



Detaljplan för del av fastigheten Innerstaden 80:37 i Södervärn

Samråd

PLANBESKRIVNING



Sammanfattning

Planförslaget innebär att mark som idag är grönyta planläggs som *gata* i syfte att möjliggöra en bussgata och utbyggnad av kollektivtrafiken i området. Bussgatan är en del av en större ombyggnad av Södervärns bussterminal och sker inom *Ramavtal 8 Storstad Malmö*.

Planförslaget innebär också att befintlig grönyta planläggs som *park*. Inom parkområdet möjliggörs cykelparkering med och utan tak. Ett område för nätstation föreslås på en grönyta strax öster om Uppsalagången.

Planläggningen motiveras av att det finns ett behov av att utveckla området för buss-, gång- och cykeltrafik.

Planförslagets genomförande innebär att grönyta tas bort till förmån för en bussgata. Det allmänna intresset av en utvecklad kollektivtrafik bedöms prioriterat framför det allmänna intresset att bevara den befintliga grönytan. Den minskade andelen grönyta kompenseras med nyplantering av träd och buskage.

1. Inledning

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

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av en bussgata, cykelparkering och nätstation.

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

Planförfarande

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

Avsikten är att detaljplanen ska antas av stadsbyggnadsnämnden i kommunfullmäktiges ställe i enlighet med 5 kapitlet 27§ plan- och bygglagen.

Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanen har vid undersökning enligt 6 kapitlet 6 § miljöbalken inte bedömts medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning

inte har gjorts. De konsekvenser för miljön som detaljplanen ger upphov till redovisas i kapitlet *Förutsättningar och konsekvenser*.

Huvudmannaskap

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

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 60 månader (fem år) från det datum beslutet om att anta detaljplanen vinner laga kraft.

Planinformation

Beslutsinformation

Beslut om planbesked och planuppdrag fattades av stadsbyggnadsnämnden 2025-06-19.

Beslut om samråd fattades av stadsbyggnadsnämnden 2025-12-11.

Digital funktionalitet

Detaljplanen följer Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS2020:5), Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8) och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet. Tillkommande egenskapsbestämmelser har utformats enligt Boverkets planbestämmelsekatalog daterad 2024-05-02.

2. Detaljplanens innehåll

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

Stadsbyggnadsidé

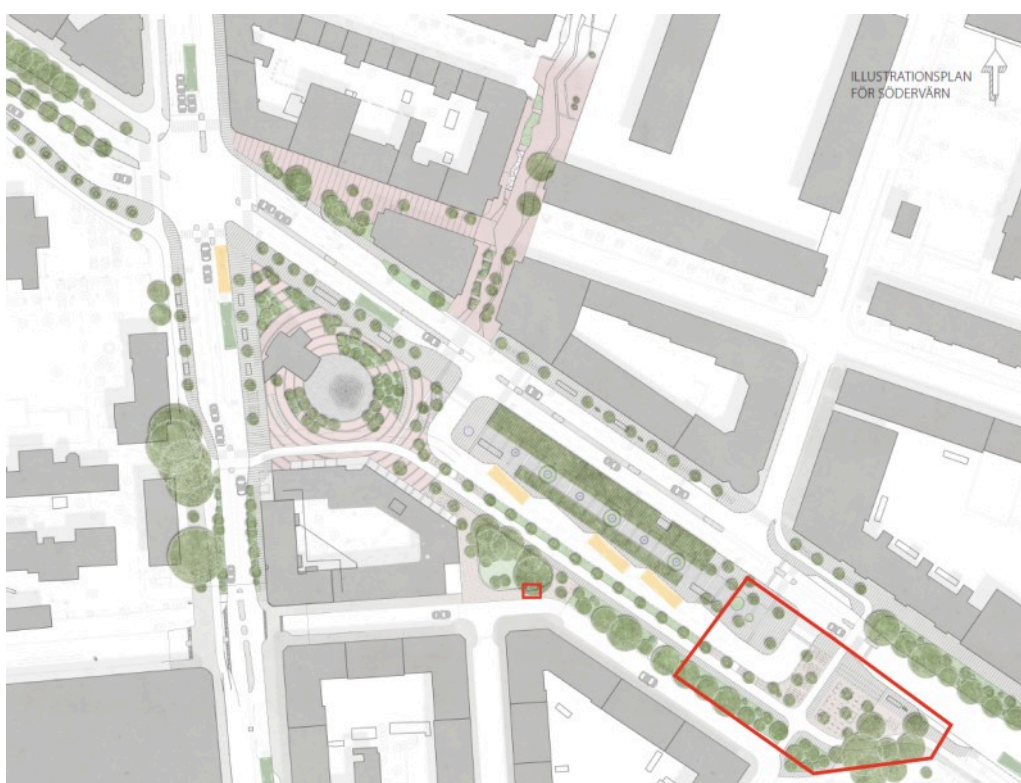
Stadsbyggnadsidén grundar sig i att skapa en sammanhållen bussterminal med enkla, smidiga och tydliga byten samt en attraktiv plats för väntande.

Beskrivning av detaljplanen

Bussgatan är en del av en större ombyggnad av Södervärns bussterminal. Ombyggnaden av bussterminalen innebär att alla regionbusshållplatserna koncentreras till terminalön i öster och stadsbusshållplatserna samlas på västra och norra delen av terminaltorget samt på norra sidan av Spårväggsgatan. En flyttning av all regionbusstrafik till terminalön skapar förutsättningar för en stor torgyta i väster eftersom befintliga bussgator i väster kan tas bort. Att regionbussarna samlas på en plats skapar också en tydlighet för resenärerna.



Flygfoto Södervärns bussterminal, planområdet markerad med röd linje.



Utformningsförslag Södervärns bussterminal, planområdet markerad med röd linje. Illustration: Fastighets- och gatukontoret.

Planförslaget innebär att mark som idag är grönyta planläggs som *gata* i syfte att möjliggöra en bussgata och utbyggnad av kollektivtrafiken i området. Planförslaget innebär också att befintlig grönyta planläggs som *park*. Inom parkområdet

möjliggörs för cykelparkering med och utan tak. Ett område för nätstation föreslås på en grönya strax öster om Uppsalagången.

Planläggningen motiveras av att det finns ett behov av att utveckla området för buss-, gång- och cykeltrafik. Planläggningen av nätstationen bekräftar befintlig markanvändning.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

Planförslagets genomförande innebär att grönya tas bort till förmån för en bussgata. Det allmänna intresset av en utvecklad kollektivtrafik bedöms prioriterat framför det allmänna intresset att bevara den befintliga grönytan. I planarbetet har dessutom ett avvägande gjorts av i vilken omfattning den minskade andelen grönya ska kompenseras med nyplantering av träd och buskage.

Detaljplanens bestämmelser med motiv

Användning av mark och vatten

Allmän platsmark

GATA

En del av befintlig grönya planläggs som gata. Planbestämmelsen motiveras av att det finns ett behov av en ny bussinfart till Södervärns bussterminal.

PARK

En stor del av planområdet planläggs som park. Inom markanvändningen park får även gång- och cykelvägar anläggas. Motivet till planbestämmelsen är att bekräfta befintlig markanvändning.

Kvartersmark

E₁ - Nätstation

Inom planområdet planläggs en yta för en nätstation. Motivet till planbestämmelsen är att bekräfta befintlig markanvändning.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Utformning av allmän plats

cykelparkering - Cykelparkering med eller utan tak får finnas

Bestämmelsen gäller inom område för parkmark. Motivet till planbestämmelsen är att möjliggöra en cykelparkering med plats för cyklar, elsparkcyklar och hyrcykelstation.

3. Förutsättningar och konsekvenser

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

Fysisk miljö

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Förutsättningar

Södervärns bussterminal är en av stadens viktigaste kollektivtrafiknoder. Platsen är till största del öppen och hårdgjord. I nordväst finns en byggnad som idag enbart innehåller en kiosk och toaletter. Byggnaden är uppförd under 1990-talet och har ett stort dominerande skärmtak, vilket används både som busskur och cykelparkering.

I den västra och mellersta delen av Södervärns bussterminal finns bussuppställningsplatser. In- och utfart finns mot Spårväggsgatan i förlängningen av Bangatan samt mot Södra Förstadsgatan i väster. Vidare finns hållplatslägen längs med Södra Förstadsgatan och Spårväggsgatan. I sydöst övergår bussterminalen i en platsbildning med små gräsmattor och trädbestånd med blandade trädarter.

Konsekvenser

Ombyggnaden av Södervärns bussterminal innebär att fler busslinjer har egna hållplatser, vilket skapar smidigare byten och bättre orienterbarhet för resenärerna. Nya träd och planteringar tillförs, vilket stärker områdets gröna inslag och kompletterar den befintliga planteringen längs Spårväggsgatan.

Park och grönstruktur

Förutsättningar

Ytan som planläggs som gata består idag av en grönyta med gräsmatta och träd.

Konsekvenser

Planförslagets genomförande innebär att grönyta tas bort till förmån för en bussgata. Sett till den övergripande ombyggnaden av Södervärns bussterminal kommer merparten av de befintliga träden bevaras och nya träd, buskar och perenner planteras.

Sociala frågor

Barnperspektiv

Förutsättningar

Planområdet och dess omgivningar utgörs idag av miljöer som i begränsad utsträckning är anpassade för barn. Busshållplatserna är spridda längs flera olika gator inom terminalområdet, vilket innebär att resenärer, inklusive barn, ofta behöver korsa trafikerade gator för att byta busslinje.

Konsekvenser

Planförslaget är en del av en större ombyggnad av Södervärns bussterminal. Ombyggnaden innebär att trafiken koncentreras i vissa lägen så att plats för vistelse kan ges prioritet i andra lägen. Busshållplatserna får en tydligare placering, vilket skapar bättre orienterbarhet. Den nya utformningen skapar förutsättningar för att fler barn ska våga och kunna åka buss själva, vilket möjliggör att lättare kunna röra sig i staden och ta sig till vänner och aktiviteter.

Hela terminalen får också en tydligare och enklare trafikutformning med en busslinga istället för flera olika gator inom terminalen som det är idag. Detta skapar en tydlighet i trafiksystemet, vilket kommer vara positivt för yngre barn, som har svårt att ta in olika trafikslag samtidigt.

Jämlikhet

Förutsättningar

Idag är tillgängligheten och framkomligheten bristfällig på Södervärns bussterminal. Dagens komplexa trafiksituation med busstrafik i flera olika terminalslingor försämrar orienterbarheten på platsen.

Konsekvenser

Med en enklare trafikföring kring bussterminalen kommer förutsättningarna förbättras för att skapa en lugnare och tillgängligare stadsmiljö. Det kommer att bli enklare att skapa sammanhängande ledstråk som är tydliga och leder till viktiga punkter som informationstavlor, övergångsställen och hållplatslägen.

Åtgärderna kring terminalen med nya hållplatslägen och annan upprustning som vistelseytor, platsbildningar, planteringar och bänkar kommer att öka tillgängligheten och tryggheten. Dessa åtgärder är inte bara positiva utifrån ovan nämnda aspekter utan även ur ett jämställdhetsperspektiv då en attraktiv kollektivtrafik gynnar framför allt kvinnor som i högre utsträckning än män åker kollektivtrafik.

Service

Samhällsservice och kommersiell service

Förutsättningar

Inom Södervärns terminalområde finns servicefunktioner i form av kiosk, toaletter och cykelparkering under tak.

Konsekvenser

Byggnaden med kiosk och toaletter kommer finnas kvar även efter ombyggnaden av bussterminalen. Öster om busslingan planeras för en stor cykelparkering med plats för cyklar, elsparkcyklar och hyrcykelstation.

Hälsa och säkerhet

Skyfall

Förutsättningar

Utformningsförslaget för Södervärns bussterminal har studerats utifrån ett skyfallsliknande regn, med en återkomsttid på 100 år med en klimatkfaktor på 1,3.

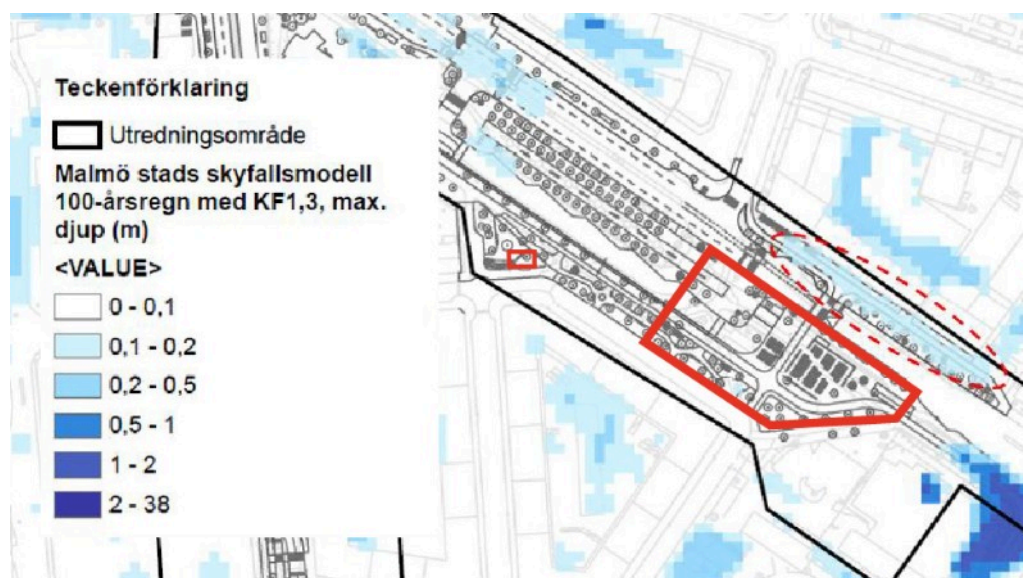


Illustration som redovisar var vatten ställer sig vid ett skyfallsliknande regn, med en klimatkfaktor på 1,3. Planområdet markerat i röd heldragen linje.

Konsekvenser

Inom planområdet uppstår inga vattensamlingar vid skyfall.

Trafikbuller

Förutsättningar

Spårvägsgatan trafikeras idag av bilar, stadsbussar och regionbussar.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte leda till ökat trafikbuller.

Trafik

Bil- och kollektivtrafik

Förutsättningar

Södervärns bussterminal är en tydlig kollektivtrafikknutpunkt för buss med närhet till Triangeln där tågtrafiken avgår. Busshållplatserna är spridda längs flera olika gator inom terminalområdet, vilket innebär att resenärer ofta behöver korsa trafikerade gator för att byta busslinje.

Konsekvenser

Planförslaget möjliggör en tydligare funktionsuppdelning inom terminalområdet, där regionbusshållplatser samlas till terminalytan i öster och stadsbusshållplatser placeras i den västra och norra delen av terminaltorget samt längs Spårväggsgatans norra sida. Bussutfarten mot Södra Förstadsgatan stängs och all regionbusstrafik har utfart mot Spårväggsgatan.

Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

Längs Bangatan och Spårväggsgatan finns en separerad gång- och cykelbana.

Konsekvenser

För att få plats med samtliga regionbusshållplatser kommer terminalön förlängas med cirka 35 meter mot öster. Det innebär att befintlig cykelbana mellan Bangatan och Södervärns terminal måste flyttas österut och en ny trevägskorsning skapas med busslingan som hastighetssäkras med bussenpassade farthinder. Ytorna kompletteras med träd och öster om busslingan planeras för en stor cykelparkering med plats för cyklar, elsparkcyklar och hyrcykelstation.

Möjligheterna till att förlägga nya cykelbanor längs Spårvägsgatan har studerats i samarbete med sökanden. Dock har inte en separat cykellösning i södra kanten av Spårvägsgatan bedömts rimlig. Detta utifrån förutsättningarna att sökanden önskar behålla befintlig bredd mellan kantstenarna i Spårvägsgatan och den plantering som finns väster om planområdet som önskas bevaras. Den sidoförskjutna cykelvägen från Bangatan över Spårvägsgatan och runt bussterminalen (där Södervärnsstråkets cykelbana går) kan upplevas som en försämrade cykelväg. Diskussioner förs med sökanden om olika sätt att kompensera för detta, vilket skulle beröra avvägningar och lösningar utanför nuvarande planområde. Inom nuvarande planområde är en större översyn av trafikföringen, inklusive för cykel, inte möjlig att åstadkomma.

Teknik

Teknisk infrastruktur

Förutsättningar

Planområdet ingår i VA Syds verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten.

Inom området finns en nätstation samt VA-, el- och teleledningar,

Konsekvenser

Området bedöms fortsättningsvis kunna vara anslutet till det kommunala vatten-, avlopps- och dagvattennätet.

Befintlig nätstation planläggs som E₁ - Nätstation.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av befintliga ledningar bekostas av exploatören.

Gällande planer och program

Översiktsplan

Förutsättningar

I översiktsplan för Malmö 2023 är Södervärns bussterminal utpekad som större bytespunkt för kollektivtrafiken. Särskild omsorg ska läggas vid utformningen av hållplatsmiljöer, anslutande gång- och cykelstråk samt delade mobilitetstjänster som hyrning av cykel och elsparkcykel. Smidiga byten mellan olika kollektivtrafiklinjer samt mellan kollektivtrafik och cykeltrafik ska ges hög prioritet. Platsens utformning och gestaltning ska tillsammans med ny bebyggelse bidra till stadsliv med social samvaro och trygghet.

Spårväggsgatan och Södra Förstadsgatan är utpekade som huvudgator. Huvudgator ska utformas så att de uppmanar till ett dämpat trafiktempo och hänsyn ska lämnas till fotgängare och cyklister. Gångbanor och cykelbanor ska eftersträvas längs alla huvudgator och inslaget av träd och annan grönska ska öka. De huvudgator som idag utgör barriärer ska successivt kompletteras med bebyggelse, grönska, handel och andra aktiviteter så att deras barriäreffekt minskar.

Konsekvenser

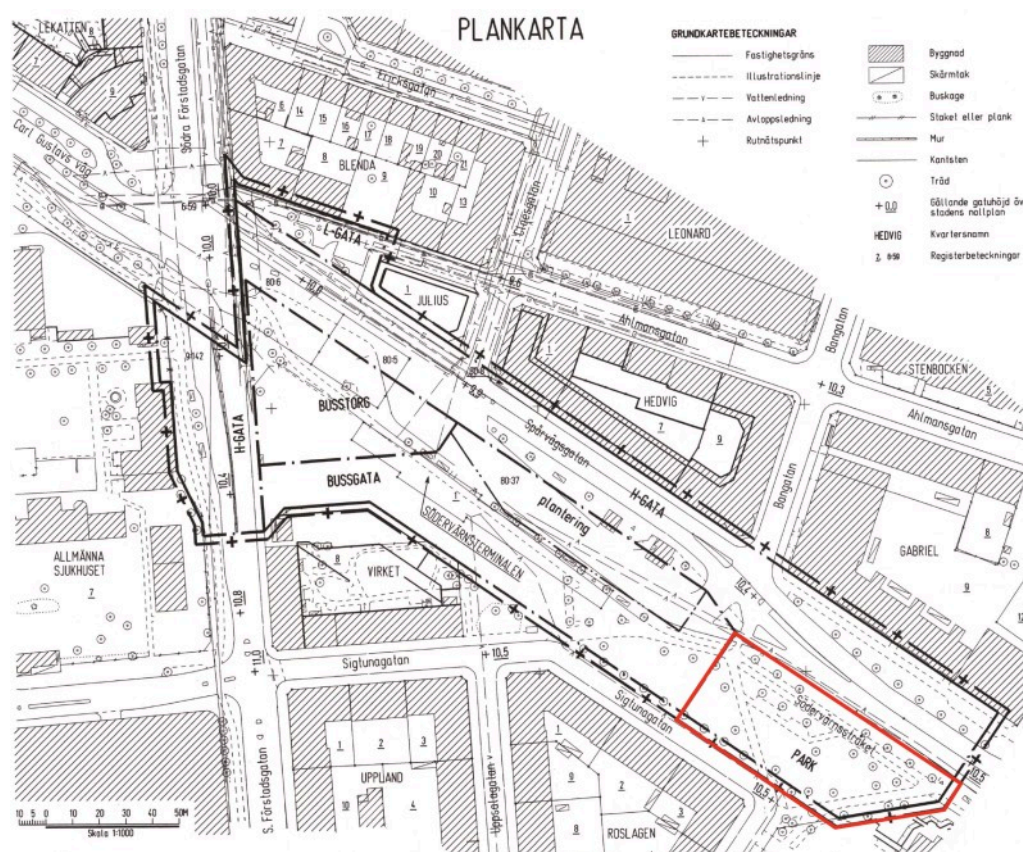
Planförslaget bedöms vara förenlig med Översiktsplan för Malmö (2023) och länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Förutsättningar

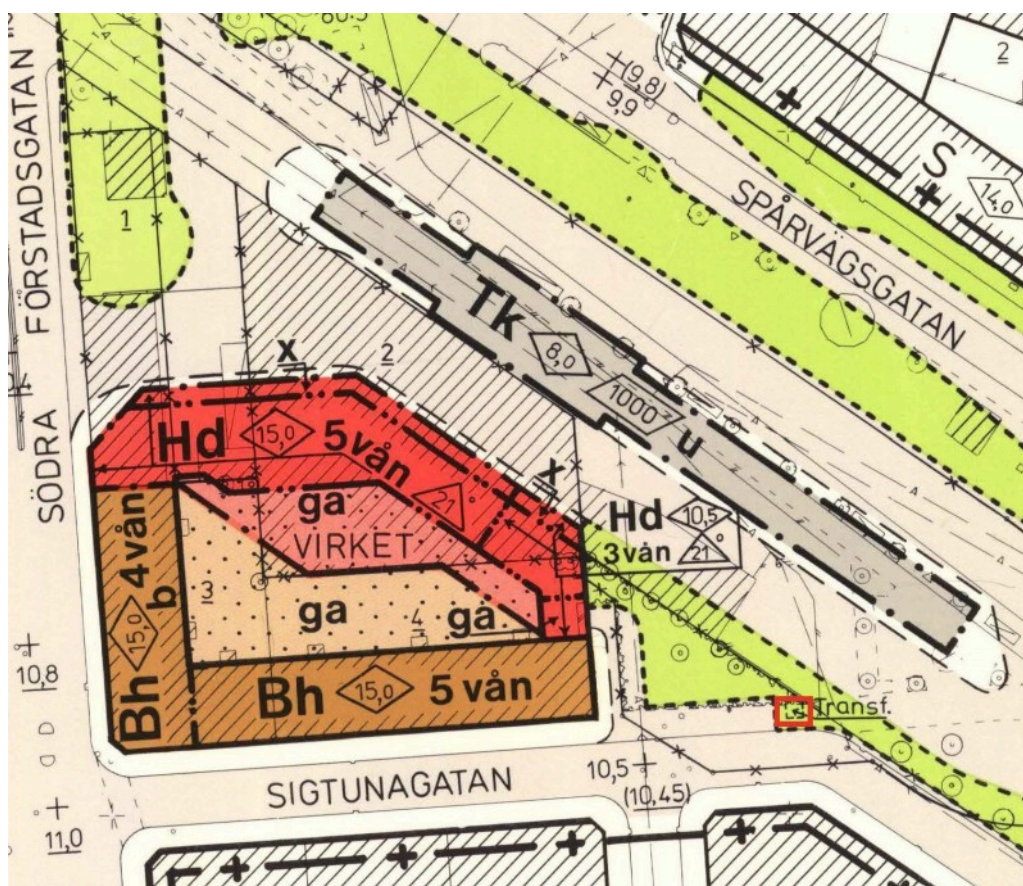
Planförslaget berör delar av två gällande detaljplaner, Dp 4376 från 1996 och PI 1655 från 1987.

Dp 4376 medger allmän plats *park* för aktuellt planområde.



Gällande detaljplan, Dp 4375. Planområdet markerat med röd linje.

PI 1655 medger allmän plats *park, plantering, gång-och cykelvägar* för aktuellt planområde.



Gällande detaljplan, PI 1655. Planområdet markerat med röd linje.

Konsekvenser

I och med att aktuellt planförslag vinner laga kraft upphör ovanstående delar av detaljplanerna att gälla inom aktuellt planområde.

Riksintressen

Kulturmiljövård

Förutsättningar

Stora delar av Malmös centrala delar omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, M 114 Malmö. Motiveringen till detta riksintresse är:

"Storstadsmiljö, residensstad och sjöfartsstad som i planstruktur och bebyggelse avspeglar sin historia som en av Danmarks viktigaste städer under medeltid och 1500-tal, efter 1658 en av Sveriges viktigaste gränsstäder med starka befästningar. Från mitten av 1800-talet en snabbt växande industristad, genom den tidiga järnvägsutbyggnaden, där Malmö var sydlig slutpunkt för stambanenätet, och närheten till kontinenten."

Förändringar som berör den bebyggelse och de miljöer riksintresset är knutet till, ska ske med stor varsamhet och med respekt för dess värden och karaktär.

Konsekvenser

Detaljplaneförslaget bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövård.

4. Genomförande

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

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Planförslaget innebär ingen förändring gällande fastighetsindelning.

Markreservat i detaljplanen

Detaljplanen innehåller inga bestämmelser om markreservat.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Innan markarbete påbörjas ska kablar och ledningars lägen säkerställas. Eventuellt flytt eller ändring av befintliga anläggningar sker i samråd med ledningsrättshavare och bekostas av exploatören.

Utbyggnad allmän plats och kvartersmark

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

E.ON. ansvarar för utbyggnaden av de delar som utgörs av kvartersmark. E.ON. ansvarar även för att nätstationen uppförs enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd (ELSÄK-FS 2008:1).

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Kommunen ansvarar för kostnader för framttagande och genomförande av detaljplanen.

Planavgift

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

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal bedöms inte nödvändigt att upprätta för att underlätta genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Anläggning av bussgatan, cykelparkeringen, flytt av träd samt nyplantering av träd och buskage planeras att ske 2030-2032.

5. Planeringsunderlag

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

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för Malmö, 2023

Ställningstaganden som har berört utformningen av detaljplanen redovisas under kapitel 3 *Gällande planer och program*.

Övrigt planeringsunderlag

Förstudie MalmöExpress linje 2 och 8

Förstudien har genomförts av Ramboll i samarbete med Malmö stad under 2022 och 2023. Förstudien redovisar hur konceptet MalmöExpressen (MEX), 24 meter långa dubbelledade elektrifierade bussar med hög kapacitet, avses införas.

Ramavtal 8 Storstad Malmö

I juni 2017 nådde staten, Region Skåne och Malmö stad en överenskommelse inom Sverigeförhandlingen om att Malmö stad ska säkerhetsställa en:

- utbyggnad och elektrifiering av Malmös stadsbusstrafik,
- utvecklad pågatågstrafik på Lommabanan in i Malmö,
- nya cykelbanor samt
- utbyggnad av cirka 28 550 bostäder (varav 26 750 inom Malmö stad).

Avtalet har namnet Ramavtal 8 Storstad Malmö och innebär en kraftfull satsning på en kollektivtrafik och kompletterande cykelinfrastruktur. Ramavtal Storstad 8 ska stimulera bostadsbyggande i stationsnära lägen, kring tågstationer och busshållplatser, för att stärka befintliga noder och tillskapa nya centrumbildningar. Gatumiljön görs om och trafikflöden blir mer jämna. När staden satsar på kollektivtrafik och cykel ska även stadsmiljön utvecklas runt tågstationer, busshållplatser och längs huvudgatorna.