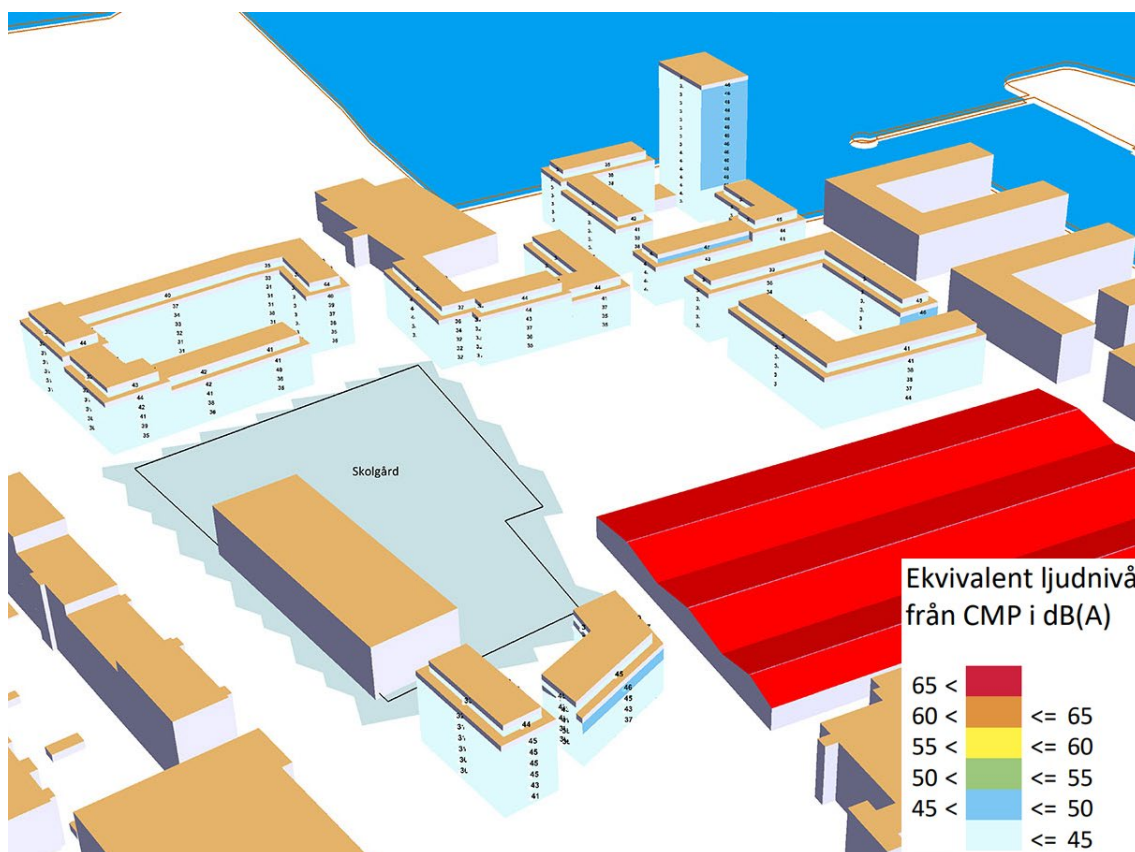
För detta scenario har en teoretisk beräkning gjorts utifrån 6000 fartygsanlöp per år och att ekvivalentnivån 57 dBA och 70 dBA uppnås i kontrollpunkten i Dockan.

Scenario med hög belastning i hamnens samtliga olika delar

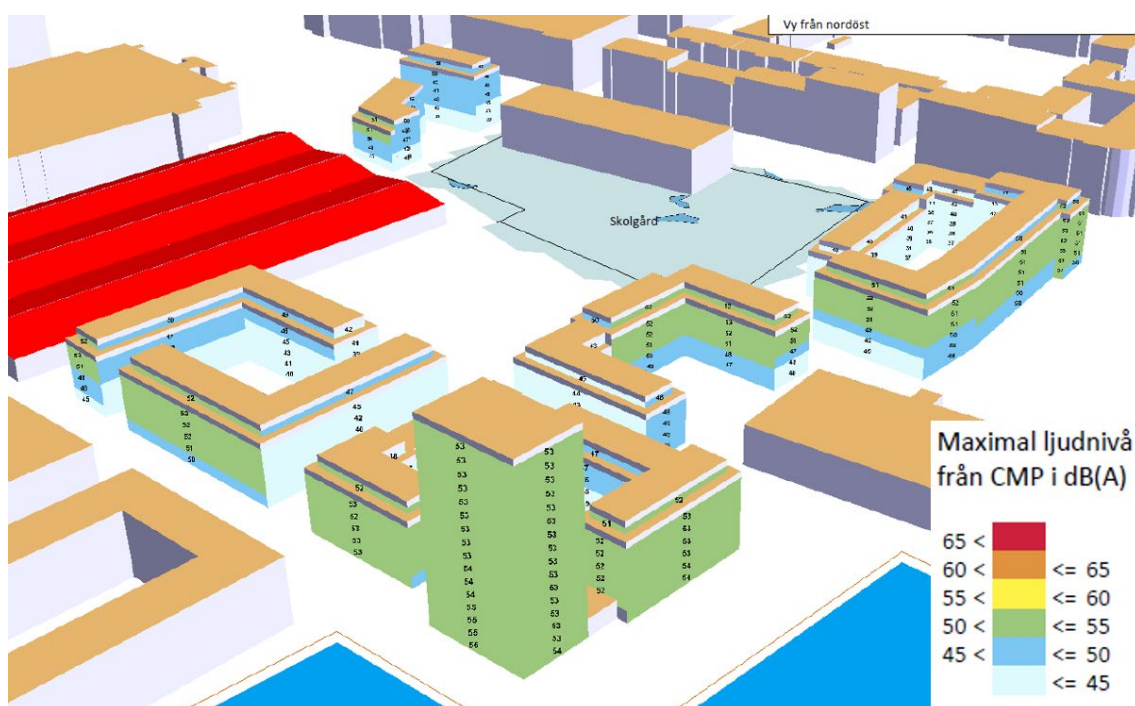
Beräkningarna som genomförts visar att samtliga planerade bostadshus inom planområdet uppfyller riktvärden för zon A eller B enligt Boverkets vägledning och bör därmed kunna byggas med avseende på verksamhetsbuller från CMP. För de delar som hamnar inom zon B finns marginal på minst 4 dBA ekvivalentnivå till zon C. Lägenheter inom zon A (ljusblå) kan planeras med valfri planlösning. I de fall lägenheter hamnar inom zon B (mörkblå och grön) ska de planeras så att hälften av rummen planeras mot en sida som uppfyller ekvivalent ljudnivå kväll 45 dBA och maximal ljudnivå natt 55 dBA. Uteplatser som uppfyller bullerriktvärdena kan bland annat anordnas på respektive bostadsgård inom området.



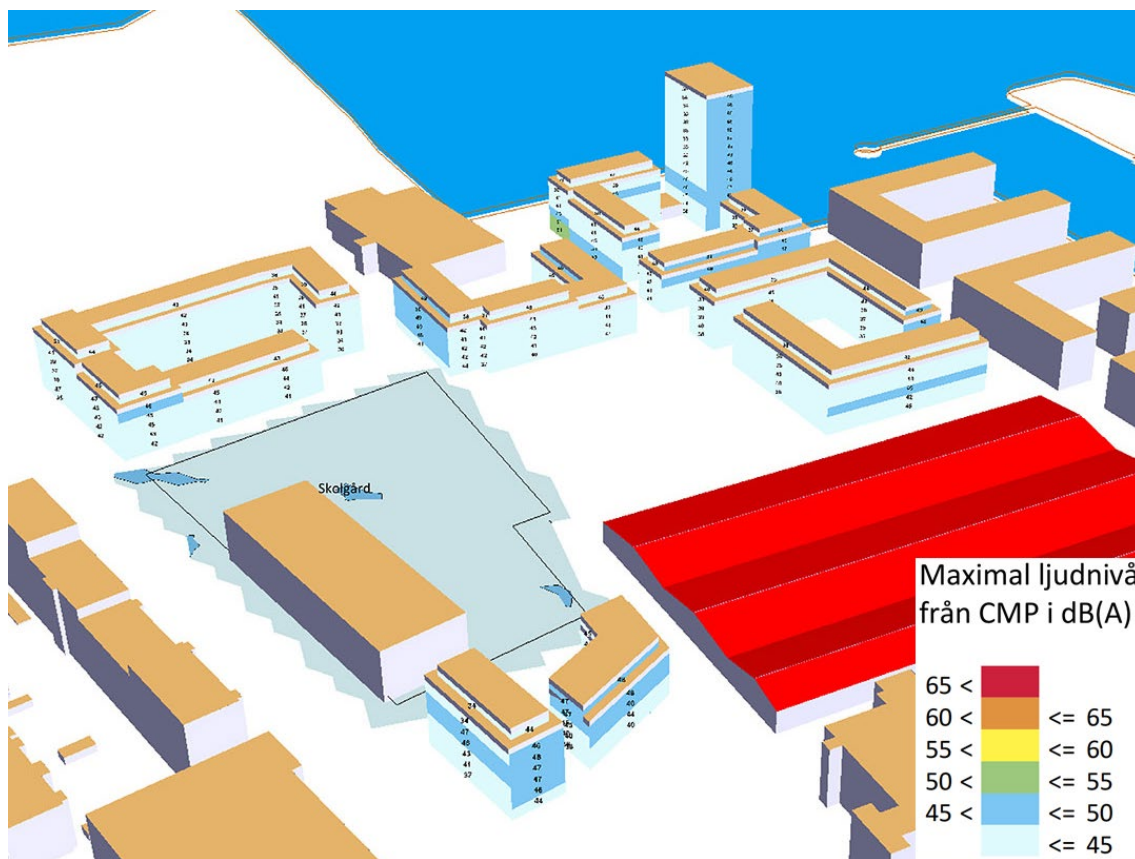
Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från nordost. Tyréns, 2023.



Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från sydväst. Tyréns, 2023.



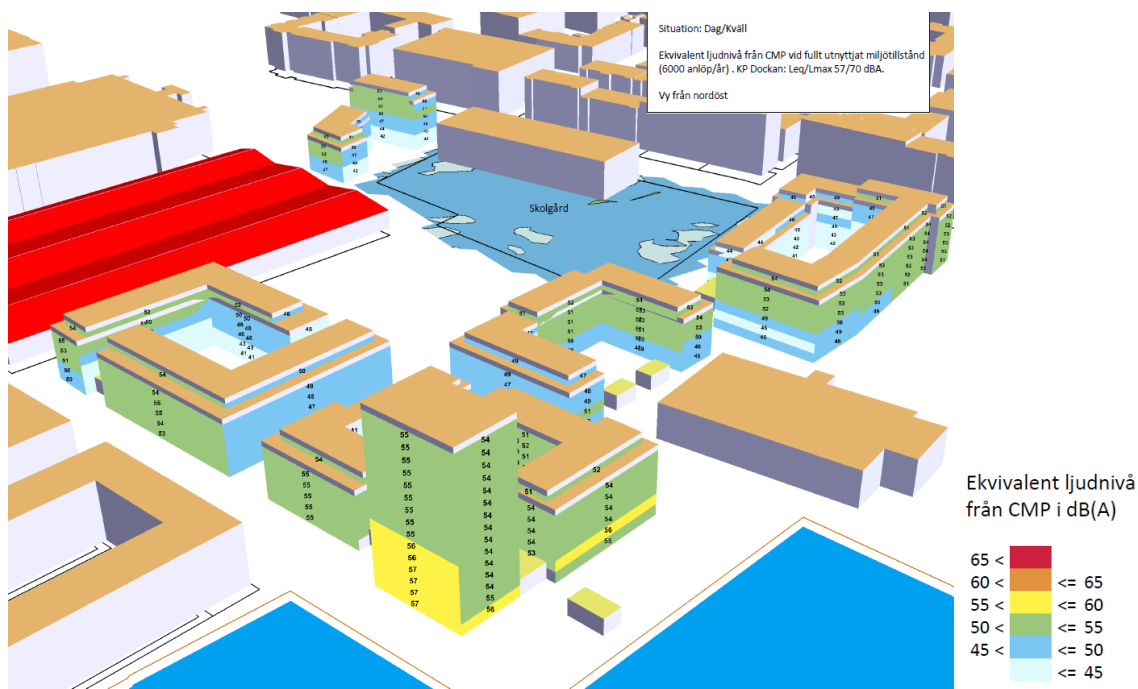
Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från nordöst. Tyréns, 2023.



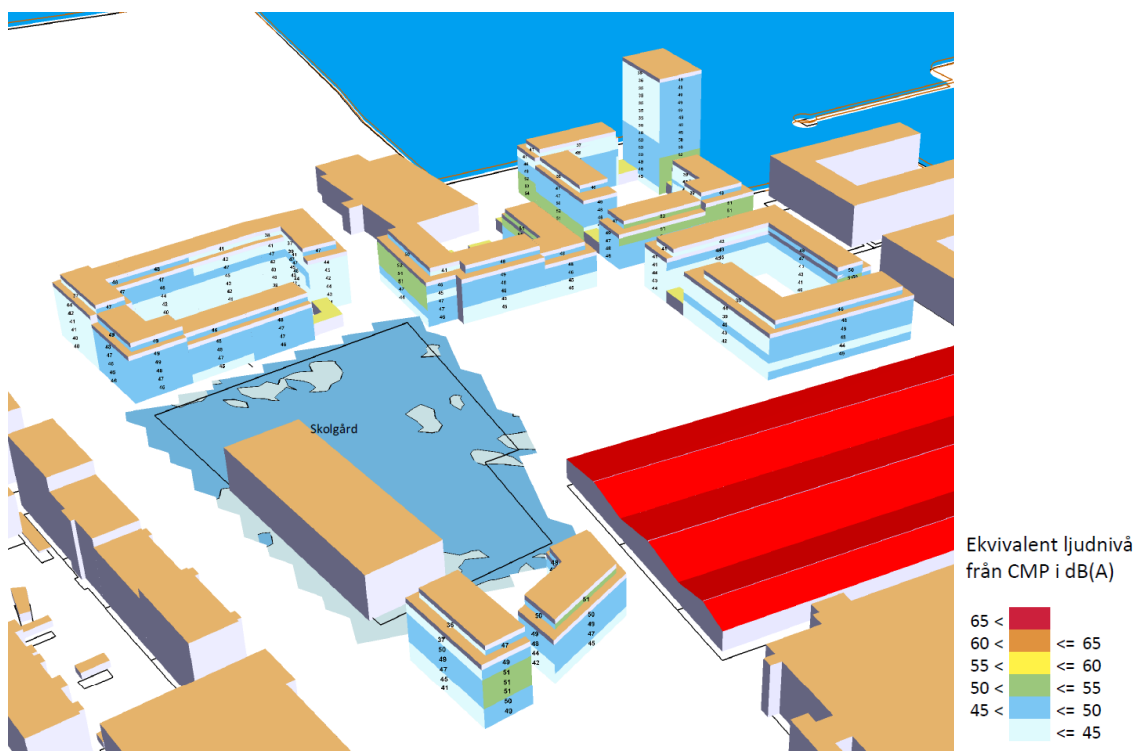
Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från sydväst. Tyréns, 2023.

Scenario där bullervillkoren i hamnens miljötillstånd utnyttjas till fullo

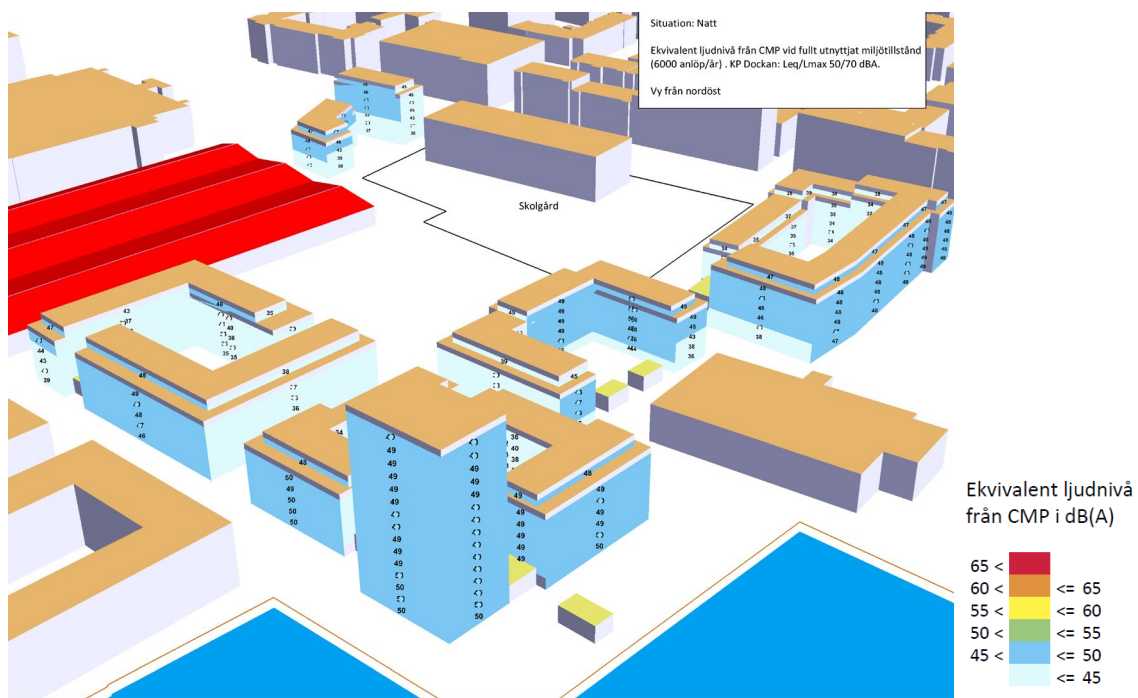
Beräkningarna som genomförts visar att huvuddelen av bebyggelsen hamnar inom zon C och därmed normalt inte ska byggas. I några delar av kvarter A är värdena så höga att de normalt inte kan kompenseras av ljuddämpad sida. I övriga delar motsvarar värdena de som kräver att bostäderna ges tillgång till en ljuddämpad sida. Detta saknas i de flesta fall, sett till beräknade värden vid fasad. I dessa fall krävs att ljuddämpad sida skapas genom olika tekniska åtgärder för att zon B ska klaras. Ett exempel på teknisk åtgärd som bedöms kunna dämpa ljudnivåerna i tillräcklig omfattning är glasskärmar som monteras framför vädringsfönster. Uteplatser som uppfyller bullerriktvärdena kan anordnas på respektive bostadsgård inom området.



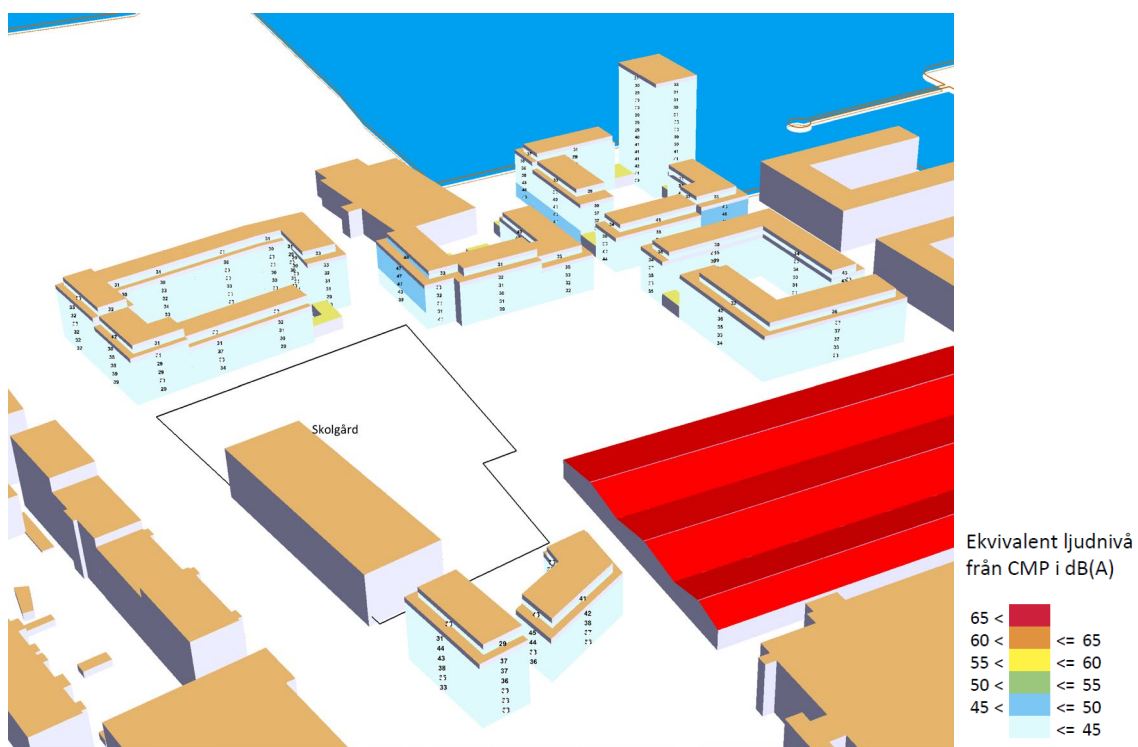
Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från nordöst. Tyréns, 2025.



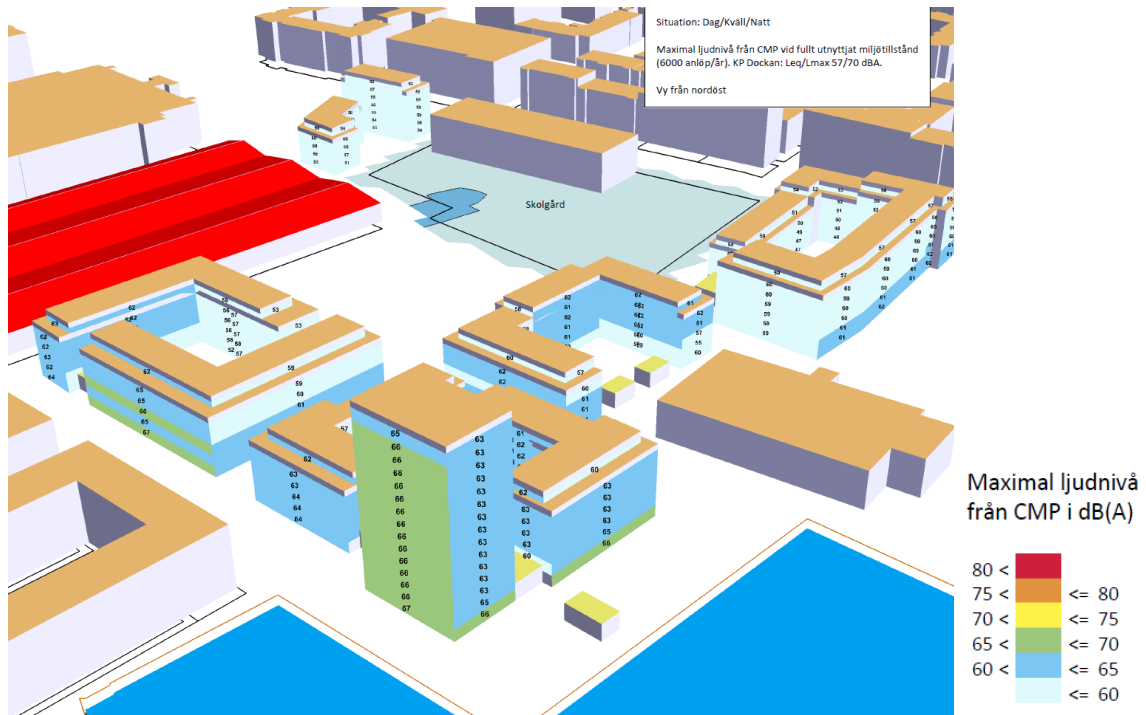
Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från sydväst. Tyréns, 2025.



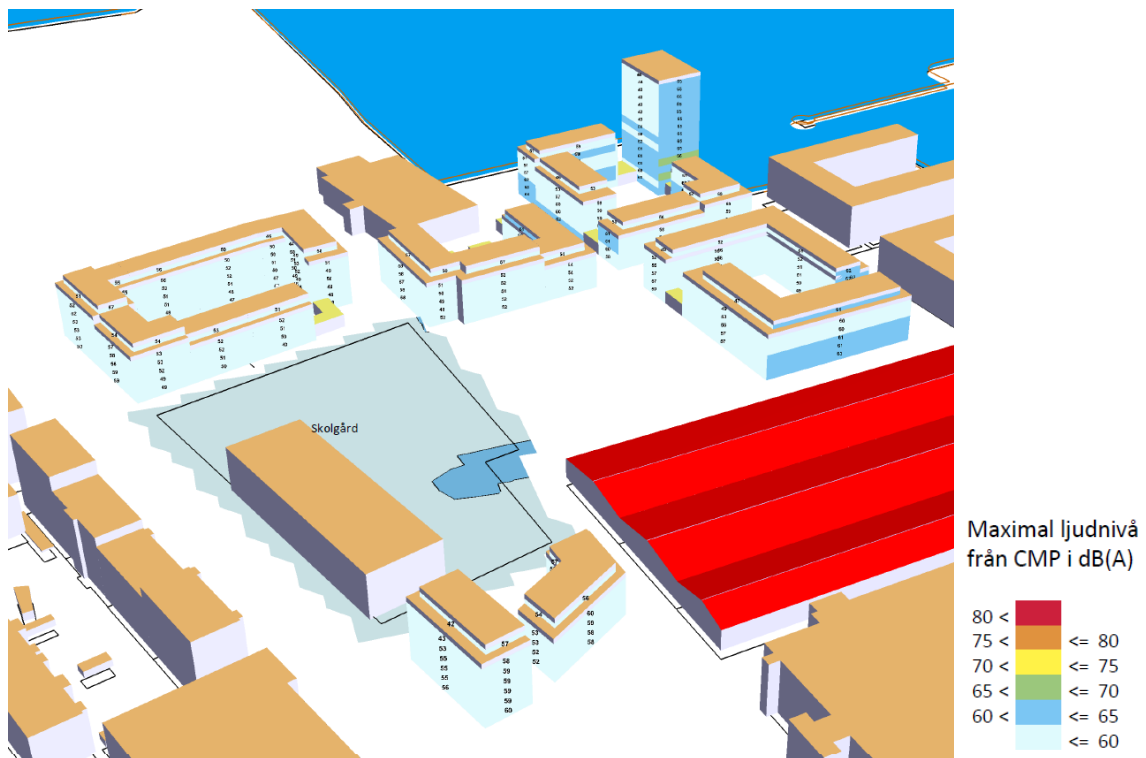
Ekvivalent ljudnivå från CMP natt, vy från nordöst. Tyréns, 2025.



Ekvivalent ljudnivå från CMP natt, vy från sydväst. Tyréns, 2025.



Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från nordöst. Tyréns, 2025.



Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från sydväst. Tyréns, 2025.

Övrig fartygstrafik i hamnområdet

Förutom CMP finns ett antal övriga aktörer i hamnen vars verksamhet behöver kunna bedrivas inom ramen för riksintresset som exempelvis Sjöfartsverket och kustbevakningen.

Malmö hamn är en så kallad allmän hamn vilket gör att hamnen har liten rådighet över exakt vilka fartyg som ankommer och vid vilka tider på dygnet. Detta gör att buller från fartygsrörelser i hamnbassängen är svåra att förutsäga helt.

I samband med detaljplanearbetet för området Smörkajen (Dp 5611) beräknades ljudnivån för att antal olika fartygstyper i hamnbassängen (Brekke strand, 2022-02-14, reviderad 2023-04-19). Eftersom det rör sig om ett lågt antal passager per dygn beräknades endast den maximala ljudnivån. Utredningen visade att ljudnivån överskrider riktvärdet L_{max} 55 vid de närmaste bostäderna i Dockan i ett flertal av fallen.

Bostäderna inom det nu aktuella planområdet kommer att hamna längre ifrån fartygslederna i hamnbassängen än kontrollpunkten i Dockan, vilket gör att ljudnivån från ett passerande fartyg generellt blir lägre. Det går därmed inte helt att utesluta att L_{max} 55 dBA inte kan komma att överskridas under nattperioden, eftersom det inte exakt går att säga vilka fartyg som kan passera. Det kommer dock med största sannolikhet endast röra sig om enstaka tillfällen per år.

Mindre båtar som lotsbåtar kan ge motsvarande bullernivåer som större fartyg men då främst i samband med gaspådrag. Under förutsättning att de hastighetsbegränsningar som finns inom hamnen följs kommer ljudnivån vid planområdet inte överskridas för lotsverksamheten eller andra mindre båtar.

Omgivningsbuller – samlad bedömning

En sammanvägd bedömning av trafikbuller och industribuller har tagits fram, liksom en bedömning av huruvida avsteg från gällande riktvärden kan accepteras och vilka krav som ska ställas för att uppnå en acceptabel boendekvalitet med avseende på buller:

Grundriktvärdet för trafikbuller avser medelljudnivån över dygnets 24 timmar. För industribuller avser riktvärdena medelljudnivån under de olika dygnsperioderna (dag, kväll och natt) eller under en värsta timme för respektive tidsperiod. Att de olika bullertyperna avser olika tidsperioder försvårar bedömningen av den totala bullernivån i ett område. Karaktären på ljuden skiljer sig också åt, vilket ytterligare försvårar en jämförelse. Skillnaden i ljudens karaktär är också huvudanledningen till varför man har olika riktvärden för de olika bullertyperna. Nedan beskrivs hur de olika bullertyperna påverkar bebyggelsen i förhållande till varandra, men mot bakgrund av ovanstående är en sådan jämförelse vanskelig att göra.

Med utgångspunkt i trafikbullret kan gällande riktvärden klaras inom hela planområdet, förutsatt att bostäderna i den västra delen av kvarter E och den västra och norra delen av kvarter A ges tillgång till ljuddämpad sida in mot gårdarna eller utformas som smålägenheter. Ljuddämpad sida kan uppnås sett till trafikbullret, men industribullernivåerna överskrider riktvärdena för ljuddämpad sida inom kvarter E och på den indragna våningen av kvarter A.

Med utgångspunkt i industribuller kan riktvärden i Boverkets allmänna råd klaras inom hela området, i scenariot med hög belastning i hamnens samtliga olika delar. Detta förutsätter dock att delar av bostäderna som hamnar inom zon B, bland annat inom kvarter A och E, ges till gång till en bullerdämpad sida vänd bort mot hamnen. Ljuddämpad sida kan uppnås sett till industribullret, men trafikbullernivåerna överskrider riktvärdena för ljuddämpad sida inom kvarter A och E vända mot väster, mot Östra Varvsgatan.

I scenariot med fullt utnyttjat miljötillstånd överskrider riktvärdena från Boverket för industribuller inom huvuddelen av området. Några fasader omfattas av zon C, vilket innebär att

de höga värdena normalt inte kan kompenseras med ljuddämpad sida. Huvuddelen av fasaderna hamnar inom zon B, vilket innebär att bebyggelsen kan klara riktvärdena om bostäderna kan ges tillgång till ljuddämpad sida. I några fall finns tillgång till ljuddämpad sida, men i huvuddelen krävs att tekniska lösningar, såsom glasskärmar framför vädringsfönster, accepteras för att kravet på ljuddämpad sida ska klaras. Utöver behovet av tekniska lösningar för att klara ljuddämpad sida knutet till industribullret överskrids i kvarter A och E därutöver riktvärdena för ljuddämpad sida för trafikbuller på sidan vänd bort från hamnen, mot Östra Varvsgatan.

Trots att riktvärdena från Boverket överskrids i scenariot med fullt utnyttjat miljötillstånd, att ljuddämpad sida behöver åstadkommas genom tekniska lösningar i stora delar samt att behovet av ljuddämpad sida inte kan tillgodoses i alla delar när trafik- och industribuller jämförs, är den samlade bedömningen att planerade bostäder inom planområdet kan accepteras. Detta motiveras av de kvaliteter som kan uppnås genom den föreslagna exploateringen, av att ljudnivåerna beräknade i scenariot ”hög belastning i hamnens samtliga olika delar” inte är konstant, samt av att fullt nyttjande av miljötillståndet inte bedöms sannolikt:

- Genomförandet av de planerade bostäder enligt förslag innebär bland annat:
 - Utveckling av nya bostäder i ett område med många kvaliteter för de boende, såsom närhet till havet och till befintliga samt nya grönområden, närhet till förskolor och skolor, närhet till centrum samt god tillgång till kollektivtrafik och utbyggt gång- och cykelvägnät.
 - Gott resursutnyttjande genom att exploatering sker där det redan finns utbyggd teknisk infrastruktur, kollektivtrafik och övergripande gatunät, och där marken sedan tidigare är hårdgjord och exploaterad. Detaljplanens genomförande med huvudsakligen bostäder innebär ett effektivt markutnyttjande, i ett läge som med rådande förutsättningar inte bedöms attraktivt för mer omfattande kontors- eller verksamhetsetableringar.
- Scenariot ”hög belastning i hamnens samtliga olika delar” representerar ett särskilt bullrigt dygn med hög belastning i hamnens samtliga olika delar, vilket inte utgör normalfallet med dagens verksamhet.
- Scenariot med fullt utnyttjade bullervillkor bedöms inte som ett sannolikt framtida scenario:
 - Idag utnyttjas endast ungefär halva miljötillståndet.
 - CMP har i samband med framtagandet av en bullerutredning till dp 5611 för området Smörkajen (Brekke strand, 2022-02-14, reviderad 2023-04-19) framfört att sannolikheten är liten för att ljudbidraget från verksamheten kommer att öka. Däremot skulle den höga belastning som beräknats kunna uppstå vid fler tillfällen per år.

För att säkerställa att detaljplanens genomförande inte begränsar CMP:s möjlighet att utnyttja sitt miljötillstånd reglerar detaljplanen dock att industribullernivåerna vid fasad får uppgå till de nivåer som anges i bullervillkoren i miljötillståndet. För att samtidigt säkerställa en acceptabel boendekvalitet de gånger industribullernivåerna vid fasad överskrider de riktlinjer som anges av Boverket, ska bostäderna ha tillgång till en sida med lägre bullernivåer. Detta innebär att i de fall ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrider 50 dBA dagtid (klockan 06.00 - 18.00), 45 dBA kvällstid (klockan 18.00 - 22.00) eller 45 dBA nattetid (klockan 22.00 - 06.00) ska minst hälften av rummen vara vända mot sida som vid fasad har en högsta ekvivalent ljudnivå av 45 dBA dag- och kvällstid (klockan 06.00 - 22.00) respektive 40 dBA nattetid (klockan 22.00 - 06.00). Om en bostad har en eller flera uteplatser ska också minst en av dessa ha en högsta ekvivalent ljudnivå av 45 dBA dag- och kvällstid (klockan 06.00 - 22.00) respektive 40 dBA nattetid (klockan 22.00 - 06.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Utöver ovan reglerar detaljplanen att riktvärdena i trafikbullerförordningen ska följas.

Lågfrekvent buller

Planområdet påverkas av lågfrekvent buller från Malmö hamnområde.

För lågfrekvent buller gäller Folkhälsomyndighetens riktvärden för buller som inte får överskridas inomhus, se tabellen nedan, raden ”Fohms krav inomhus [dB]”. Fohm står i detta fall för Folkhälsomyndigheten.

Det lågfrekventa bullrets påverkan på planområdet har utretts (Efterklang, 2025-05-26). Utredningen har utgått från fartyget Finnswan och en mätning av detta som miljöförvaltningen i Malmö har gjort, samt utifrån det bullrigaste kryssningsfartyg som enligt CMP kan tänkas anlöpa till Malmö. Dessa bedöms utgöra ”worst case”, som påverkar planområdet mer sett till lågfrekvent buller än övriga fartyg och aktiviteter i hamnen. Avståndet från kryssningsfartyget till detaljplaneområdet påverkar hur höga ljudnivåerna blir vid ny föreslagna bebyggelse. Kryssningsfartygets olika tänkbara lägen har därför utretts så att redovisade nivåer visar de högsta tänkbara nivåerna oavsett färjelägen och innan eller efter en planerad flytt av hamnen 2027.

Frekvens (Hz)	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
Leq vid fasadd (frifältsvärde) [dB]	63	62	60	60	57	54	53	55	57
Fohms krav inomhus [dB]	56	49	43	42	40	38	36	34	32
Behov av fasaddämpning [dB]	7	13	17	18	17	16	17	21	25

Utredningen visar att det i den värst utsatta punkten vid punkthuset i nordöstra hörnet av planområdet, finns ett behov på 25 dB fasaddämpning i ett av tersbanden. Även på övriga fasader krävs ljuddämpning i fasad på mellan 10 och 24 dB.

För att åskådliggöra hur nödvändig bullerdämpning kan uppnås har typfasader använts. För större delen av fasaderna är en lätt modern yttervägg med isolerglasfönster och ljuddämpade friskluftventiler tillräckligt för att klara kravet på fasaddämpning (typfasad 3, markerat med grönt i bilden nedan). För vissa fasader krävs dock en tung modern yttervägg med ljuddämpade fönster och friskluftventiler (typfasad 6, markerat med orange i bilden nedan). Det är viktigt att observera att aktuell fasadkonstruktion ska stämmas av vid detaljprojektering med akustiker. För att det totala behovet av dämpning ska klaras behöver hänsyn till dämpningsbehovet tas i samband med val av fönster och eventuell friskluftsventil för byggnader i detaljplaneområdet.



Typfasader som krävs för att klara Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller (Efterklang, 2025).

Total A-vägd ljudnivå inomhus

Baserat på de bullerberäkningar som tagits fram för hamnbullret (Tyréns 2023-10-20) respektive 2025-02-28) har Efterklang (2025-05-25) gjort en översiktlig bedömning av vilken fasaddämpning som krävs för att innehålla Folkhälsomyndigheten riktvärde 25 dBA, vid tonalt ljud 30 dBA. Med scenariot hög belastning i hamnens samtliga olika delar behövs en fasaddämpning på drygt 25 dBA i den värst utsatta punkten på den östra fasaden av det högre huset inom kvarter A. Detta är ungefär vad en modern relativt välisolerad fasad kan antas ha. För övriga fasader är behovet av ljudisolering lägre, framför allt för fasader vända bort från hamnen. Vid maximalt utnyttjat miljötillstånd krävs dämpning upp till cirka 32 dBA i samma punkt, vilket kräver en tyngre fasad. Den typ av tyngre fasad som krävs för att klara den högre graden av dämpning som behövs av lågfrekvent buller kan generellt antas klara även industribullret från hamnen vid fullt utnyttjat miljötillstånd, men detta behöver studeras vidare i en detaljprojektering.

Trafikkonsekvenser

Den nya exploateringen kommer att generera ett antal trafikrörelser som fördelar sig mellan de olika färdmedlen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Flödet kommer att fördela sig ut i befintligt gatunät och därmed belasta kringliggande gatunät och de korsningar som ansluter. Planområdet bedöms generera cirka 900–1 000 bilresor per dygn när det är fullt utbyggt, vilket motsvarar 170–180 fordon i maxtimmen (Sweco, 2022-03-16). Uppskattningen omfattar såväl trafiken som genereras av bebyggelsen inom planområdet som den som genereras av förskolan, som numera hanteras i en separat detaljplan. De uppskattade trafikmängderna bedöms inte vara så omfattande att de föranleder några särskilda åtgärder i det befintliga gatunätet.

Inom området kommer trafikflödena vara låga. Flödena beräknas vara lite större på den öst-västliga gatan norr om Båghallarna än på övriga gator. Störst kommer flödena vara i anslutning till nedfarterna till parkeringsgaragen, som planeras i nära anslutning till Östra Varvsgatan respektive Dockgatan.

Parkering

Merparten av området utgörs i dagsläget av stora ytor för parkering. Det är i huvudsak boende, besökare och anställda i övriga delar av Dockan som parkerar här. Anläggningarna norr om Båghallarna rymmer cirka 590 bilplatser. Väster om Båghallarna finns ytterligare drygt 100 bilplatser. Det finns ett nytt parkeringshus söder om planområdet, parkeringshuset Ubåten, som är planerat och uppfört i syfte att hantera det bilplatsbehov som i dagsläget parkerar inom planområdet.

Sjöfart

Planområdet ligger cirka 500 meter från farleden 232 och knappt 100 meter från fartygens manöverutrymme. I det fall det blir aktuellt att renovera kajerna inom området med glacis kommer detta kunna ske utan att framkomligheten till hamnen påverkas. Förslaget med glacis har också utretts i förhållande till inseglingen till småbåtshamnen i Dockan och har inte bedömts utgöra ett hinder för denna.



3.5 Samhällskonsekvenser

Bostadspolitiska mål

Genomförandet av detaljplanen bidrar till uppfyllelse av Malmö stads bostadspolitiska mål bland annat genom att planen medger funktionsblandad bebyggelse och bostadsbyggande med möjlighet till varierade upplåtelseformer. Möjligheterna att skapa en utemiljö och boendekvalitet med god standard bedöms som goda. Exploateringen kommer vidare att ske i ett område där infrastruktur såsom vägar, kollektivtrafik, vatten och avlopp delvis finns utbyggda, och kommer att byggas ut och förbättras ytterligare framöver.

Bostadsgårdar Enligt stadsbyggnadsnämnden riktlinjer för bostadsgårdar gäller bland annat att följande ska uppnås:

- Gården ska rymma som minst 6 kvadratmeter per 100 kvadratmeter bruttoarea för sociala och rekreativa funktioner. Ytbehov för privata uteplatser, cykelparkering enligt Malmö stads parkeringsnorm, avfallshantering och liknande ska inte räknas med i dessa mått.
- Cirka 200 lägenheter som delar en gård är en lämplig övre gräns.

Med utgångspunkt i den totala arean på respektive gård bedöms riktlinjerna kunna uppnås. Detta förutsätter dock att inte stora delar av gårdarna tas i anspråk för cykelparkering, privata uteplatser etcetera:

- I kvarter A är gården knappt 1 300 kvadratmeter stor. Räknat på drygt 145 lägenheter krävs cirka 880 kvadratmeter för sociala och rekreativa funktioner.
- I kvarter B är gården knappt 800 meter stor. Räknat på knappt 75 lägenheter krävs cirka 440 kvadratmeter för sociala och rekreativa funktioner.

- I kvarter C är gården cirka 1 350 kvadratmeter stor. Räknat på drygt 165 lägenheter krävs cirka 1 000 kvadratmeter för sociala och rekreativa funktioner.
- I kvarter D är gården cirka 1 250 kvadratmeter stor. Räknat på drygt 125 lägenheter krävs cirka 760 kvadratmeter för sociala och rekreativa funktioner.
- I kvarter E är gården drygt 400 kvadratmeter stor. Räknat på drygt 45 lägenheter krävs cirka 280 kvadratmeter för sociala och rekreativa funktioner.

Barnperspektiv

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. En bostadsnära park och förskola, samt separata gång- och cykelvägar längs angränsande större gator är fördelaktigt ur ett barnperspektiv. Den relativt omfattande trafiken längs framför allt Östra Varvsgatan innebär dock en nackdel för barns rörelsefrihet och ställer höga krav bland annat på tydliga och trafiksäkra korsningspunkter.

Tillgänglighet

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

Jämställdhet

Planförslaget har goda förutsättningar för att främja jämställdhet. Planområdet ligger kollektivtrafiken nära och det finns kommersiell och offentlig service inom området respektive i dess närhet. Dessa parametrar underlättar för den som tar mest ansvar för vardagsärenden och barn, oftast kvinnor. Den goda kollektivtrafiken och placering av arbetsplatser (kontor, centrumverksamheter, förskola) kollektivtrafiken nära, underlättar möjligheten för kvinnor att arbeta eftersom kvinnor i högre grad än män gör sina resor med kollektivtrafik. Gång- och cykelnätet är väl förgrenat vilket också gynnar kvinnors rörelsemöjlighet.

Kommunal service

Förskola och skola

Detaljplanens genomförande bedöms generera knappt 570 nya bostäder inom området. Med utgångspunkt i att området kan klassificeras som innerstad och främst består av bostadsrätter med en för staden genomsnittlig fördelning av lägenhetstyper, bedöms bostäderna generera ett behov av cirka 40 förskoleplatser och 35 till 40 grundskoleplatser på lång sikt. På kort sikt kan behovet bli högre, beroende av inflyttningstakten i området. Beräkningen är genomförd i en modell för beräkning av behov av för- och grundskoleplatser som alstras genom ny bebyggelse, framtagen av stadsbyggnadskontoret 2017.

Behovet av förskola löses genom att en förskola för cirka 240 barn planeras i direkt anslutning till planområdet. Förskolan har dimensionerats för att hantera inte bara behovet från planområdet, utan behovet inom ett större område i östra delen av Västra hamnen. Detta eftersom det sedan tidigare inte finns någon förskola permanent etablerad i området.

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

Äldreomsorg och boendeformer med stort vårdinslag

I takt med att Västra hamnen och Malmö byggs ut uppstår också ett behov av att skapa bostäder för äldre och för personer som har särskilt behov av vård i eller i direkt anslutning till sin bostad. Bostäder för personer med ett större vårdinslag möjliggörs inom det nordvästra kvarteret. Det är dock upp till fastighetsägaren att avgöra om det är aktuellt med en sådan etablering eller inte.

Övriga typer av grupp- och serviceboenden

Andra typer av grupp- och serviceboenden med ett mindre vårdinslag, bland annat LSS, kan rymmas inom alla kvarter där bostadsändamål medges. Det är dock upp till fastighetsägaren att avgöra om det är aktuellt med en sådan etablering eller inte.

Kommersiell service

Planförslaget innebär ett tillskott av boende och verksamma inom området, vilket kan gynna kommersiella verksamheter både inom och i områdets närhet. Förslaget innebär samtidigt att några mindre lokaler för verksamheter kommer att tillkomma, som kan leda till utökad kommersiell service i området.

Relevanta övriga projekt

Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Öresundsmetron

Malmö stad har sedan 2012 tillsammans med Köpenhamns kommun arbetat med planeringen av en metrolinje, Öresundsmetron, mellan städerna. År 2022 gav kommunstyrelsen i uppdrag till stadsbyggnadsnämnden att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP), i vilken planeringen av Öresundsmetron ska samlas. Arbetet med FÖP:en kommer att pågå under ett flertal år, men ett inriktningsbeslut i vissa frågor har tagits av kommunstyrelsen under våren 2024, som kommer att ligga som förutsättningar i det fortsatta arbetet med FÖP:en.

De huvudsakliga frågorna som FÖP:en ska fokusera på är:

- Öresundsmetrons exakta sträckning, inklusive placering av stationer, från kusten till Malmö C.
- Placering av metrostation vid Malmö C.
- Eventuell fortsättning efter Malmö C.
- Stadsutveckling i samband med stationslägen.
- Synkronisering med kustskyddsfrågan. Borrmassor kan användas vid kustskyddsåtgärder, eventuellt i form av utfyllnad av havet.

Planområdet gränsar till det område som kallas "Galeonen+" och de utfyllnader som kommer att krävas för att skydda Malmös centrala delar från höjda havsvattennivåer. Hur mötet mellan aktuellt planområde, Galeonen+ och framtida utfyllnader kommer att se ut kommer att klargöras under arbetet med FÖP:en och därpå följande arbete med planering av området.

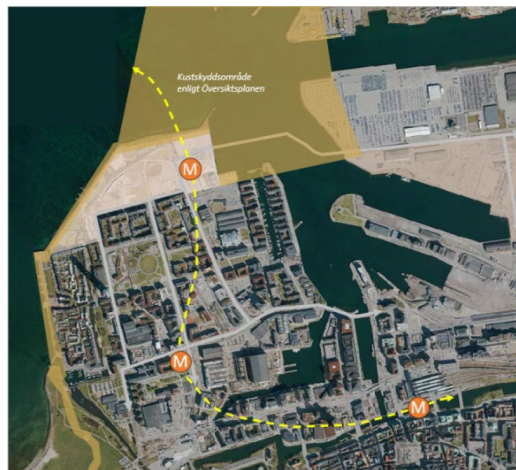


Bild från inriktningsbeslutet som bland annat visar tänkta metrolägen.

Förbindelse Västra hamnen – Mellersta hamnen

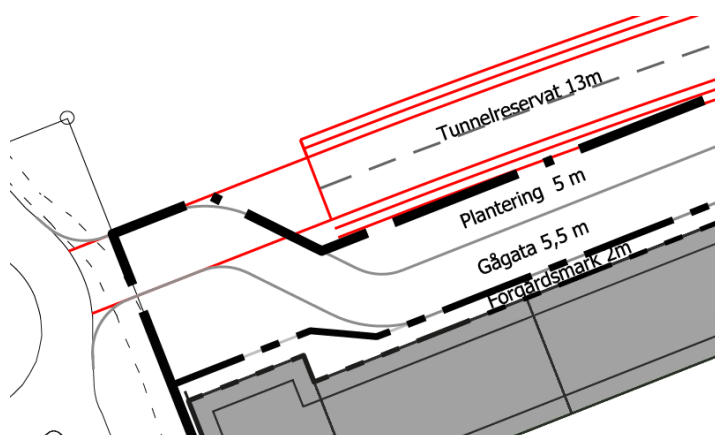
I kommunens översiktsplan finns redovisat en förbindelse mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen norr om planområdet. Förbindelsen är tänkt att få en både regional och lokal funktion genom att förbättra tillgängligheten till Västra hamnen.

Förbindelsen har under hösten 2022 studerats som del av parallella uppdrag för Galeonen+, med slutsatsen att förbindelsen bör utformas som en bro och placeras en bit norr om planområdet. Förbindelsens placering och form har längre tillbaka också utretts separat,

i en utredning för ett tunnelalternativ respektive en utredning för ett broalternativ (Sweco, 2019-12-19, respektive Norconsult, 2022-03-18).

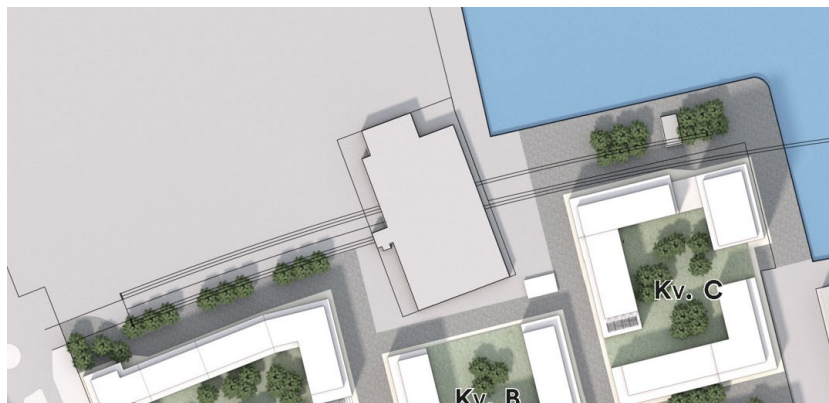
För att den nu aktuella detaljplanen inte ska hindra någon av de lösningar för förbindelsen som studerats hittills har planområdets utbredning anpassats efter den typ av förbindelse-lösning och placering som skulle påverka planområdet mest – en tunnelsträckning direkt norr om planområdet.

I planförslaget angörs kvarter A via en smal gata norr om kvarteret. Gatan är placerad söder om tänkt tunnelmynning och de planteringsytor som föreslås kanta denna och kan därmed trafikförsörja kvarteret både före och efter en eventuell tunnelutbyggnad i detta alternativa läge.



Föreslagen gata som kvarter A angörs från och dess förhållande till föreslagen sträckning av tunneln och dess mynning. Kraftigare svarta linjer markerar plankartans gränser.

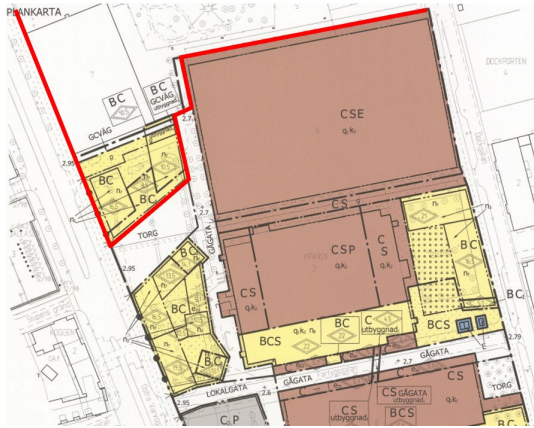
I planområdets nordöstra del tangerar fastighetsgränsen för kvarter C den tänkta tunnelutbredningen. I det fall en tunnel skulle bli aktuell i detta alternativa läge kommer detta sannolikt kräva borring av tunneln, alternativt en ombyggnad av kajtorna i sin helhet, eventuellt i kombination med en utfyllnad.



Skiss på tunneluppfart och tunnelsträckning i förhållande till planerad bebyggelse.

DP 5297

Delar av planområdet överlappar respektive gränser till den sedan tidigare lagakraftvunna detaljplanen 5297. Ytan söder om planområdet är reglerad som allmän plats – torg och ytan mellan Båghallarna och kvarter E, som ingick i DP 5297, är reglerad som gågata. Avsikten är att denna allmänna plats ska byggas ut i samband med genomförandet av den nu aktuella detaljplanen.



Utsnitt ur plankartan för Dp 5297, med del av planområdesgränsen för den nu aktuella detaljplanen markerad som röd linje.

Polishögskola inom fastigheten Kranen 4

Arbete pågår med att inrymma en del av polishögskolans verksamhet i kontorsbyggnaden inom Kranen 4, som gränsar till planområdets norra del. Verksamheten har fått bygglov.

Övningar kommer att bedrivas inomhus såväl som utomhus. Övningar utomhus kommer framför allt att bedrivas norr om byggnaden och kommer att ske dagtid. Övningarna kommer att vara av den typ som sedan tidigare genomförs på ytorna i och utanför fastigheten Kranen 2, det vill säga mellan byggnaden på fastigheten Kranen 2 och Dockgatan, och bedöms inte innebära någon bullerpåverkan på omgivningen. Inte heller övningarna inomhus bedöms innebära någon bullerpåverkan på omgivningen.

DP 5899

Den nu aktuella detaljplanen omfattade tidigare fastigheten Kranen 7 och den förskola som planeras inom denna. Inför granskningen delades detaljplanen. Kranen 7 och de delar av Kranen 5 som kommer att utgöra förskolegård planläggs nu som en separat detaljplan – DP 5899 för fastigheten Kranen 7 m.fl.

3.6 Konsekvenser för riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken

Högexploaterad kust

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset eftersom området sedan tidigare är exploaterat och allmänheten även fortsättningsvis kommer att kunna röra sig längs vattnet.

Totalförsvaret

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt, eftersom det i närområdet redan finns flera byggnader med motsvarande höjd som den nu föreslagna byggnaden.

Kommunikationer – väg, järnväg och luftfart

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt, eftersom det i närområdet redan finns flera byggnader med motsvarande höjd som den nu föreslagna byggnaden.

Sjöfart, Farled 232 samt Malmö hamn

Verksamheten i Malmö hamn eller inom Farled 232 bedöms inte innebära en sådan påverkan på planområdet att genomförandet av detaljplanen i sin tur skulle kunna innebära en begränsning av eller negativ påverkan på riksintressena. Planförslaget bedöms inte heller i övrigt påverka riksintressena negativt. Denna sammantagna bedömning baseras på utredningar och bedömningar kring

- Sjöfartens framkomlighet i farleden och till/från hamnen påverkas inte negativt av detaljplanens genomförande. Se vidare avsnittet 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, rubrik Trafikkonsekvenser.

- Hänsyn till sjöfartens säkerhetsanordningar kommer att tas vid detaljplanens genomförande. Se vidare avsnittet 4.2 Teknisk försörjning, rubriken Belysning.
- Emissioner från verksamheter inom hamnen och från sjöfarten innebär inget överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft inom planområdet. Se vidare avsnittet 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, rubrik Luftkvalitet.
- Risker knutna till verksamheter i hamnen och till farligt gods som hanteras eller transporteras i hamnen och på farleden påverkar inte planområdet negativt. Se vidare avsnittet 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, rubrik Risk och säkerhet.
- Buller från hamnen och sjöfarten påverkar inte möjligheten att genomföra detaljplanen. Se vidare avsnittet 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Industribuller, Sammanvägd bedömning samt Lågfrekvent buller.

4 Genomförande

4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

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

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

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

Respektive ledningsägare ansvarar för ledningsdragning fram till fastighetsgräns. Ledningen som avvattnar parken (se nedan) kommer efter färdigställande att bli en del av huvudledningsnät för dagvattenhantering, även om även skyfall hanteras i ledningen. VA Syd kommer att ansvara för drift och underhåll.

Jämförelseförfarande

Inför beslut om bygglov ska ett jämförelseförfarande i form av ett parallellt uppdrag genomföras för den höga byggnaden inom kvarter C. Uppdraget ska även omfatta de två lägre byggrätterna mot kajytan i norr (se även avsnitt 2.2 Gestaltungsprinciper/Jämförelseförfarande för den höga byggnaden/kvarter C). Fastighetsägaren ansvarar för att bekosta och genomföra det parallella uppdraget i enlighet med Malmö stads riktlinjer för arkitektävlingar. I genomförandet det parallella uppdraget ska Malmö stad delta som samarbetspart. En avsiktsförklaring gällande genomförandet av det parallella uppdraget ska vara tecknad mellan exploitören och Malmö stad, genom stadsbyggnadskontoret, inför antagandet av detaljplanen.

4.2 Tekniska genomförandefrågor

Mark

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

Om byggnationer sker som innebär schaktning under utfyllnader måste arkeologiska utredningar utföras. En begäran om arkeologisk utredning ställs till kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen Skåne.

Teknisk försörjning

I samband med planarbetet har en förprojektering genomförts i vilken bland annat ledningsdragningar studerats och hur dessa kan förhålla sig trädplantering och annan vegetation (Tyréns, 2024-09-24). Ledningsbehov och dragningar kommer att studeras vidare i detaljprojekteringen av området.

Vatten och spillvatten

Nytt ledningsnät för vatten och spillvatten kommer att byggas ut inom området och anslutas till ledningsnätet i kringliggande gator. Kvarter A, B, E samt befintlig kontorsbyggnad norr om planområdet föreslås försörjas genom att anslutas till de kommunala ledningsnäten för vatten och spillvatten västerut, i Östra Varvsgatan. Kvarter C och D föreslås anslutas till de kommunala näten som återfinns österut i Dockgatan.

Dagvatten och skyfall

Nytt ledningsnät för dagvatten kommer att byggas ut inom området och anslutas till ledningsnätet i kringliggande gator. Kvarter A, B, E samt befintlig kontorsbyggnad norr om

planområdet föreslås försörjas genom att anslutas till det kommunala ledningsnätet för dagvatten västerut, i Östra Varvsgatan. Kvarter C och D föreslås anslutas till ny ledning för dagvatten och skyfall (se nedan) som läggs i Dockgatan eller i gatan/gång- och cykelvägen väster om kvarteren.

Skyfallsvatten, dels sådant som uppstår inom området, dels sådant som rinner in i området söderut, kommer till stor del att hanteras i parken. Från parken planeras vatten avledas i en 1 000-millimetersledning, antingen till nytt utlopp i Dockgatans förlängning, eller till nytt utlopp rakt norrut från parkens nordöstra hörn. Utlopp kan komma att placeras antingen i parkens nordöstra hörn eller i dess sydöstra hörn och ledning dras ut antingen norr om Båghallarna till Dockgatan, mellan kvarter C och D till Dockgatan, eller rakt norrut mellan befintlig kontorsbyggnad och kvarter C. De olika lösningarna har olika för- och nackdelar. Val av ledningsdragning kommer att ske i samband med fortsatt detaljprojektering av området.



*Olika möjliga dragningar av skyfallsledningen.
Tyréns, 2023.*

Skyfallshanteringen i parken och den nya ledningen från denna kommer att avlasta ledningsnätet för dagvatten som idag är relativt hårt belastat.

Det nya utloppet kommer att kräva en anmälan till länsstyrelsen enligt 11 kapitlet miljöbalken (anmälan vattenverksamhet) men också en anmälan till miljöförvaltningen enligt 9 kapitlet miljöbalken (miljöfarlig verksamhet). Det är VA Syd som kommer göra anmälningarna. En tillståndsprövning kommer däremot sannolikt inte att krävas.

El

Inom planområdet har Eon markförlagda låg- och mellanspänningskablar i osäkert läge. Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas.

Nytt ledningsnät för el kommer att byggas ut inom området. För att försörja området behövs också nya nätstationer. Två nya dubbelnätstationer planeras inom området – en i anslutning till förskolans markparkering och en norr om kvarter B.

Kring en elanläggning finns elektriska och magnetiskt fält. Styrkan beror bland annat på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men myndighetens försiktighetsprincip tillämpas.

Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av magnetfält, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till bostad eller stadigvarande arbetsplats som överstiger fem meter.

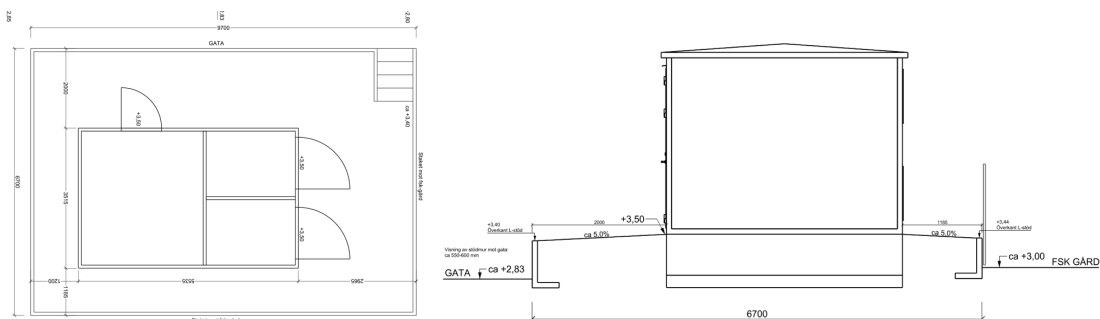
Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och standarder ska minsta avstånd från en nätstation vara fem meter till annan brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag.

I det aktuella fallet är avståndet mellan E-området i norr där nätstation medges och närmsta byggnad (en befintlig byggnad utanför planområdet) cirka 7,2 meter. Till närmsta

byggrätt inom planområdet är avståndet cirka 7,5 meter. Det andra E-området ligger 12,5 meter från närmsta byggrätt inom planområdet och betydligt längre från befintliga byggnader utanför planområdet.

Ytorna kring nätstationerna behöver utformas så att åtkomst till nätstationerna säkerställs. Nedan redovisas förslag på lösningar som tagits fram gemensamt mellan Malmö stad, Eon och fastighetsägaren, och som anpassats efter:

- planerad höjdsättning
- krav på att samhällsviktiga funktioner ska utföras med färdigt golvhöjd på minst +3,5 meter och vara vattentäta upp till samma nivå. I fallet med nätstationer, som i det aktuella fallet inte har ett färdigt golv, ska detta tolkas som att den samhällsviktiga funktionen i stationen ska kunna upprätthållas även om vatten viden extremhändelse står runt stationen till motsvarande höjd.
- den minst utrymmeskrävande modellen av station, som förslagsvis utformas med Malmögrön kulör och sedumtäckta tak.



Plan och sektion som visar hur nätstationen vid förskolan kan placeras och utföras.

Fortsatt dialog pågår mellan Malmö stad och Eon kring vilken del av nätstationer som utgör samhällsviktig funktion och på vilken höjd inom stationen denna är placerad. I det fall parterna framöver enas om att stationen kan placeras lägre utan att upprätthållandet av den samhällsviktiga funktionen äventyras, kan den upphöjning av kringliggande mark som redovisas ovan minska eller helt utgå.

Fjärrvärme och fjärrkyla

Nytt ledningsnät för fjärrvärme kommer att byggas ut inom området. Avsikten är att kvarter A, B och befintlig kontorsbyggnad i norr försörjs västerifrån, från Östra Varvsgatan, och kvarter D från Dockgatan. Kvarter C kan beroende på ledningsdragning försörjas antingen från Dockgatan eller Östra Varvsgatan.

Genom det nordöstra kvarteret går befintliga ledningar för värme och kyla. Dessa behöver flyttas i samband med detaljplanens genomförande och placeras inom allmän plats. Fjärrkylaledningen kommer att behöva flyttas ut på kajtan och avses då placeras direkt öster om kvartersgränsen. Placering av ledningar i denna del behöver studeras vidare ihop med kajens konstruktion. Fjärrvärmeledningen som försörjer befintlig kontorsbyggnad norr om kvarter B kommer att ersättas av ny ledning från väster om kvarter B.

Pumpstationen för havsvatten till Eons fjärrkyleanläggning kommer även fortsättningsvis behöva vara åtkomlig. Detta för att de kemikaliebehållare som finns inom stationen ska kunna bytas vid behov. Ledningarna som försörjer stationen behöver också tas hänsyn till vid ombyggnad av kajen, exempelvis vid anläggande av vegetation. Norr om Eons pumpstation för fjärrkyla, vid kajen, har Eon ett intagsgaller som behöver rensas två gånger per år. Då behövs åtkomst från kajkanten.

Befintlig byggnad norr om kvarter B förses med fjärrvärme genom fjärrvärmeledningar som går genom planområdet. Dessa fjärrvärmeledningar kommer behöva grävas upp, vilket betyder att denna försörjning måste ersättas.

Gas

Inom planområdet finns äldre avkopplade distributionsledningar för gas i osäkert läge. Ledningar kan demonteras av exploatör i samråd med områdesansvarig på Weum Gas.

Belysning

Stödfunktioner till Malmö hamns farleder, i form av sjösäkerhetsanordningar, får inte påverkas av detaljplanens genomförande. Vid planering av belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation.

Brand

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

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA Syd. Avståndet mellan brandposterna får inte vara längre än 150 meter. För att uppnå önskvärd täckningsgrad kommer ledningsnätet att behöva kompletteras med minst en ny brandpost. Lämplig placering vore i planområdets nordvästra del, öster om kvarter A och förslagsvis i ett gatuhörn. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov.

Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och husens entré får inte överstiga 50 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats får inte vara längre än 75 meter.

Släckbil kan vid brand ställas upp på gatorna inom och gränsande till området. Därifrån kan entréer till bebyggelse inom området nå på ett avstånd som är högst 50 meter.

Utrymning för flerbostadshus, kontor samt annan verksamhet ska lösas utan hjälp av räddningstjänsten, exempelvis genom TR2-trapphus eller annan godkänd utrymningslösning. Detta gäller för alla våningar i byggnadsdelen. Kraven är i enlighet med fastighets- och gatukontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma riktlinjer för angöring av räddningstjänstens fordon samt utrymning.

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

Avfallshantering

Avfallshantering ska lösas i enlighet med gällande renhållningsordning och ska ske på kvartersmark i exempelvis miljörum inom respektive kvarter.

Buller

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

Dagsljus

Mer detaljerade utredningar gällande dagsljusstillgång i byggnader kan behöva redovisas av exploatören i samband med bygglovsansökan.

Kaj och angränsande botten

Den befintliga kajen har sin förankring i en ankarspont cirka 24 meter bakom den befintliga krönbalken i betong. Dessa konstruktionsdelar ligger idag inom fastigheten Kranen 5. I samband med detaljplanens genomförande kommer kajerna som berörs av planområdet behöva byggas om. Som en del av detta måste befintliga dragstag ersättas av andra lösningar som inte ligger inom kvartersmark.

En kajutredning har tagits fram som underlag för kommande projektering och renovering av kajerna (Tyréns, 2024-04-02). I utredningen har olika alternativa konstruktionslösningar studerats för kajerna, dels lösningar med erosionsskydd i form av glacis, dels spontad kaj med dragstag.

Den öst-västliga kajen i norr avses i första hand utföras med glacis utanför kajkanten. Dragstag kommer då inte att vara nödvändigt. Denna lösning har bedömts vara den mest fördelaktig på grund av lägre kostnader för byggnationen, bättre tillgänglighet till vattenlinjen och bättre möjligheter att dämpa vågöversköljningen. Glacislösningen innebär också bättre möjligheter att i framtiden anpassa kajkonstruktion, i det fall det skulle bli aktuellt med en tunnel i detta läge. Vid den fortsatta projekteringen av kajkanten behöver kylvattenintaget till Eons pumpstation studeras mer i detalj i förhållande till glaciskonstruktionen.

Den nord-sydliga kajen skulle kunna utföras med glacis, alternativt som spontad kaj med dragstag som borrar ner i 45 graders vinkel i kalkberget. Alternativet med spont och dragstag är fördelaktigt på sätt att inloppet till småbåtshamnen inte behöver minska i bredd och att det är lättare att lägga till glacis utanför spontad kaj än tvärtom. Eftersom kajen i denna del är relativt smal innebär dock en lösning med dragstag att dessa riskerar att hamna i konflikt med byggnadens konstruktion. En glacislösning är också mer fördelaktig längs denna kaj av motsvarande skäl som vid den öst-västliga kajen. Mötet mellan kajer som båda utformats med glacis är också enklare att utforma än mötet mellan en spontad kaj och en med glacis. Vilken kajkonstruktion som ska väljas kommer att avgöras i den fortsatta projekteringen av området.

Oavsett om ombyggnaden av kajerna görs med spont och dragstag eller med glacis upp beräknas den berörda bottenytan underskrida 3000 kvadratmeter, vilket innebär att åtgärden inte är tillståndspliktig enligt 11 kapitlet miljöbalken. Ombyggnaden av kajerna betraktas dock som renovering av befintlig kaj och kommer att behöva anmälas till länsstyrelsen, i enlighet med miljöbalken, 11 kapitlet. Ett anmälningsärende till länsstyrelsen, som består av Malmö stads framtägningsavdelning av anmälan samt länsstyrelsens hantering av ärendet, tar uppskattningsvis två till tre månader.

Pålning av byggnad

Vid uppförande av den högre byggnaden i planområdets nordöstra hörn kommer grundläggning med pålning sannolikt att vara nödvändigt för att inte äventyra kajkonstruktionens hållfasthet.

Bortledning av grundvatten

Att leda bort grundvatten tillfälligt under byggnation eller kontinuerligt från undermarksbyggen kan vara en vattenverksamhet enligt 11 kapitlet 3 § miljöbalken, som kan kräva en anmälan till länsstyrelsen eller tillstånd från mark- och miljödomstolen.

Vid byggnation inom området kommer grundvattenssänkningen endast att vara tillfällig, inte permanent. Schaktning under grundvattenytan planeras ske inom spont, eventuella föroreningar i vattnet kommer att renas och ett grundvattenkontrollprogram kommer att genomföras med regelbundna provtagningar. Mot bakgrund av detta bedöms allmänna och enskilda intressen inte skadas och undantagsparagrafen 11 kapitlet 12 § därmed vara tillämplig. Hantering av länshållningsvatten kommer att beskrivas i kommande anmälan om avhjälpandeåtgärd, men det bedöms inte behövas någon anmälan eller tillståndsprövning avseende vattenverksamhet.

Naturmiljö

Den fridlysta arten klotullört förekommer nordväst om planområdet. Arten växer ofta på torr, sandig mark med återkommande störning. Om fridlysta arter noteras vid ett genomförande, ska arbetet avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen.

För träden på parkeringen väster om Båghallarna har en dispensansökan skickats in till länsstyrelsen. Se vidare avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, rubrik Naturmiljö.

4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

Exploateringsavtal

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Malmö stad och fastighetsägaren Dockan exploatering AB. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med 6 kapitlet 40 § plan- och bygglagen och ska vara undertecknat innan detaljplanen antas eller godkänns i stadsbyggnadsnämnden.

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

Övriga ekonomiska genomförandefrågor

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

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

4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

Nya och befintliga fastigheter inom området kommer att bildas respektive ombildas. Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet.

I planområdet läggs kvartersmark ut för bland annat bostäder. Kvartersmarken kommer sannolikt att delas in i ett antal fastigheter mellan vilka samverkan måste ske. För fastigheternas gemensamma behov inom kvartersmark, exempelvis underjordiska parkeringsgarage, kan gemensamhetsanläggningar bildas. Fastighetsägare ansöker om fastighetsbildning och anläggningsförrättning.

Allmänna ledningar som kommer att förläggas eller finnas kvar inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller ledningsrätter bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av ledningsrätt tas av berörd ledningshavare. Ledningar inom allmän plats läggs i stället med avtal mellan ledningsägaren och Malmö stad genom fastighets- och gatukontoret.

Pumpstationen till Eons fjärrkyleanläggning bör säkerställas med servitut eller annat avtal mellan Malmö stad och Eon. Ytor för nätstationer behöver säkerställas med avtal mellan fastighetsägaren och Eon Energidistribution AB och ska tillhandahållas fritt.

Kommande fastighetsindelning behöver ske så att den överensstämmer med planerad ledningsdragning och tänkta förbindelsepunkter så som förprojekteringen redovisar.

Ansökningar om förändringar av fastigheter, gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

5 Planeringsförfaranden

5.1 Bakgrund och organisation

Motiv för planläggningen

Planläggningen motiveras bland annat av behovet och önskan om:

- en större park i den östra delen av Västra hamnen, där det finns brist på grönytor.
- fler bostäder i området såväl som generellt i Malmö, inte minst i kollektivtrafikhärla lägen.
- fler arbetsplatser i kollektivtrafikhärla lägen.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen. Förslaget är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, har inte ett betydande intresse för allmänheten och bedöms inte vara av i övrigt stor betydelse.

Tidigare planprocess

Detaljplanen omfattade tidigare även fastigheten Kranen 7 och den förskola som planeras inom denna. Inför granskningen har detaljplanen delats i två separata detaljplaner för att underlätta en snabbare process och genomförande av förskolan. Kranen 7 och de delar av Kranen 5 som kommer att utgöra förskolegård planläggs nu som detaljplan 5899 för fastigheten Kranen 7 m.fl.

De södra delarna av planområdet, det kvarter som benämns E, ingår i detaljplanen 5297 som vann laga kraft 2015. Den gällande detaljplanen har i de aktuella delarna inte byggts ut. Kvarteret har införlivats i den nu aktuella detaljplanen för att möjliggöra en mer rationell byggriätt och underlätta utbyggnad och färdigställande av bebyggelse i området. En mindre del av det som tidigare varit planlagt som kvartersmark samt den gång- och cykelväg som planerades norr om kvarteret har också tagits med för att i stället möjliggöra den gatanslutning som nu planeras.

Medverkande

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

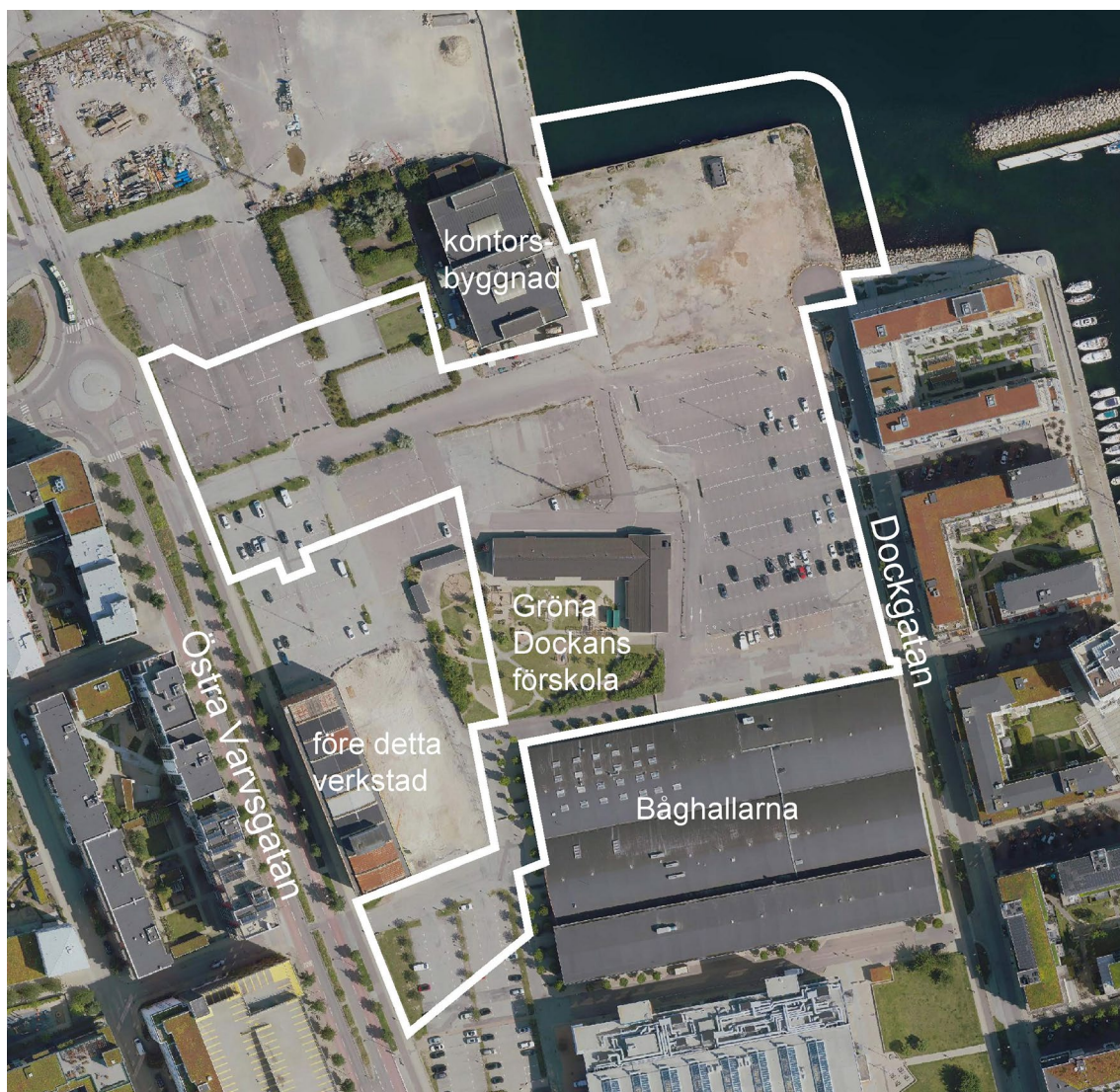
5.2 Planområdet

Plandata

Planområdet består av del av fastigheten Kranen 5 som ägs av Dockan Exploatering AB, del av Kranen 6 som ägs av Utvecklingsaktiebolaget Kranen, samt del av fastigheten Hamnen 21:138 som ägs av Malmö kommun.

Området har en areal om drygt 32 000 kvadratmeter.

Eventuellt är följande rättigheter belägna inom planområdet: Nyttjanderätt 04/15602, 08/7478 och 06/22389, avtalsservitut 06/39583, 06/39594, 03/13960, 07/2222, 09/21511, 13/9135, 06/25243, 91/27014.1, 06/39580.1, 05/26988.1, 04/15606.1 och 04/15603.1, samt officialservitut 77/2001.1.



Orienteringskarta med planområdet markerat med vit linje.

Platsens historik

Planområdet ingick tidigare i området där Kockums bedrev sin verksamhet.

Direkt väster om planområdet (tidigare inom planområdet) står en byggnad bestående av en verkstadshall. Denna var tidigare sammanbyggd med en parallellt placerad hall direkt öster om. Den västra, kvarvarande hallen uppfördes 1956 och benämns i originalregister artillerihall och sedan kanonverkstad. Tidigt benämns hallen även montageverkstad. Den östra hallen byggdes till något år efter uppförandet av den västra hallen och har benämnts pannverkstad. Hallarna har i princip stått tomma sedan Kockums nedläggning. Den östra hallen revs under hösten 2023/tidig vår 2024.

Båghallarna som gränsar till planområdet i söder användes också för Kockums verksamhet men kom senare att husera Malmö musikteater och numera bland annat Skånes dansteater.

Stråk, platser, struktur, sammanhang

Planförslaget kantas i öster och väster av två större gator, Östra Varvsgatan respektive Dockgatan. I norr utgör kajkanten ett tydligt avslut för delar av området, medan Båghallarnas längsfasad i söder utgör en tydlig avgränsning i denna del.

Längs Båghallarnas västra sida finns sedan tidigare planerat ett stråk med fokus på oskyddade trafikanter, som komplement till de större gatorna. Stråket har benämnts "Kulturstråket" och har planerats knyta samman områdets olika delar, men också knyta samman området med omgivande kvarter och målpunkter. Mellan stråket och Östra Varvsgatan finns det sedan tidigare planlagt ett torg, Najadtorget, som ännu inte byggts ut.

Bebyggelse

Inom området finns idag endast en förskola i modulbebyggelse med tidsbegränsat bygglov.

Äldre varvsbebyggelse i söder och väster

Planområdets södra och västra delar präglas dels av verkstadshallen direkt väster om planområdet, dels av de äldre, också varvsrelaterade, byggnaderna söder om planområdet:

- Båghallarna (fastigheten Kranen 6)
- "Kranen", med universitetslokaler (fastigheten Kranen 2)
- Ubåtshallen (fastigheten Kranen 8).

Byggnaderna är i delar om- och tillbyggda, men utgör alla stora, tunga och solida tegelvolymer, i delar med synlig betongstomme. Se också avsnittet "Platsens historik" ovan.



Till vänster: Verkstadshallen direkt väster om planområdet, vy söderifrån, från Östra Varvsgatan. Till höger: Verkstadshallen direkt väster om planområdet, vy från nordväst. Bilder tagna efter rivning av den östra hallen. Foton: Malmö stad.



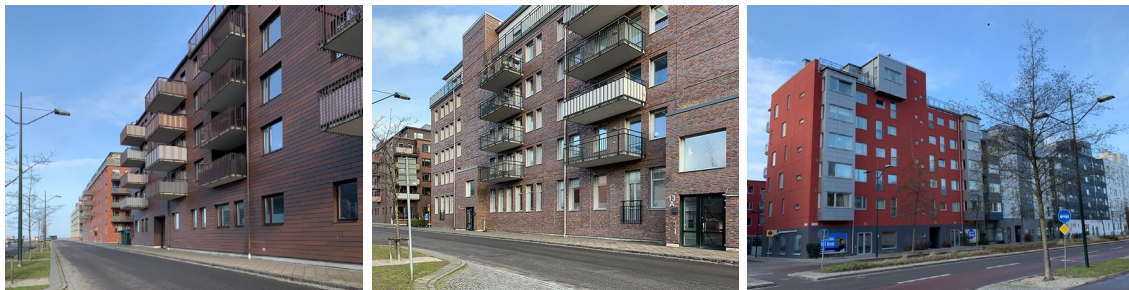
Till vänster: Båghallarna sedda från norr. Mitten: Båghallarna sedda från sydväst. Till höger: Byggnaden "Kranen" (fastigheten Kranen 2) sedd från väster. Foton: Malmö stad.

"Dockan" öster om planområdet

Planområdet gränsar i öster till området som brukar benämnas "Dockan". Bebyggelsen inom detta område är uppbyggd med u-formade kvarter på båda sidor om den före detta dockan – numera småbåtshamn. Kvarterens insidor, präglade av en ljus färgskala och en relativt öppen och lekfull karaktär, vänder sig mot småbåtshamnen. Utsidan av kvarteren, som vänder sig mot områdets gator, har ett relativt strikt och tungt formspråk med fasader i rött, rödbrunt eller brunt tegel och med inslag av keramiska plattor. Färgskalan och materialen ska relatera till den äldre varvsbebyggelsen i närområdet. Bottenvåningarna som vänder sig mot Dockgatan, närmast det nu aktuella planområdet, uppfattas som slutna. En starkt bidragande orsak till detta är att entréerna till bebyggelsen är koncentrerade till tvärgatorna mellan kvarteren.

Bebyggelsen väster om planområdet

Bebyggelsen på västra sidan om Östra Varvsgatan, i höjd med planområdet, präglas också av relativt strikt formspråk och volymhantering längs fasaderna mot gatan. Färgskalan och i viss mån materialen varierar desto mer och utgörs i vissa delar av putsade fasader i bjärta färger som står i kontrast till angränsande, mer dämpat färgsatta fasadsektioner.



Till vänster och i mitten: Bebyggelse längs Dockgatans östra sida. Till höger: Bebyggelse på Östra Varvsgatans västra sida. Foton: Malmö stad.

Arkeologi

Tidigare undersökningar i närområdet vid exempelvis Hjälmarekajen har visat att de utfyllnader som utgör hamnen ger goda bevaringsförhållanden för organiskt material. Resultatet har visat på bearbetat trä och slagen flinta från jägar- och samlarstenålder.

Topografi, landskap, grönstruktur

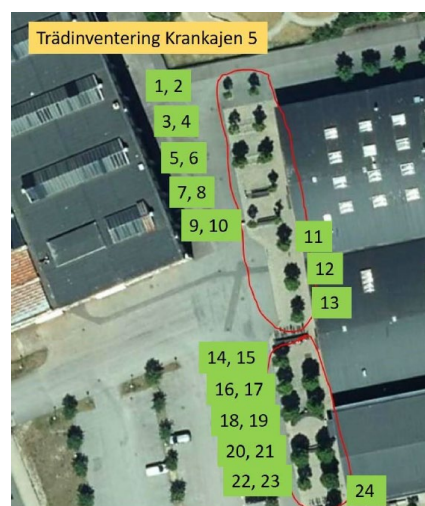
Planområdet består idag till stora delar av asfalterade parkeringsytor. Undantagen utgörs huvudsakligen av den tillfälliga förskolan med tillhörande gård.

Inom planområdet finns en del befintlig vegetation, främst inom den tillfälliga förskoletomten, men också i form av trädplantering i rader längs Båghallarnas västra sida och inom befintlig parkeringsplats i sydväst. Norr om Båghallarna finns också en rad träd, men dessa står utanför planområdet.

Trädplantering direkt väster om Båghallarna

Träden som finns längs Båghallarnas västra sida och som kommer att ligga inom allmän plats har inventerats med avseende på trädens art och vitalitet (Sweco, 2021-10-15).

Träden är någon sorts avenbok och visar tecken på olika god vitalitet, beroende av förutsättningarna för god tillväxt på platsen. Träd 1–3 samt 7–10 (se illustration till höger) uppvisar sämre tillväxt och varierande grad av uttorkningssymptom i kronorna, förmodligen på grund av markpackning. Träd 15 är i princip dött. Träd 14 har en rejäl stamskada, men har lyckats repa sig och har god vitalitet. Övriga träd, det vill säga 11–13 (14) och 16–24, mår utmärkt och har fin tillväxt.



Utdrag ur trädinventeringen Inventering och vitalitetskontroll av träd vid Båghallarna, Skånes Dansteater.

De aktuella träden är, liksom träden norr om Båghallarna, planterade omkring år 2005 och därmed yngre än 30 år. Eftersom deras stamdiameter med marginal också underskrider 20 centimeter uppfyller träden inte kriterierna för att utgöra en biotopskyddad allé.

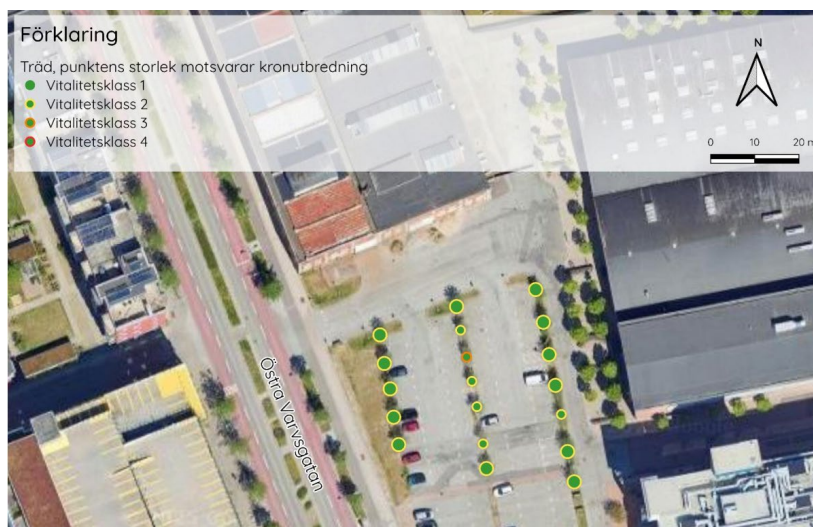
Trädplantering på parkeringsytan väster om Båghallarna

Även träden på parkeringsplatsen har inventerats med avseende på art, vitalitet och storlek (Trädkontoret AB, 2025-04-23).

Träden utgörs av oxlar som har planterats i rader om 5, 7 och 7 träd. Stamdiameter underskrider 20 centimeter. Träden visas på flygfoton från 1998, men har sannolikt planterats något tidigare. Eftersom träden dessutom bör ha stått på tillväxt på plantskola dessförinnan kan träden antas vara minst 30 år gamla. Mot bakgrund av trädens begränsade storlek och att de inte visas på ritningar från tidigt 1990-tal kan träden dock inte antas vara mycket äldre än 30 år och är därmed fortfarande relativt unga.

Träden bedöms ha något nedsatt vitalitet, sannolikt på grund av svåra växtförutsättningar. Inga av träden bedöms ha höga biologiska eller kulturhistoriska värden. Träden bedöms inte heller vara särskilt skyddsvärda. Vidare bedöms de aktuella alléerna inte utgöra viktig livsmiljö, tillflyktsort eller spridningskorridor för växt- och djurarter. På grund av trädens nedsatta vitalitet bedöms det som osäkert att de skulle överleva en flytt till annan plats.

Mot bakgrund av ovanstående har en ansökan om dispens från biotopskyddad lämnats in för att möjliggöra fällning av träden. Avsikten är att träden ska ersättas inom det nu aktuella planområdet. Se även avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, rubrik Naturmiljö.



*Utdrag ur trädinventeringen
Beskrivning av oxelallé vid
Östra Varvsgatan, Malmö.*

Kollektivtrafik

Östra Varvsgatan trafikeras av MalmöExpresslinje nummer 5 mellan Stenkällan och Västra hamnen, via Malmö centralstation, samt av stadsbusslinje 8 mellan Västra hamnen och Lindängen, också via Malmö centralstation. Bussarna går med hög turtäthet och stannar vid en hållplats i direkt anslutning till planområdet.

Gång-, cykel- och biltrafik

Planområdet nås i första hand från Dockgatan i öster och Östra Varvsgatan i väster. Längs Östra Varvsgatan finns gång- och cykelväg utbyggd på gatans östra samt västra sida. Längs Dockgatan finns separat gång- och cykelväg utbyggd på gatans västra sida fram till hörnet vid kajen som avslutar Dockan.

Båghallarna och den gamla maskinverkstaden nås idag via ett internt gatunät med gator på södra respektive norra sidan om Båghallarna, men anslutning dels mot Dockgatan, dels mot Östra Varvsgatan söder om maskinverkstaden.

Teknisk försörjning

Teknisk infrastruktur finns utbyggd i Dockgatan och Östra Varvsgatan.

Kommunal och kommersiell service

Inom planområdet finns en kommunal förskola i tillfälliga paviljongbyggnader, Gröna Dockans förskola. Förskolan har tidsbegränsat bygglov fram till sommaren 2028. Drygt 100 meter väster om planområdet finns den annars närmast liggande förskolan, Fregattens förskola.

Närmast liggande grundskolor finns cirka 400 respektive cirka 450 meter från planområdet, Stapelsbäddsskolan för årskurs F-3 respektive Västra hamnens skola för årskurs 4–6.

Kommersiell service liksom ett bibliotek finns koncentrerat kring Masttorget cirka 450 meter sydväst om planområdet.

5.3 Tidigare ställningstaganden

Riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken

Högexploaterad kust

Planområdet omfattas av riksintresset för högexploaterad kust, som täcker en stor sammanhängande yta längs Skånes kustlinje. Riksintresset innebär bland annat att kustområdenas natursköna och kulturellt intressanta områden ska vara tillgängliga för rekreation och turism för den breda allmänheten, att nyttjandet av marken och vattnet i kustzonen ska karaktäriseras av långsiktig hushållning och att naturvärden ska bevaras.

Kommunikationer – Sjöfart, Farled 232

Planområdet gränsar till riksintresset för Farled 232. Riksintresset innebär att farledens funktion ska skyddas. Detta innebär att även stadsutveckling inom riksintressets influensområden måste beakta riksintresset och anpassas för att inte påverka detta negativt.

Farled 232 är en allmän farled som ingår i TEN-T A (Trans European Network). Farleden tillhör farledsklass 1 som omfattar prioriterade sjövägar utpekade som Säkra sjövägar ledande till allmänna hamnar.

Malmö hamn

Planområdet gränsar till riksintresset för Malmö hamn. Riksintresset innebär att hamnens funktion ska skyddas, och att verksamheten ska kunna utvecklas. Detta innebär att även stadsutveckling inom riksintressets influensområden måste beakta riksintresset och anpassas för att inte påverka detta negativt.

Malmö hamn utgör en allmän hamn som ingår i Trans European Network (TEN-T – T). Statusen som allmän hamn innebär bland annat att i princip alla fartyg har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser. Möjligheten till att lasta och lossa fartyg samt att omlasta gods till andra fartyg, järnväg- eller vägtransport är också en central funktion. I riksintresset för hamnen ingår därför inte bara mark- och vattenytor för hamnverksamheten utan även nödvändiga tillfarter i form av järnvägar och vägar, såväl befintliga som planerade. Även ytor för framtida utvidgning av hamnens verksamhet ingår, såsom den planerade utvecklingen av Norra hamnen.

Totalförsvaret

Planförslaget berör riksintresset, eftersom en hög byggnad föreslås inom planområdet. Samråd med Försvarsmakten ska ske när byggnad över 45 meter föreslås inom sammanhållen bebyggelse.

Riksintresset innebär bland annat att totalförsvarsplaneringen behöver beaktas i samhällsplaneringen. En del i detta är att höga objekt inte ska lokaliseras på fel platser så att de stör Försvarsmaktens sensor- och radarsystem samt förmåga till signalspaning.

Kommunikationer – väg, järnväg och luftfart

Planförslaget berör riksintresset, eftersom en hög byggnad föreslås inom planområdet. Trafikverket och Luftfartsverket granskar detaljplaner med byggnader över 20 meters höjd.

Riksintresset innebär bland annat att byggnation inte ska påverka de trafikerings-, kommunikations- och navigationssystem som hör till de objekt som ingår i riksintresset.

Översiktsplan

Översiktsplanen anger markanvändningen blandad stadsbebyggelse för området. Det föreslagna ändamålet är förenligt med detta.

Norr om planområdet finns enligt översiktsplanen en framtida möjlig förbindelse mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen.

Värdeprogram

Värdeprogram för Västra Dockan (antaget av styrgruppen för Västra Hamnen 2012-06-26 och presenterat för stadsbyggnadsnämnden 2012-09-20) utgör underlag till planarbetet. Enligt värdeprogrammet föreslås förskolor, en större park och bostäder med stora inslag av grönska för planområdet.

Planprogram

Planprogram för Kranenområdet godkändes i stadsbyggnadsnämnden i maj 2000.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är DP 4007, DP 4704, DP 4859 och DP 5297.

- DP 4007 vann laga kraft 1989-06-14 och dess genomförandetid har löpt ut.
- DP 4704 vann laga kraft 2003-04-22 och dess genomförandetid har löpt ut.
- DP 4859 vann laga kraft 2004-12-07 och dess genomförandetid har löpt ut.
- DP 5297 vann laga kraft 2015-12-23. Dess genomförandetid löper till och med 2025-12-23.

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

5.4 Underlag till planarbetet

Kommunövergripande dokument

- Strategi för kustskydd, 2023
- Riktlinjer för bostadsgårdar, 2023
- Riktlinjer för levande bottenvåningar, 2023
- Riktlinjer för grönytefaktor, 2014
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Grönplan för Malmö, 2003
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- Energistrategi för Malmö, 2009
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
- Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016

Utredningar till grund för planförslaget

Markmiljö och föroreningar i byggnader

- Detaljerad markundersökning DP4756 – gatumark, Cowi, 2023-12-01
- Översiktlig markundersökning inom Dp 5767, Kranen 5 del av Dockanområdet Malmö stad, Cowi, 2023-09-06
- Utvärdering av lämplighet för exploatering Dp 5429, Cowi, 2021-05-18
- Historisk inventering område Dp 5429, Cowi, 2020-05-27
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom planerat detaljplaneområde Dp 5429 – Kranen 5, Malmö stad. Resultatrapport, Cowi, 2019-12-19

Buller

- Bullerutredning Kranen 5, Malmö, Efterklang, 2023-11-24, uppdaterad 2025-05-26
- Kranen 5, Malmö – Samlad bedömning buller, Tyréns, 2025-05-20
- Kranen 5 – Buller från CMP vid max tillstånd, Tyréns, 2025-02-28, kompletterad med ekvivalentnivåer nattetid 2025-06-05
- Kranen 5, Malmö – Buller från CMP, Tyréns, 2023-10-20

Risk

- Riskutredning Området Smörkajen och del av Västra Dockan i Malmö, Bricon, 2025-05-23

Förprojektering, dagvatten, skyfall och kustskydd

- Sammanställning av utredningar inom planarbetet för Kranen 5, Tyréns, 2024-09-24 (förprojektering, skyfallsutredning med mera)
- PM Kranen 5 Skyfallskontroll, Tyréns, 2024-08-30
- Kv Kranen 5 dagvatten- och skyfallsutredning, DHI, 2022-04-13
- Kustskydd för detaljplan Kranen 5, DHI, 2022-04-12

Trafik och parkering

- DP 5767/5297 Kranen 5, Sammanställning parkering, Fojab, 2024-09-04
- Kranen 5, mobilitets- och parkeringsutredning till detaljplanen, Sweco, 2022-03-16

Övrigt

- Beskrivning av oxelallé vid Östra Varvsgatan, Malmö, Trädkontoret AB, 2025-04-23
- Utredning av luftkvaliteten på två platser i Dockan för år 2024, Malmö stad Miljöförvaltningen, 2025-02-06
- DP 5767 Kranen 5 m.fl. Dagsljuspotential – VSC, Fojab, 2024-09-25
- DP 5767 Kranen 5 m.fl. Vind- sol- och skuggstudier, Fojab, 2024-09-25
- Gestaltungsprogram för Kranen 5, fastighets- och gatukontoret, 2024
- Malmö kv. Kranen 5 Principer upprustning av kajkanten, Tyréns, 2024-04-02
- Statusinventering tegelmurverk, Kranen 2, Malmö – Ombyggnation, Danewids ingenjörsbyrå, 2023-10-06
- Inventering och vitalitetskontroll av träd vid Båghallarna, Skånes Dansteater, Sweco, 2021-10-15
- PM – Kulturmiljöunderlag Kranen 7, Västra hallen, Tyréns, 2021-06-28

Övrigt underlag

- Framtidens kuststad 2019 - Studie av tunnelförbindelse mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen, Malmö Stad, Sweco, 2019-12-19
- Broförbindelse mellan Västra och Mellersta hamnen, Norconsult, 2022-03-18
- Fördjupad riskanalys - Malmö rangerbangård, Malmö, Bricon AB, 2019

- Second opinion Bullerutredning Smörkajen, Brekke strand, 2022-02-14, reviderad 2023-04-19

Stadsbyggnadskontoret

Mikael Ström Remin
Enhetschef

Katarina Jeraeus
Planhandläggare