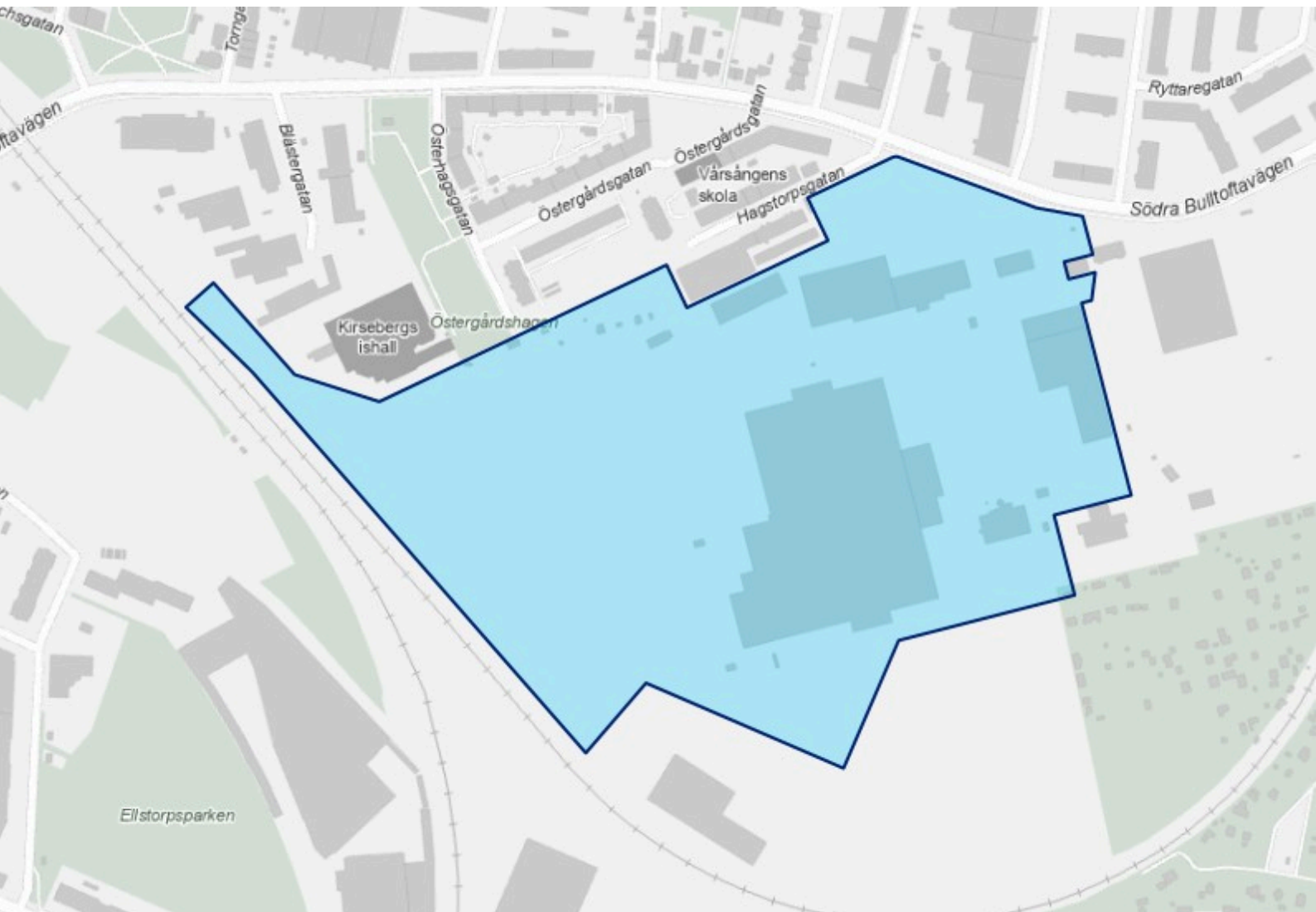


Detaljplan för del av fastigheten Järnvägen 1:5 i Kirsebergsstaden

Samråd

PLANBESKRIVNING



Innehållsförteckning

Planbeskrivning.....	1
1. Inledning.....	3
2. Detaljplanens innehåll.....	6
3. Förutsättningar och konsekvenser.....	82
Fysisk miljö.....	83
Sociala frågor.....	99
Service.....	102
Hälsa och säkerhet.....	106
Trafik.....	128
Natur.....	134
Miljö.....	144
Geotekniska förhållanden.....	159
Hydrologiska förhållanden.....	160
Kulturmiljö.....	161
Teknik.....	191
Beredskap.....	193
Gällande planer och program.....	194
Riksintressen.....	198
4. Genomförande.....	199
Mark-och utrymmesförvärv.....	200
Fastighetsrättsliga frågor.....	201
Tekniska frågor.....	203
Ekonomiska frågor.....	207
Organisatoriska frågor.....	208
5. Planeringsunderlag.....	210
Utredningar som legat till grund för detaljplanen.....	211
Kommunala planeringsunderlag.....	214

Sammanfattning

Detaljplanen omfattar den norra delen av Statens Järnvägars verkstadsanläggning i södra Kirseberg. Detaljplanen möjliggör uppförandet av en ny stadsdel med bostäder, en förskola, centrumfunktioner och verksamheter samt allmän plats i form av nya parker, gator och gång- och cykelvägar. Detaljplanen reglerar också bevarandet av de befintliga byggnader och anläggningar som är kulturhistoriskt särskilt värdefulla.

Planförslaget tar sin utgångspunkt i den helhetsplan som tagits fram för området, som i sin tur är en konkretisering av en del av den fördjupade översiktsplanen för Södra Kirseberg och Östervärn, vilken antogs hösten 2020. Detaljplanen utgör en första etapp i en större utveckling av området.

Järnvägsverkstäderna är en plats med stark karaktär, präglad av Statens Järnvägars ursprungliga verkstadsanläggning, dess tegelarkitektur, järnvägsspår och anläggningar, dess landskap och spontana växtlighet och de nya verksamheter som etablerats inom området på senare år. I förslaget har utgångspunkt tagits i den befintliga miljön med målsättningen att bygga vidare på dess karaktär och skapa en levande stadsdel där vardagsliv och kulturarv ska samsas i en ny helhet.

I förslaget bevaras byggnader och anläggningar såsom utvalda järnvägsspår och kompletteras med ny blandad stadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen struktureras och gestaltas för att framhäva den kulturhistoriskt värdefulla miljön. Den nya bebyggelsen rymmer cirka 1 000 nya bostäder i form av flerbostadshus och staplade radhus i 3,5-6,5 våningar, en påbyggnad av bostäder i 8 våningar på en av de befintliga byggnaderna, en förskola för 140 barn samt ett mobilitetshus. Den centralt och publikt placerade befintliga bebyggelsen utvecklas för en bred blandning av

verksamheter inom bland annat produktion, hantverk, kultur, fritid, kontor och centrumverksamhet. Den nya bostadsbebyggelsen förses med lokaler för centrumverksamhet i anslutning till viktiga stråk och platser.

En grannskapspark föreslås i områdets historiska kärna. Grannskapsparken kompletteras med två mindre, bostadsnära parker. Dessa binds i sin tur ihop till en sammanhängande grönstruktur genom gröna stråk och stadsrum som följer området historiska siktlinjer.

Inom detaljplanen ingår även den första delen av en ny huvudgata som på sikt ska länka Södra Bulltoftavägen med Sallerupsvägen, samt ett nytt internt gatunät för att möjliggöra angöring till bebyggelsen.

Planförslaget är upprättat i enlighet med gällande översiktsplan och bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

1. Inledning

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

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av en ny stadsdel med nya bostäder, förskola, centrumfunktioner och verksamheter samt allmän plats i form av nya parker, gator och gång- och cykelvägar med utgångspunkt i områdets befintliga värden. Detaljplanens syfte är också att skydda och utveckla den kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljön inom området.

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

Bedömning av miljöpåverkan

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

Planförfarande

Planförfarandet ska hanteras med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen. Planförslaget är upprättat i överensstämmelse med översiktsplanen samt

länsstyrelsens granskningsyttrande av denna. Planläggningen bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan och har inte ett betydande intresse för allmänheten eller i övrigt stor betydelse.

Beslut om samråd av förslaget fattas av stadsbyggnadsnämnden. Beslut om granskning fattas av stadsbyggnadskontoret. Planläggningen bedöms inte vara av principiell beskaffenhet eller större vikt, såsom avses i 5 kapitlet 27 § plan- och bygglagen. Beslut om antagande ska därför fattas av stadsbyggnadsnämnden.

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

Planinformation

Beslutsinformation

Beslut om planuppdrag fattades av stadsbyggnadsnämnden 2021-08-26.

Beslut om samråd fattades av stadsbyggnadsnämnden 2025-10-23.

Beslut om granskning förväntas hösten 2026 och beslut om antagande hösten 2027.

Digital funktionalitet

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

2. Detaljplanens innehåll

I detta avsnitt beskrivs detaljplanen, innefattande stadsbyggnadsidén samt de övergripande avvägningar som kommunen har gjort och som ligger till grund för utformningen av detaljplanen. Motiven till de enskilda reglerna redovisas.

Stadsbyggnadsidé



Illustrationsplan över den helhetsplan som tagits fram för området.

Planförslaget tar sin utgångspunkt i den helhetsplan som tagits fram för området, som i sin tur är en konkretisering av en del av den fördjupade översiktsplanen för Södra Kirseberg och Östervärn, vilken antogs hösten 2020.

Järnvägsverkstäderna är en plats med stark karaktär, präglad av Statens Järnvägars ursprungliga verkstadsanläggning, dess tegelarkitektur, järnvägsspår och anläggningar, dess landskap och spontana växtlighet och de nya verksamheter som etablerats inom området på senare år. I förslaget har utgångspunkt tagits i den befintliga miljön med målsättningen att bygga vidare på dess karaktär och skapa en levande stadsdel där vardagsliv och kulturarv ska samsas i en ny helhet.

Kulturmiljö

Ugångspunkten för utvecklingen är områdets unika, befintliga karaktär och höga kulturhistoriska värden. Delar av den befintliga anläggningen såsom utvalda järnvägsspår, traversen och den kulturhistoriskt särskilt värdefulla bebyggelsen bevaras. De nya bebyggelsekvarteren är strukturerade för att förstärka upplevelsen av de historiska miljöerna och deras rumsliga kvaliteter. Byggnaderna med högst kulturhistoriskt värde ligger samlade i områdets centrala delar och mellan dem ligger stadsdelens stora park. Denna historiska kärna benämns i förslaget Kulturmiljörummet.

Kulturmiljörummet är gestaltat för att uppfattas som ett eget sammanhang, med sin egen rumslighet och bevarade, samlade industrihistoriska karaktär. Inom *Kulturmiljörummet* ska förändringar och tillägg i hög grad ta sin utgångspunkt i den befintliga bebyggelsens karaktär för att bibehålla de kulturhistoriska värdena samt den opolerade och industriella känslan. Enstaka nya byggnader, tillägg till befintlig bebyggelse samt mindre förändringar i det redan byggda tillåts, i syfte att tillföra nya funktioner och värden och för att skapa nya arkitektoniska samspel.

I anslutning till *Kulturmiljörummet* bildar den nya bebyggelsen en ram som syftar till att definiera och rumsligt avgränsa den historiska miljön. Den nya bebyggelsen lyfter också fram de befintliga byggnaderna och deras inbördes relation. Även andra viktiga historiska stråk, såsom *Traversstråket* och *Det södra spåret* ramas in för att förstärka deras rumsliga karaktär.

Bebyggelse

Södra Kirseberg ligger mellan den inre och den yttre staden och det nya området ska upplevas som en naturlig del av och utvidgning av befintliga Kirseberg med avseende på skala och karaktär. Den nya bebyggelsen organiseras i halvöppna kvarter i 3,5-6,5 våningar med en grundskala på omkring 5 våningar. Bebyggelsen innehåller flerbostadshus med inslag av radhus och staplade radhus i syfte att skapa en variation, bryta ner skala och erbjuda markbostäder inom stadsdelen. Bostadskvarteren utformas med generösa innergårdar som möjliggör för grönska, gemenskap, odling och rekreation.

I anslutning till de befintliga miljöerna är gestaltningen av bebyggelsen enhetlig och lugn i syfte att framhäva och den befintliga bebyggelsen. I områdets ytterkanter tillåts en större variationsrikedom och lekfullhet inspirerad av det befintliga Kirseberg och den nya epoken inom området.

Grönstruktur och stadsrum

En stor, offentlig park anläggs i hjärtat av den historiska kärnan för att framhäva den befintliga miljön och erbjuda ett större publikt rum i områdets centrala delar. Den stora parken kompletteras med mindre närparker i anslutning till bostadskvarteren för att skapa naturliga mötesplatser för de boende, bostadsnära lekmiljöer för barn och för att hantera

dagvatten och skyfall. Utmed banvallen anläggs ett längre sammanhängande grönt stråk med syfte att på sikt binda ihop stadsdelen med befintlig grönstruktur inom Kirseberg.

De viktigaste historiska stråken och siktlinjerna bibehålls och utvecklas till gröna stråk genom stadsdelen. Dessa förbinder den centrala parken med de bostadsnära parkerna och det rekreativa gröna stråket utmed banvallen och skapar tillsammans en sammanhängande grönstruktur. Befintliga träd med ett högt bevarandevärde skyddas och vid kommande gestaltning av allmän plats ska utgångspunkt tas i den befintliga karaktären genom bevarande av industrielement, återetablering av den ruderala floran och arbete med vegetation i naturlig succession.

Samhällsservice och verksamheter

Området rymmer flera befintliga verksamheter som flyttat in sedan verkstadsanläggningen lades ner och som idag präglar livet och karaktären på platsen. I förslaget bevaras och planläggs den befintliga bebyggelsen inom *Kulturmiljörummet* för en bred palett av verksamheter inom bland annat produktion, hantverk, kultur, fritid, kontor och centrumverksamhet, där byggnadernas unika karaktär, enkla men flexibla utförande och publika lokalisering är en fördel.

De befintliga verksamheterna har varit en viktig utgångspunkt för utvecklingen av planområdet och ges möjlighet att få vara kvar inom området. Den nya bebyggelsen skapar underlag för ny kommunal och kommersiell service som tillgodoses inom området för att möjliggöra ett hållbart vardagsliv. Lokaler för centrumverksamheter integreras i bottenvåningarna utmed de viktigaste stråken och intill viktiga torg- och mötesplatser, för att ge liv åt gaturummen och erbjuda kommersiell och daglig service för de boende. En ny förskola placeras strategiskt i

områdets norra del för att kunna tillgodose behovet av förskoleplatser inom planområdet och i omkringliggande stadsdelar.

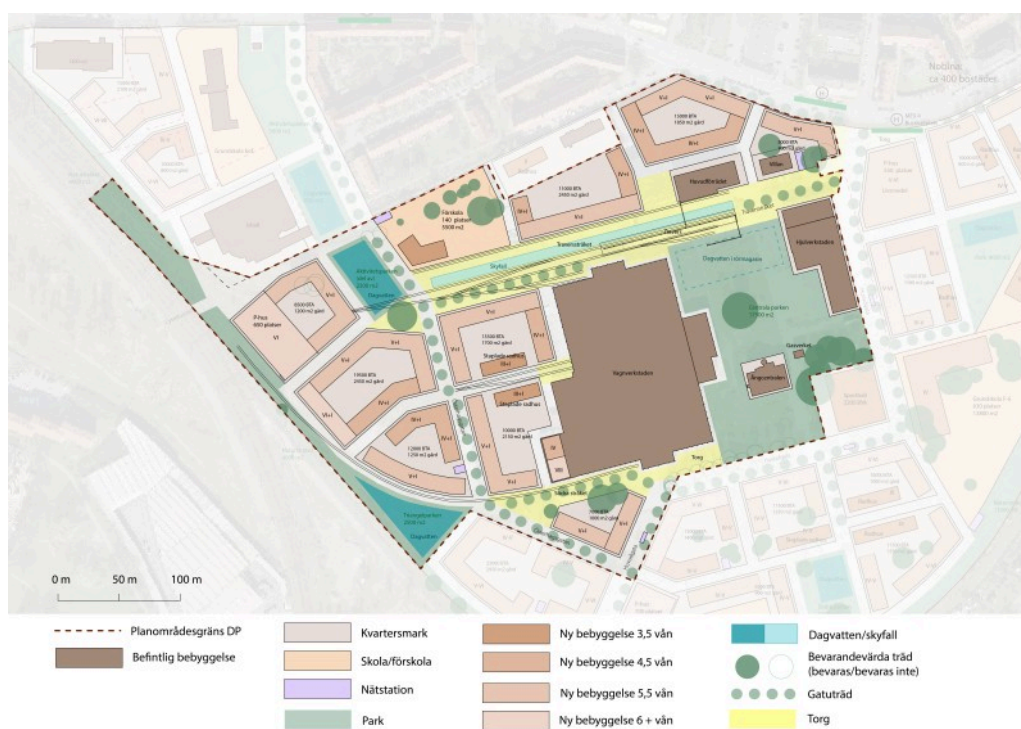
Trafik och gaturum

Södra Kirseberg ligger idag avskilt ifrån omgivningarna på grund av Simrishamns- och Kontinentalbanan i söder och väster. I förslaget byggs gatu-, gång- och cykelnätet ut med nya kopplingar över och under järnvägen samt mot Kirseberg, för att förbättra tillgängligheten till den nya stadsdelen. En ny huvudgata planeras på sikt mellan Södra Bulltoftavägen och Sallerupsvägen på tvärs av Simrishamnsbanan i syfte att tillgängliggöra området och binda samman det med stadsdelarna söder och norr om planområdet. En mindre del av denna planläggs inom detaljplanen. En mindre breddning av Södra Bulltoftavägen möjliggörs för att gatan ska kunna rymma träd.

Inom området föreslås ett relativt finmaskigt gatunät där gång- och cykeltrafik är prioriterade. Mobilitetshuset placeras i utkanten av området i syfte att minska biltrafiken i områdets centrala delar.

Beskrivning av detaljplanen

Planområdet ligger inom södra delen av Kirseberg och omfattar den norra delen av Statens Järnvägars tidigare verkstadsanläggning. Planområdet har en area om cirka 137 300 kvadratmeter och omfattar del av fastigheten Järnvägen 1:5. Det angränsar i norr till befintlig bebyggelse inom Kirseberg, i väster mot Kontinentalbanan, i söder mot övriga delar av fastigheten och i öster mot en befintlig bussdepå. Både bussdepån och resterande del av fastigheten Järnvägen 1:5 är tänkta att utvecklas i senare etapper.



Illustrationsplan över detaljplaneförslaget.



Modellvy över detaljplaneförslaget. Illustration: Fojab arkitekter

I planförslaget möjliggörs cirka 1 050 nya bostäder i form av radhus och flerbostadshus, en ny förskola för 140 barn, en ny större park och ett par mindre, nya stråk, gator och torg samt bevarande och utveckling av den befintliga bebyggelsen inom området.

Planförslaget tar sin utgångspunkt i den helhetsplan som tagits fram för området, som i sin tur är en konkretisering av en del av den fördjupade översiktsplanen för Södra Kirseberg och Östervärn, vilken antogs hösten 2020.

Kulturmiljö och befintlig bebyggelse

Verkstadsområdet var ursprungligen byggt för att vagnarna och loken skulle föras ifrån banvallen in igenom området fram till och in i de olika verkstadsbyggnaderna för reparation. Det är en logik som fortsatt är högst läsbar på platsen, och som man i utarbetandet av detaljplanen värnat ska finnas kvar. Stora delar av den befintliga bebyggelsen ligger samlade centralt i området. I områdets västra del ligger det stora välvda spårområde utmed vilket vagnarna fördes ifrån Kontinentalbanan och in på området. Strax norr om *Vagnverkstaden* ligger det stråk utmed vilket vagnar och lok fördes till traversen och den numera rivna lokverkstaden. Både järnvägsspår, anläggningar, byggnader och de rumsligheter och sammanhang de tillsammans skapar har ett karaktärsskapade och kulturhistoriskt värde som legat till grund för förslaget och bedömningen av skydd av kulturvärden.

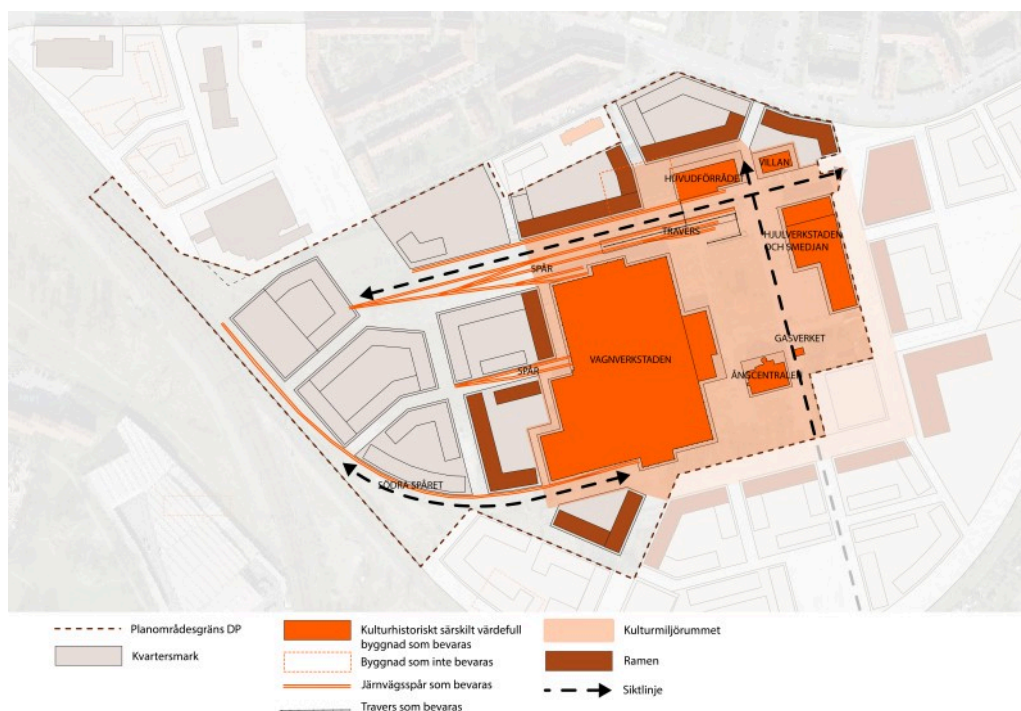


Diagram kulturmiljö och befintlig bebyggelse

Den befintliga bebyggelse som bedömts som kulturhistoriskt särskilt värdefull enligt PBL 8 kapitlet 3 §, bevaras i förslaget. Den utgörs av *Vagnverkstaden (Vagnhallen)*, *Hjulverkstaden*, *Huvudförrådet*, *Verkstadskontoret (Villan)*, *Ångcentralen (Panncentralen)* och *Gasverket*. Vidare bevaras utvalda järnvägsspår såsom järnvägsspåren utmed traversen, det sydligaste spåret inom spårområdet, samt ett par spår som leder in till *Vagnhallen* samt anläggningar såsom den stora traversen. Därutöver har också viktiga, ursprungliga siktlinjer och sträckningar, såsom utmed traversen, det södra spåret samt den nordsydliga axeln bevarats och förstärkts genom hur den tillkommande bebyggelsen organiserats.

I detaljplanen förses de utpekade anläggningarna, järnvägsspåren och traversen, med bestämmelser om skydd av kulturvärden. De kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnaderna förses med rivningsförbud och med bestämmelser om skydd av kulturvärden. Byggnader som är utpekade som kulturhistoriskt särskilt värdefulla omfattas av det generella varsamhetskravet enligt plan- och bygglagen,

men för att precisera vilka karaktärsdrag som är av betydelse för det kulturhistoriska värdet anger detaljplanen även varsamhetsbestämmelser med tillhörande värdebeskrivningar för dessa byggnader. Värdebeskrivningarna tillhörande varje enskild byggnad ska fungera vägledande vid tolkning av varsamhetskravet.

Nedan beskrivs skyddet för var och en av de berörda byggnaderna och anläggningarna.

Verkstadskontoret (Villan)

Byggnaden *Verkstadskontoret*, ibland även kallad *Villan*, är försedd med rivningsförbud. Den är även försedd med en bestämmelse om skydd av kulturvärden som anger att, ursprungliga fasader av tegel med dekorativa mönstermurningar och detaljer i konststen, ursprungliga balkong med smidesräcke och konsoler av konststen, entrétrappa med blocksteg av granit och smidesräcken, ursprungliga fönster av trä, ursprunglig planlösning i trapphus och korridorer ska bevaras.

För att byggnaden ska vara användbar på nya sätt kan det vara nödvändigt att ta upp hål i fasaderna för nya entréer eller ventilation. Detaljplanen tillåter det i begränsad omfattning om det kan göras varsamt.

Byggnaden *Verksstadskontoret* är också försedd med en varsamhetsbestämmelse om att byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändringar. Verkstadsbyggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden bedöms primärt att utgöras av:

- Byggnadens ursprungliga volym och stomme
- Stenimiterande sockel av konststen
- Fasader av handslaget rött tegel fogade med simrishamnsfog
- Sadeltak belagt med rött enkupigt lertegel mednock- och gavelpannor satta i bruk
- Tak utan gavelutsprång
- Spröjsade träfönster och portar av trä
- Ursprungliga fönster- och dörröppningar
- Skorstenar i rött tegel med lamellöppningar på sidorna
- Putsat skyltfält mot väster, ursprungligen försett med text
- Ursprungliga invändiga snickerier såsom fyllningsdörrar, profilerade dörrfoder, fönsterfoder, fönsterbänkar och golvlister
- Äldre isolatorer i porslin på fasad mot norr från tidigare elinstallationer

Huvudförrådet

Byggnaden *Huvudförrådet* är försedd med rivningsförbud. Den är även försedd med en bestämmelse om skydd av kulturvärden som anger att byggnadens äldre parytterdörr i bottenvåning mot norr, ursprungliga träfönster i byggnadens östra och södra del samt att fasader av handslaget rött tegel med dekorativa mönstermurningar, "kryssharnrad" puts och detaljer i konststen så som murkrön, omfattningar och konsoler till traversbanor, ska bevaras.

För att byggnaden ska vara användbar på nya sätt kan det vara nödvändigt att ta upp hål i fasaderna för nya entréer eller ventilation. Detaljplanen tillåter det i begränsad omfattning om det kan göras varsamt. Exempelvis ska de i första hand göras i befintliga öppningar.

Byggnaden *Huvudförrådet* är också försedd med en varsamhetsbestämmelse om att byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändringar. Byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden bedöms primärt att utgöras av:

- Byggnadens ursprungliga volym och stomme
- Bottenvåningen i platsgjuten betong med "krysshamrad" puts och ovanvåning i tegel
- Fasader av handslaget rött tegel fogade med Simrishamnsfog
- Ursprungliga ventilatorer (takhuvar) klädda med plåt
- Valmat sadeltak belagt med rött enkupigt lertegel ochnockpannor satta i bruk
- Ursprungliga fönster- och dörröppningar
- Spröjsade träfönster och portar av trä
- Skärmtak, lastbryggor med stoppbock samt frontespis som berättar om byggnadens tid som förråd
- Bevarade ursprungliga invändiga snickerier såsom spegeldörrar, profilerade dörrfoder och golvlister i den gamla kontorsdelen
- Den synliga betonggjutna pelarkonstruktionen och takbjälklaget interiört

Hjulverkstaden och Smedjan

Byggnaderna *Hjulverkstaden* och *Smedjan* är försedda med rivningsförbud. De är även försedda med en bestämmelse om skydd av kulturvärden som anger att fasader av maskinslaget rött tegel som rytmiskt indelas av kontreforer, dekorativa mönstermurningar samt detaljer i konststen såsom fönsterbänkar, takfot och omfattningar, äldre spröjsade fönster i trä mot norr, takkonstruktion med takstolar av trä och underbrädning av pärlspont inom *Hjulverksstaden* samt synliga takkonstruktion av betong med upphöjt mittparti av trä med ventilationsluckor inom *Smedjan*, ska bevaras.

För att byggnaderna ska vara användbara på nya sätt kan det vara nödvändigt att ta upp hål i fasaderna för nya entréer eller ventilation. Detaljplanen tillåter det i begränsad omfattning om det kan göras varsamt. Håltagningar ska i första hand göras i befintliga öppningar.

Byggnaderna *Hjulverkstaden* och *Smedjan* är också försedda med en varsamhetsbestämmelse om att byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändringar. Byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden bedöms primärt att utgöras av:

- Byggnadens volym och stomme
- Stenimiterande sockel av konststen (idag överputsad)
- Fasader av handslaget rött tegel fogade med simrishamnsfog
- *Hjulverkstadens* flacka sadeltak med lanterniner och takmaterial av svart papp
- *Smedjans* bågformade tak med takmaterial av svart papp
- Uttrycket med lanterniner (idag igensatta)
- Uttrycket med spröjsade träfönster
- Avvattning med skarprörsvinklar och rund vattkupa
- Uttrycket med genomgående siktlinjer i öst-västlig riktning genom byggnaderna
- Industrihistoriska spår som förstärker läsbarheten av byggnadens äldsta historia såsom fasadur mot väster, äldre fasadskyltar i samtliga fasader, elskåp samt invändig pelarkran i smedjan

Ångcentralen

Byggnaden *Ångcentralen* är försedd med rivningsförbud. Den är även försedd med en bestämmelse om skydd av kulturvärden som anger att fasader av maskinslaget rött tegel med dekorativa mönstermurningar i takfot samt dörr- och

fönsteromfattningar, fönsterbänkar och murkrön i konststen, ursprungliga, småspröjsade fönster i trä och gjutjärn samt ursprungliga träportar, enkla och pardörrar, ska bevaras.

För att byggnaden ska vara användbar på nya sätt kan det vara nödvändigt att ta upp hål i fasaderna för nya entréer eller ventilation. Detaljplanen tillåter det i begränsad omfattning om det kan göras varsamt. Håltagningar ska i första hand göras i befintliga öppningar.

Byggnaden *Ångcentralen* är också försedd med en varsamhetsbestämmelse om att byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändringar. Byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden bedöms primärt att utgöras av:

- Byggnadens volym och stomme
- Uttrycket med stenimiterande sockel av konststen (idag överputsad)
- Fasader av maskinslaget rött tegel fogade med simrishamnsfog
- Det flacka sadeltaket med lanterniner och takmaterial av papp
- Ursprungliga fönster- och dörröppningar
- Byggnadens öppna rumsvolym
- Bevarade ursprungliga invändiga byggdelar såsom nitade fackverkstakstolar av stål, spegeldörrar, pärlspontsinklätt innertak, schackrutigt klinkergolv, vitkallade väggar med dekorfris

Gasverket

Byggnaden *Gasverket* är försedd med rivningsförbud. Den är även försedd med en bestämmelse om skydd av kulturvärden som anger att fasader av maskinslaget rött tegel med

dekorativa mönstermurningar vid takfot, fönster- och dörröppningar samt äldre träportar med överljus ska bevaras.

För att byggnaden ska vara användbar på nya sätt kan det vara nödvändigt att ta upp hål i fasaderna för nya entréer eller ventilation. Detaljplanen tillåter det i begränsad omfattning om det kan göras varsamt.

Byggnaden *Gasverket* är också försedd med en varsamhetsbestämmelse om att byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändringar. *Gasverkets* väsentliga karaktärsdrag och värden bedöms primärt att utgöras av:

- Byggnadens volym och stomme
- Stenimiterande sockel av betong
- Fasader av maskinslaget rött tegel fogade med Simrishamnsfog
- Det branta sadeltaket (ursprungligen täckt med papp)
- Gavelpanel och vindskivor i trä
- Ursprungliga fönster- och dörröppningar
- Fönster och dörrar av trä

Vagnverkstaden (Vagnhallen)

Byggnaden *Vagnverkstaden*, även kallad *Vagnhallen*, är försedd med rivningsförbud. Den är även försedd med en bestämmelse om skydd av kulturvärden som anger att fasader av maskinslaget rött tegel som rytmiskt indelas av kontreforer, dekorativa mönstermurningar samt detaljer i konststen; murkrön, fönsterbänkar och bröstningar, tröskelstenar av granit framför portöppningar, äldre bevarad port med nitade beslag mot sydost ska bevaras.

För att byggnaden ska vara användbar på nya sätt kan det vara nödvändigt att ta upp hål i fasaderna för nya entréer eller ventilation. Detaljplanen tillåter det i begränsad omfattning om det kan göras varsamt. Vid förändringar i fasaden och nya håltagningar ska i första hand ursprungliga öppningar och valv användas.

Byggnaden *Vagnverkstaden* är också försedd med en varsamhetsbestämmelse om att byggnadens väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändringar. *Vagnverkstadens* väsentliga karaktärsdrag och värden bedöms primärt att utgöras av:

- Byggnadens volym och stomme
- Fasader av maskinslaget rött tegel fogade med Simrishamnsfog
- De flacka takfallen täckta med svart papp och försedda med lanterniner
- Äldre fönster- och dörröppningar
- Spröjsade fönster samt portar i trä
- Den öppna byggnadsvolymen i den stora vagnhallens mittskepp med de karakteristiska pelarraderna och de obrutna siktlinjerna
- Det gjutna betonggolvet med smörjgropar och järnvägsspår i den stora vagnhallen
- Bevarade äldre plåtdörrar interiört
- Industrihistoriska spår som förstärker läsbarheten av byggnadens äldsta historia såsom ursprungliga gångjärnstappar till portar i fasad, fasadbommar vid portar, balkong mot söder, stège, skyltar, äldre armaturer

Anläggningar och tekniska installationer

Traversen samt utpekade järnvägsspår är försedda med bestämmelser om skydd av kulturvärden som anger att *Travers ska bevaras* samt att *Järnvägsspår ska bevaras*.

Inom området finns även flertalet tekniska installationer som har ett kulturhistoriskt värde och som bör bevaras. Inför granskningen behöver det utredas om de ska förses med någon typ av skydd.

Bostäder

Planförslaget möjliggör en ny kvartersbebyggelse med flerbostadshus och inslag av radhus eller staplade radhus i 3,5 till 6,5 våningar. Utöver den nya kvartersbebyggelsen möjliggörs det även en påbyggnad av bostäder i Vagnverkstadens sydvästra hörn.

Utöver de i detaljplanen angivna utformningsbestämmelserna finns ett tillhörande gestaltungsprogram som ska fungera vägledande för utformningen av bebyggelsen inom området, se mera under rubriken Gestaltungsprinciper.

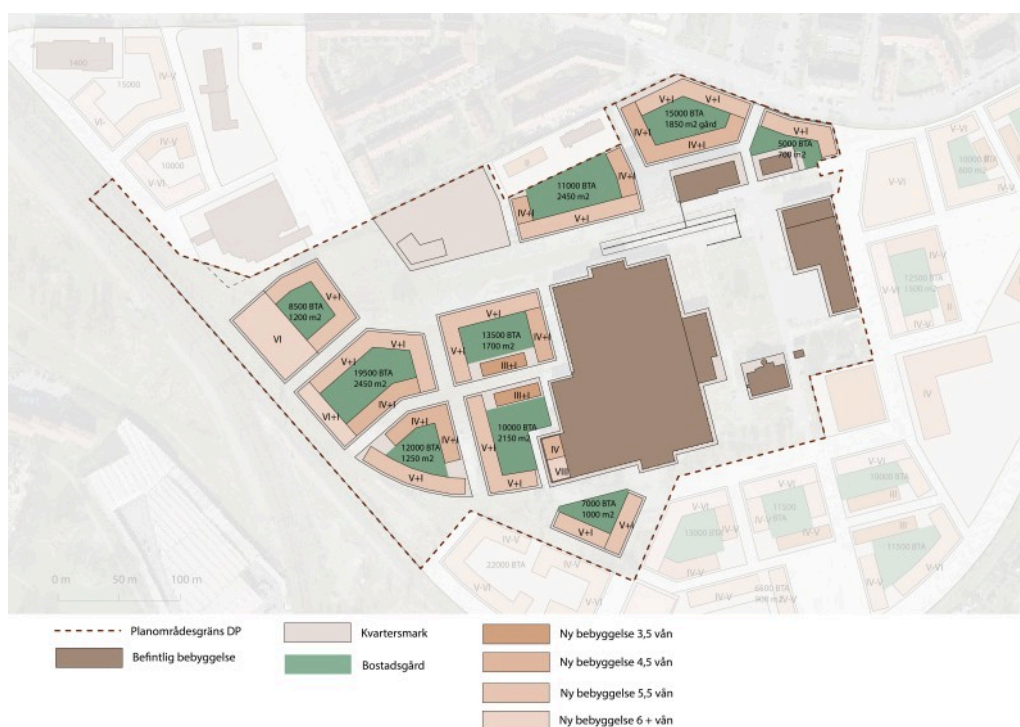


Diagram över den nya bostadsbebyggelsen

Inom detaljplaneområdet möjliggörs för totalt nio nya bostadskvarter. Kvarteren varierar något i form och storlek men rymmer generellt väl tilltagna gårdar med utrymme för grönska, odling och samvaro. Kvarteren är strukturerade för att möta och rama in den befintliga miljön inom och utanför området. Bebyggelsen närmast Kontinentalbanan och ut med områdets huvudgata är högst och uppförs i 5,5–6,5 våningar. I områdets övriga delar är skalan intimare och lägre och bebyggelsen varierar mellan 3,5–5,5 våningar.



Modellbild över bebyggelseförslaget sett norrifrån. Närmast i bild ses bebyggelsekvarteren utmed Södra Bulltoftavägen. Illustration: Fojab arkitekter

I den norra delen möter de nya bostadskvarteren kvarteret Östergård och Södra Bulltoftavägen. Här har struktur och höjder anpassats för att den tillkommande bebyggelsen ska knyta an till omgivningarna och upplevas som en naturlig fortsättning på den befintliga stadsstrukturen. *Traversstråket* hålls fritt och bostadsbebyggelsen ramar in stråket och den befintliga miljön och byggnaderna inom *Kulturmiljörummet*.



Modellbild över planområdet sett ifrån norr. Närmast i bild syns aktivitetsstråkets förlängning in i området samt hur de nya bebyggelsekvarteren möter de befintliga kvarteren norr om planområdet. Illustration: Fojab arkitekter

I den nordvästra delen utmed Kontinentalbanan ligger områdets mobilitetshus sammanbyggt och dolt bakom ett bostadskvarter. Kvarteret omsluter tillsammans med kvarteret söder om den entréplats som bildas där *Aktivitetsstråket*, *Traverstråket* och den nya gång- och cykeltunneln under Kontinentalbanan möts.



Modellbild över bebyggelseförslaget sett ifrån väster. Närmast i bild ses de västra bebyggelsekvarteren utmed Kontinentalbanan. Illustration: Fojab arkitekter

De västra kvarteren är uppförda inom det gamla spårområdet mellan banvallen och Vagnverkstaden. Bebyggelsen avgränsas i söder av det södra järnvägsspårets välvda form, i väster av Kontinentalbanans upphöjda banvall och möter i öster Vagnverkstadens långa fasad. Österhagsgatans förlängning binder ihop kvarteren i nord-sydlig riktning och en gränd kantad av staplade radhus i 3,5 våningar följer de

bevarade järnvägsspåren in mot Vagnverkstaden och den tänkta entrén till byggnaden där.

Söder om *Vagnverkstaden* ligger ytterligare ett nytt bostadskvarter som angränsar till den kommande huvudgatan, Österhagsgatans förlängning samt torgbildningen söder om *Vagnverkstaden*. En påbyggnad av bostäder i form av en slankare högre volym i upp till 8 våningar möjliggörs även i *Vagnhallens* sydvästra hörn i anslutning till den nya torgbildningen.

Byggrätter

Ett våningsantal reglerar högsta antalet våningar inom varje byggrätt. Därutöver ges även möjlighet att inreda en vindsvåning eller takvåning i begränsad omfattning. En nockvinkel anger byggnadens högsta höjd. Våningsantal och bebyggelsen höjd har anpassats efter omgivningens förutsättningar och eftersträvad karaktär på gaturummen. Detaljplanen anger i två lägen att det endast får byggas radhus eller staplade radhus. Det överordnade syftet med regleringen är att uppnå önskad karaktär på gaturummet, uppnå en variation i skala över området och säkerhetsställa markbostäder med egen entré.

Byggnadsdjupet är begränsat till 13 meter för flerbostadshus och 11 meter för radhus och staplade radhus. Prickmark är angiven för förgårdsmark, samt korsmark för gård och dessa begränsar tillsammans byggnadernas placering. Byggrätten medger dock en viss flexibilitet i placeringen av bebyggelsen, med möjlighet att variera förgårdsmarkens djup men också placering av eventuella släpp mellan olika byggnadskroppar. En total bruttoarea är angiven för varje kvarter, i syfte att begränsa byggrätten men också för att skapa utrymme för variation i hur bebyggelsen kan struktureras och utformas

exempelvis avseende våningsantal, släpp, taklandskap och placering av byggnaderna. Det är också angivet hur stor del av den totala bruttoarean som får utgöra komplementbyggnader för att säkerställa att gårdarna hålls tillgängliga för grönska och samvaro. Bostadskomplement såsom miljörum och förråd avses att i första hand lösas inom byggrätten. Vidare är en grönytefaktor angiven för bostadskvarteren för att främja grönska inom kvartersmarken.

Detaljplanen reglerar till viss del fasadutformningen. Loftgång medges inte, undantaget om de försörjer staplade radhus. Balkonger, burspråk och takkupor ska vara väl integrerade i byggnadens gestaltning och får finnas utmed högst en tredjedel av byggnadens fasad eller tak. Det finns också begränsningar i möjligheten att placera balkong på första våningen samt i hur djupa balkongerna och burspråk får utföras. Syftet är att skapa förutsättningar för en god utformning och goda dagsljusförhållanden.

För de byggrätter som utgör ramen omkring *Kulturmiljörummet* finns ytterligare utformningsbestämmelser som bland annat anger att balkonger ska vara indragna på fasader som vetter mot den kulturhistoriska miljön, och att taklutningen ska vara 35 grader. Syftet är att säkerställa att bebyggelsen inom ramen utformas enhetlig och som ett lugnt fondmotiv som framhäver den befintliga arkitekturen.

För påbyggnaden på *Vagnhallen* har det i det här skedet inte angivits några specifika utformnings- eller utförandebestämmelser utöver de som gäller för övrig bostadsbebyggelse. Byggnadsvolymens utformning kommer att studeras inför granskningen av detaljplanen och förses med lämpliga bestämmelser.

Utformnings- och utförandebestämmelserna kommer i vissa avseende att studeras vidare inför granskningen och kan komma att justeras.

Bottenvåningar och förgårdsmark

Bredden på förgårdsmarken tillåts variera mellan 1-3 meter för flerbostadshus och 1-5 meter för staplade radhus för att skapa variation och möjliggöra anpassning efter behov. Högt entrétäthet mot gatan säkerhetsställs genom en bestämmelse om att fasader till flerbostadshus som är längre än 40 meter ska ha minst två entréer mot allmän plats och fasader kortare än 40 meter ska ha minst en entré mot allmän plats, alternativt att minst 50 % av lägenheterna i markplan ha lägenhetsentréer ut mot allmän plats. Detaljplanen anger vidare att huvudentréer till lokaler ska placeras mot allmän plats och att entréer till flerbostadshus ska utformas genomgående mellan bostadsgård och allmän plats.

Bostadsgård

Bostadsgårdarna avses utföras som en gemensam, sammanhängande gård för alla fastigheter och boende inom kvarteret. Detaljplanen anger markreservat för gemensamhetsanläggning för bostadsgård och bostadsgemensamma funktioner inom gårdarna i detta syfte. Syftet med bestämmelsen är att främja att en gemensamhetsanläggning bildas, samt att säkerhetsställa att gården inte tas i anspråk på ett sätt som hindrar att en gemensamhetsanläggning kan bildas. Byggrätten för komplementbyggnader inom bostadsgårdarna har begränsats i syfte att främja grönska och ytor för samvaro.

Undantaget påbyggnaden på *Vagnverkstaden* ges alla bostäder tillgång till en bostadsgård med möjlighet att uppfylla stadsbyggnadsnämndens riktlinjer om bostadsgårdar. Möjlighet att anordna friyta i form av balkonger eller terrasser till bostäderna inom påbyggnaden behöver studeras vidare inför granskningen.

Förskola

I den norra delen av planområdet planläggs för en ny förskola. Tomten är knappt 5 600 kvadratmeter stor vilket innebär att stadsbyggnadsnämndens riktlinje om 30 kvadratmeter friyta per barn kan uppfyllas om förskolan planeras för 140 barn och byggs i tre våningar. Detaljplanen anger tänkt placering av byggnaden samt säkerhetsställer viss friyta genom att delar av tomten är korsprickad. Byggrätten är begränsad till 2 500 kvadratmeter bruttoarea och våningsantalet medger att förskolebyggnaden kan utformas i tre våningar.

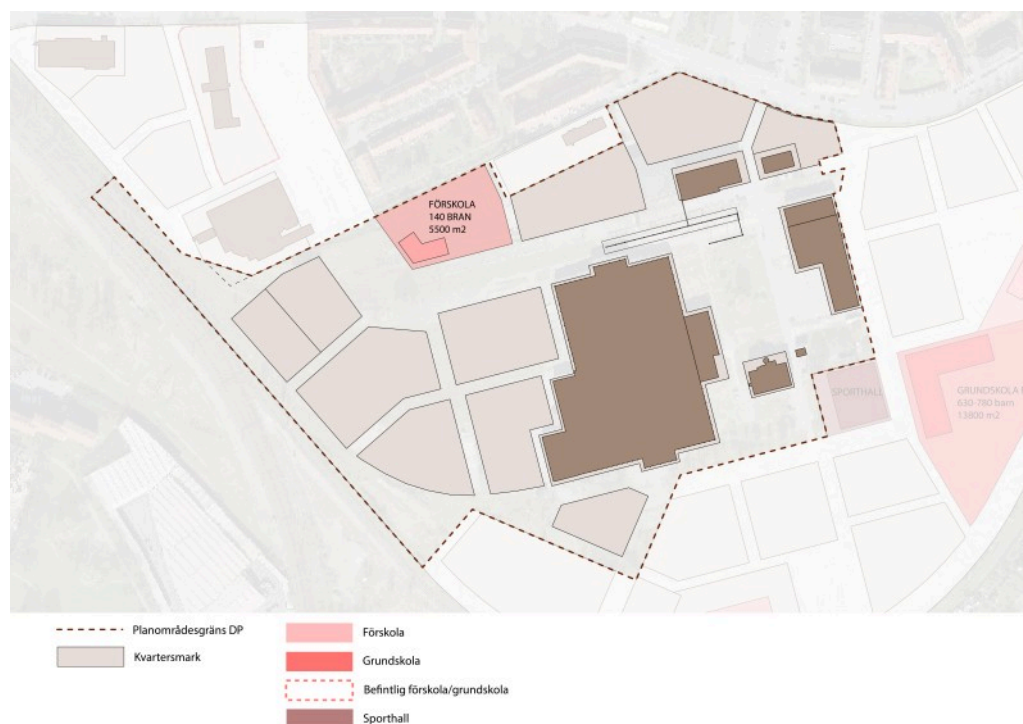


Diagram över samhällsservice och förskolans placering.

Förskoletomten är i viss mån utsatt för buller från Kontinentalbanan och Österhagsgatan. Med genomtänkt placering av förskolebyggnaden samt en genomtänkt planering av visteleytorna kan Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller vid skolgård uppfyllas utan ytterligare bullerskyddsåtgärder, läs mer under rubrik *Hälsa och säkerhet, Trafikbuller*. Om förskolan inom planområdet behöver uppföras tidigt i utbyggnaden, förutsätter det att kvarteret sydväst om byggs ut först, för att gällande riktvärden ska kunna uppfyllas.

Verksamheter

Centrumverksamhet möjliggörs både i den nya bebyggelsen och den befintliga.

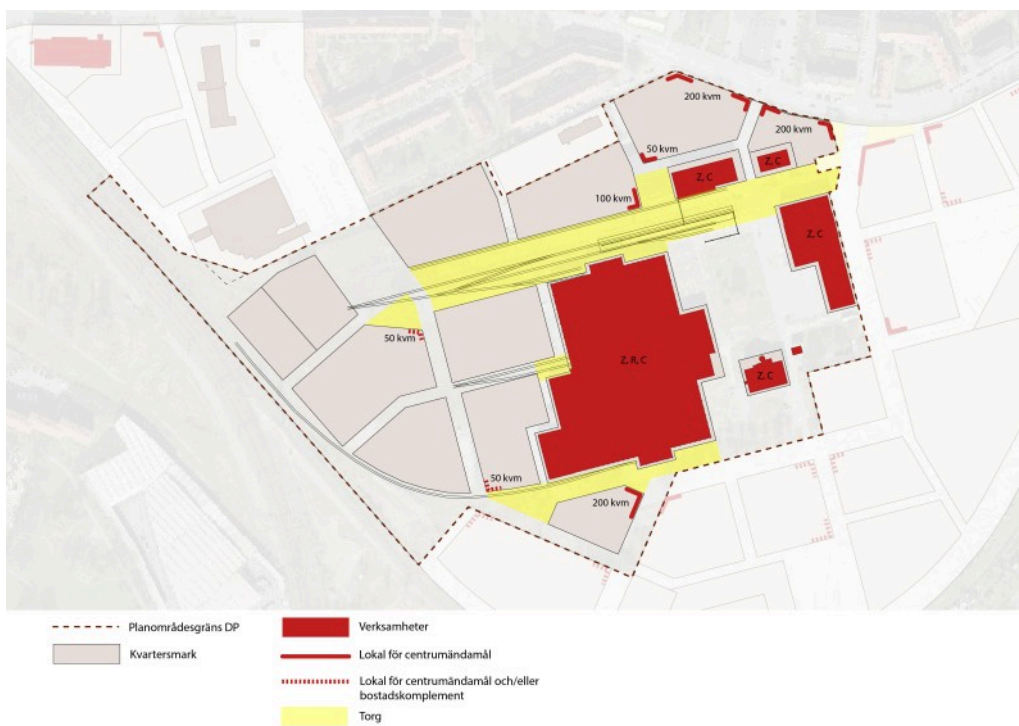


Diagram över verksamheter och lokaler i bottenvåningen.

I den nya bebyggelsen möjliggörs centrum inom alla byggrätter. För att säkerhetsställa att en viss andel lokaler kommer till stånd regleras det, i lägen som bedöms viktiga för

stadslivet, att lokal ska finnas. I vissa lägen anges att lokal för centrumverksamhet ska finnas, medan det i andra lägen regleras att lokal för centrumverksamhet och/eller bostadskomplement, ej förråd eller miljörum, ska finnas. Detta med syfte att möjliggöra en framtida omvandling och etablering av centrumfunktioner, även i lägen där underlaget för centrumverksamhet i ett första skede inte bedöms finnas. För att säkerhetsställa att lokalerna kan nyttjas för centrumändamål anges att lokal för bostadskomplement/centrumverksamhet ska utföras med minst 3,5 meter mellan bärande bjälklag.

Den befintliga bebyggelsen avses nyttjas för en bred blandning av produktionsverksamheter inom framför allt kultur, fritid, lättare tillverkning, hantverk, mat, dryck och evenemang. Här är användningen reglerad till centrum med undantag för livsmedelshandel, lättare produktion och tillverkning och besöksanläggningar. Andelen som får nyttjas för rena centrumfunktioner är för *Vagnverkstaden* begränsad till 75 % av byggnadens yta, varav andelen som får nyttjas för handel är begränsad till 25 % av byggnadens yta. Syftet är att främja en bred palett av användningar samt att säkerhetsställa att en fjärdedel av byggnaden tillgängliggörs för verksamheter inom kultur, fritid och produktion.

Parker och torg

Planförslaget innehåller flera nya parker och torg. Områdets största park (*Centrala parken*) är cirka 17 500 kvadratmeter och planeras i mitten av området mellan de befintliga byggnaderna. Utöver detta planeras för en bostadsnära park i planområdets västra del (*Triangelparken*) på 2 900 kvadratmeter samt en förlängning av den befintliga parken mellan kvarteren Hammaren och Östergård (*Aktivitetsstråket*) på 2 400 kvadratmeter.



Diagram över parker, torg och grönstruktur.

Den centrala parken och de två närparkerna binds ihop genom *Traversstråket* och *Södra spåret* som båda anläggs i öst-västlig riktning utmed två viktiga historiska siktlinjer och rörelsestråk inom området. Utmed Kontinentalbanan och Simrishamnsbanan anläggs ett längre sammanhängande grönt stråk, *Naturstråket*, med syfte att på sikt binda ihop stadsdelen med befintlig grönstruktur inom Kirseberg.

Ett gestaltningsprogram har tagits fram som ska fungera vägledande för utformningen av den allmänna platsen inom området, se mera under rubriken Gestaltningsprinciper.

Centrala parken



Modellbild över den Centrala parken som ligger omgärdad av den befintliga bebyggelsen sett ifrån norr. Illustration: Fojab arkitekter

I den centrala delen av området, mellan den befintliga bebyggelsen planläggs en ny grannskapspark, *Centrala parken*. Parken är områdets största och mest offentliga plats och ska fungera både för boende, besökare och verksamheterna i den omkringliggande bebyggelsen. Parken är utformad för att bibehålla den ursprungliga rumsligheten och relationen mellan de befintliga byggnaderna samt för att kunna rymma varierande typer av miljöer och funktioner såsom lekplats, grönska, uteserveringar och ytor för tillfälliga evenemang. Dagvattenhantering är förlagd som underjordiska rörmagasin i den norra delen för att skona den kulturhistoriska och publika miljön ifrån större terrängbearbetningar. I den södra och centrala delen möjliggörs skyfallshantering genom varsam bearbetning av terrängen.

I den södra delen av parken finns behov av att tillåta behörighetstrafik för angöring till *Ångcentralen* och *Gasverket* som ligger mitt i parken. Detta avses ingå i markanvändningen park.

Södra delen av Aktivitetsstråket

I den norra delen av planområdet planläggs en förlängning av den befintliga parken norr om planområdet, *Aktivitetsstråket*. Parken fungerar som en entréplats till området som binder samman *Aktivitetsstråket* med *Traversstråket*. Parken är utformad för att rymma en del av områdets dagvattenhantering och kommer att utföras som en torrdamm, nedsänkt cirka 1,5 – 2 meter. Den södra delen, som utformningsmässigt bör ses som en del av parken, är planlagd som torg. Här står ett av områdets stora träd, en ask, som avses bevaras och fungera som ett landmärke i den framtida stadsdelen.



Modellbild över bebyggelseförslaget sett ifrån nordväst. Aktivitetsparkens förlängning syns i förgrunden. Illustration: Fojab arkitekter

Triangelparken

I den västra delen av planområdet planläggs ytterligare en närpark, *Triangelparken*. Parken är en del av det historiska stråket utmed det sydligaste av de järnvägsspår som förde tågagnarna ifrån Kontinentalbanan och in i *Vagnverkstaden*. Det sydliga spåret markerar spårområdets ursprungliga utbredning och parken har formgivits i syfte att kunna bevara järnvägsspåret och för att förstärka den ursprungliga

rumsligheten. Parken som är tänkt att fungera som närpark för de boende är utformad för att rymma en del av områdets dagvatten- och skyfallshantering. Dagvatten- och skyfallshanteringen kommer att ta hela parken i anspråk och parken kommer i sin helhet att utföras som en torrdamm, nedsänkt 1,5 – 2 meter.

Traversstråket

I den norra delen utmed den gamla traversen planläggs ett nytt större esplanadliknande stadsrum, *Traversstråket*. *Traversstråket*, som löper mellan den nya huvudgatan och Österhagsgatan samt ansluter till *Kulturmiljörummet*, utgör en kulturhistoriskt viktig sträckning och siktlinje och ett nytt viktigt stadsrum. *Traversstråket* binder ihop den nya stadsdelen i öst-västlig riktning och ansluter till flera av områdets centrala funktioner som förskolan, *Vagnverkstaden* och *Hjulverkstaden* och den *Centrala parken*. Stråket har utformats för att kunna bevara travers och järnvägsspår samt rymma skyfallshantering i form av ett större nedsänkt yta samt ytor för grönska och samvaro.



Modellbild över Traversstråket sett ifrån öster. I stråket syns den bevarade traversen och det nya skyfallsmagasinet och änden den stora asken som

bevaras som ett blickfång. Illustration: Fojab arkitekter

Traversstråket planläggs som torg för att kunna rymma den bredd av funktioner som avses. *Traversstråket* är en del av gång- och cykelnätet, men det kommer även att finnas behov av behörighetstrafik för angöring utmed bebyggelsen i stråkets södra och norra del.

Södra stråket

En torgbildning planläggs också söder om *Vagnverkstaden* som en del av det sammanhängande välvda stråk som leder ifrån banvallen och in i den *Centrala parken*. Torgbildningen utgör entréplats till *Vagnverkstaden* och har potential att utvecklas till ett levande stadsrum med inslag av verksamheter i den angränsande bebyggelsens bottenvåningar.



Modellbild över det Södra stråket. I förgrunden syns Triangelparken och det bevarade järnvägsspåret som leder hela vägen från Kontinentalbanan och fram till *Vagnverkstaden*. Illustration: Fojab arkitekter

Utmed stråket finns behov av behörighetstrafik för angöring till *Vagnverkstaden*.

Platsbildning väster om vagnverkstaden

En liten platsbildning väster om *Vagnverkstaden* som avses fungera som en entréplats planläggs också som torg.

Dagvatten och skyfall

Inom detaljplaneområdet behöver stora volymer av både dagvatten och skyfall omhändertas.

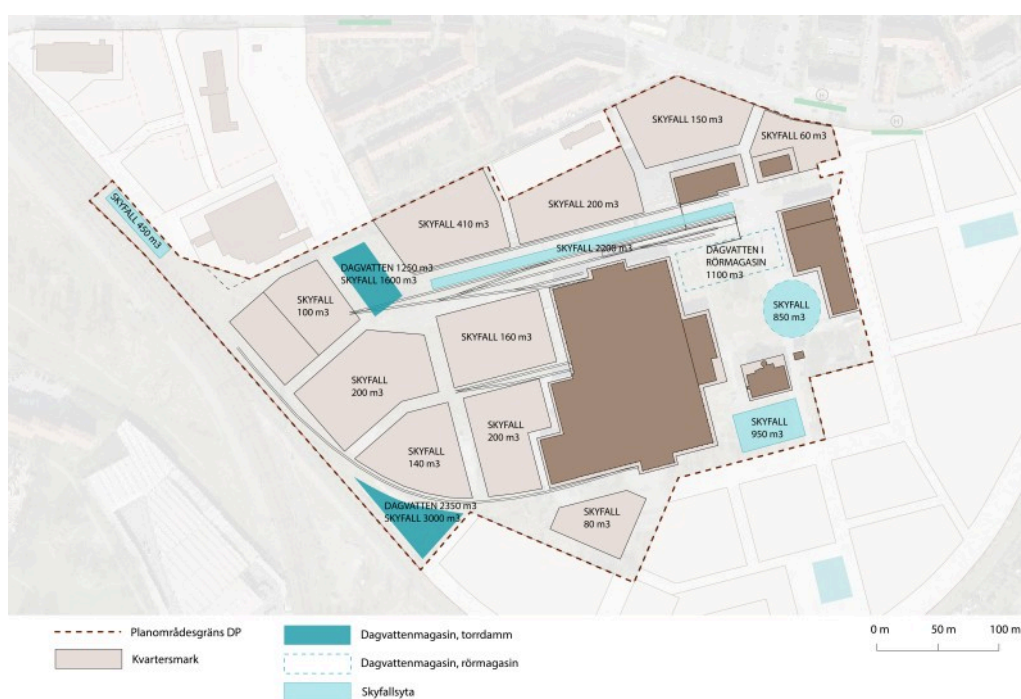


Diagram över föreslagna dagvatten- och skyfallsmagasin.

Dagvatten

Genomförande av detaljplanen förutsätter lokal fördröjning av dagvattnet inom området i enlighet med utsläppskravet på 5 liter per sekund och hektar (gäller för hela området). I den dagvattenutredning som har gjorts (Afry, 2025) presenteras en lösning där ett blågröngrått-system (BGG-system) föreslås för fördröjning av merparten av vattnet ifrån allmän platsmark, samt torra dammar och rörmagasin för fördröjning och rening

av dagvatten från kvartersmark och av kvarstående volymer från allmän platsmark. Torrdammarna är placerade inom de båda mindre parkerna och det underjordiska rörmagasinet i den norra delen av den *Centrala parken*. BGG-systemet, som är ett öppet förstärkningslager, placeras under och i områdets gator. Den *Centrala parken* har inte försetts med något öppet magasin av hänsyn till parkens rekreativa och kulturhistoriska värden.

Den totala mängden dagvatten som behöver tas omhand inom området är stor, vilket medför att magasinen tar relativt stora ytor i anspråk. Volymen som beräknas kunna tas omhand i BGG-system är cirka 500 kubikmeter. Volymen som beräknas kunna tas omhand i rörmagasinet i *Centrala parken* är 1 100 kubikmeter. Torrdammen i *Aktivitetsstråket* behöver rymma cirka 1 250 kubikmeter dagvatten och torrdammen i Triangelparken behöver rymma cirka 2 350 kubikmeter dagvatten. Detta innebär att parkerna i sin helhet utförs som torrdammar, nedsänkta cirka 1,5-2,0 meter.

Nedsänkningen och det hårda fördröjningskravet kommer att innebära vissa begränsningar i vilken grad parkerna kommer att kunna nyttjas för andra funktioner, och lösningen kommer att ställa krav på en genomtänkt gestaltning för att parkerna ska bli till attraktiva stadsrum för boende och besökare.

Skyfall

De öppna dagvattenmagasinen kommer vid stora regn även att fungera som skyfallsmagasin. Fördröjning av skyfallsvatten kommer även att ske i en kanalliknande nedsänkning i *Traversstråket* samt genom mindre och varsam terrängbearbetning inom *Centrala parken*. Fördröjning av skyfall kommer också att behöva ske på kvartersmark genom

mindre försänkningar inom bostadskvarteren och förskolegården. De här ytorna kommer endast att vattenfyllas vid stora regn, och kan vid övriga tidpunkter nyttjas för annat.

Totalt tillskapas fördröjningsytor med möjlighet att hantera ca 10000 m³ skyfallsvatten. 1700 m³ tillskapas genom försänkningar av bostads- och förskolegårdar, 3000 m³ i Triangelparken, 1600 m² i Aktivitetsparkens förlängning, 2200 m³ i Traversståket, 850 m³ i Centrala parken norr och panncentralen, 950 m³ i Centrala parken söder om panncentralen samt 450 m³ i magasinet intill Kontinentalbanan.

Gestaltning och utformning av ytorna och eventuell omfördelningen mellan dem avses utredas vidare inför granskningen.

Trafik och gaturum

Området ligger idag relativt avskilt ifrån omkringliggande stadsdelar och ett av målen med utvecklingen är att förbättra förbindelserna genom och till planområdet. En ny huvudgata mellan Södra Bulltoftavägen och Sallerupsvägen planeras genom området som ett led i att uppnå detta. Delar av denna planläggs inom detaljplanen. Även övriga delar av gatunätet inom området som behövs för att skapa åtkomst till bebyggelsen ansluter till befintliga gator och sträckningar i syfte att förbättra förbindelserna mellan planområdet och de omkringliggande stadsdelarna.

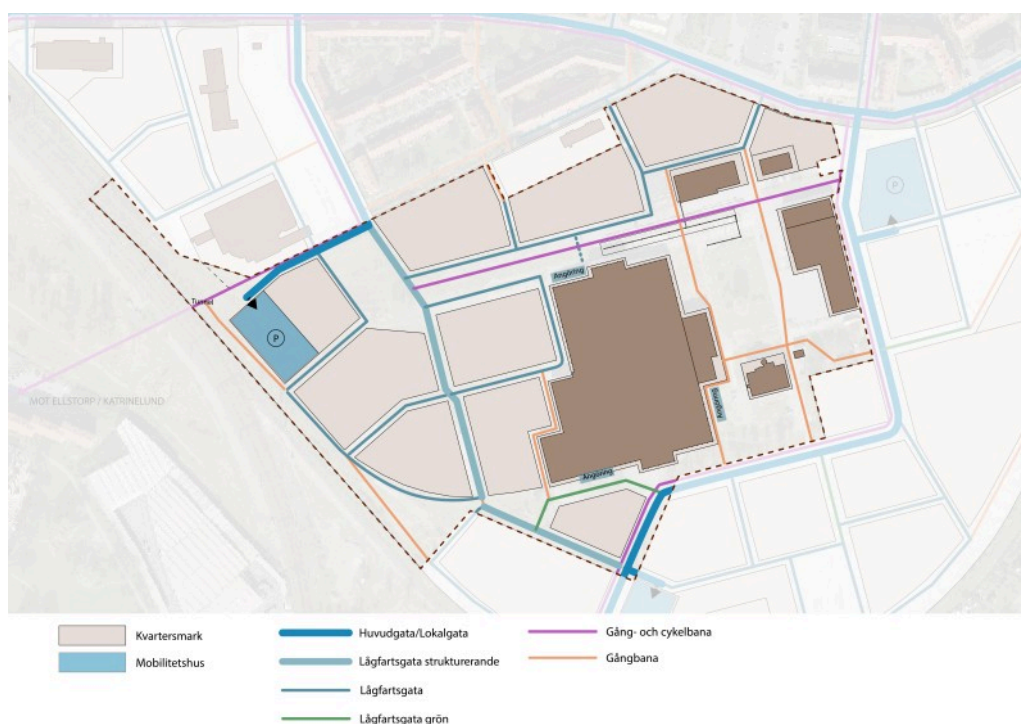


Diagram för trafik och gaturummen inom planområdet.

Mobilitetshuset som behövs för att tillgodose områdets bilplatsbehov är placerat i utkanten av området för att undvika biltrafik centralt i området.

Gatorna inom området är utformade för att prioritera gång- och cykeltrafik. Tillfart till områdets mobilitetshus sker från Södra Bulltoftavägen via Österhagsgatan och en ny lokalgata. Dessa gator kommer att behöva anpassas utifrån en större mängd biltrafik och med säkra ytor för fotgängare och cyklister. Även huvudgatan kommer att utformas med separerad gång- och cykelbana. I övrigt kommer gatorna inom området att vara lågt trafikerade med möjlighet att utformas som gångfartsgator.

Södra Bulltoftavägen

Södra Bulltoftavägen är en befintlig gata som ligger strax norr om planområdet. Gatan är utpekad som stadshuvudgata och har till delar nyligen byggts om för att kunna trafikeras med

MalmöExpressen. Detaljplanen berör gatan och i förslaget har befintlig allmän plats breddats för att göra plats för gatuträd och en ny cykelbana på dess södra sida.

Huvudgatan

Genom området planeras i enlighet med översiktsplanen en ny huvudgata. Gatan utgör utbyggnadsområdets enda genomfartsgata och är ett av stadsdelens viktigaste stadsrum. Gatusektionen är 18 meter bred och har utformats för att rymma separerade gångbanor, cykelbana samt en flexzon med möjlighet för trädplantering och angöring. Gatans bredd har anpassats för att rymma eventuell framtida trafikering med kollektivtrafik. En liten del av huvudgatan planläggs inom denna detaljplan eftersom den behövs för att möjliggöra åtkomst till intilliggande bostadskvarter samt *Vagnverkstaden*. Övriga delar kommer att planläggas inom senare etapper.

Österhagsgatans förlängning

Österhagsgatans förlängning förbinder planområdets västra delar med Södra Bulltoftavägen. Gatan är 13 meter bred och utgör ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafik i nord-sydlig riktning. Gatan kommer på sikt inte ha genomfartstrafik för bil, utan ha en lokal och uppsamlande funktion för de intilliggande bostadskvarteren och bostadsgatorna. Genomfart för bil kommer då att hindras i höjd med vagnhallens södra del.

Mobilitetshuset nås ifrån Österhagsgatan och gatan har med anledning av den större trafikmängden till mobilitetshuset olika sektioner norr respektive söder om detta. Norr om mobilitetshuset föreslås gatan utformas med separerad gång- och cykelbana och söder om mobilitetshuset som en

gångfartsgata. Hela sträckningen ska ha en genomgående grön karaktär och det har i sektionen gjorts plats för gatugrönska och träd i en bredd av 3,5–5,5 meter.

Bostadsgator

Bostadsgatorna inom området möjliggör angöring till de nya bostadskvarteren och är mellan 8–10 meter breda.

Bostadsgatorna möjliggör angöring till bostadskvarteren. De har mindre trafik och avses utformas som gångfartsgator med gröna inslag. Gatan som försörjer mobilitetshuset kommer dock ha en högre trafikering och avses därför förses med separat trottoar.

Stråket utmed Kontinentalbanan

Stråket utmed Simrishamnsbanan och Kontinentalbanan utgör primärt ett stråk för gång- och cykeltrafik och sektionen varierar utefter om det är bostäder, park, mobilitetshus och skola/förskola som ligger intill. I delar består stråket av kombinerad gång- och cykelbana, i andra delar av bostadsgata för att det ska gå att komma till bostäderna med nödvändiga fordon.

Angöring och leveranser

Leveranser till *Vagnverkstaden* sker primärt i den södra delen eller den nordvästra delen av byggnaden. Den södra angöringspunkten nås ifrån torget via Huvudgatan och Österhagsgatan. För den norra angöringspunkten finns möjlighet att köra via *Traversstråket* västerifrån, för att därefter korsa det på mitten av *Vagnverkstaden* och sedan köra tillbaka via Österhagsgatan. Leveranser till *Huvudförrådet* sker norr eller öster om byggnaden i det som i senare etapper kommer att planläggas som huvudgata. För

Ångcentralen sker leveranser söderifrån via parken och den kommande huvudgatan. Angöring till dessa byggnader kommer innan huvudgatan är planlagd och utbyggd att behöva anordnas via den del av fastigheten Järnvägen 1:5 som inte planläggs nu.

Angöring för personbil, leveranser och avfallsfordon kan ske i alla gator. Gatorna är framkomliga för en lastbil på 12 meter i mycket låga hastigheter.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik kommer på längre sikt att möjliggöras utmed den nya huvudgatan som förbinder Södra Bulltoftavägen med Sallerupsvägen. I övrigt föreslås inga förändringar.

Gång och cykel

Huvudstråken för fotgängare och cyklister inom området går utmed Österhagsgatans förlängning mot Södra Bulltoftavägen samt utmed *Traversstråket* mot den planerade gång- och cykeltunneln under Kontinentalbanan. Längs Kontinentalbanan i sydväst planeras ett kompletterande rekreativt gångstråk som även kopplar in mot den centrala parken. I stråket utmed Kontinentalbanan föreslås en kombinerad gång- och cykelväg vilken i delar av sträckningen övergår i blandtrafik utmed de angränsade bostadsgatorna. I förslaget planläggs även en ny gång- och cykelväg i anslutning till den tunnel som planeras under Kontinentalbanan. Kopplingen förväntas när tunneln är utbyggd bli den primära cykelkopplingen mellan området och vidare mot Ellstorp. En gång-och cykelväg som på sikt förväntas utvecklas till en gata ansluter också mellan *Traversstråket* och kvarteren norr om planområdet.

I Österhagsgatans norra del planeras separerade gångbanor samt en separat cykelbana och som kopplar upp till Södra Bulltoftavägen samt till den nya gång- och cykeltunneln under Kontinentalbanan. Även huvudgatan planeras för en separat cykelbana och separerade gångbanor. Gång- och cykeltrafiken ska vara prioriterad och styrande för utformningen och regleringen inom området.

Ambitionen bör vara att i samband med planens genomförande anordna en gång- och cykelkoppling till Sallerupsvägen i avvaktan på nästkommande etapp. Detta för att underlätta cykling till och från området och öka närheten med cykel inom staden.

Parkering och mobilitet

Planförslaget innebär i princip att all nuvarande bil- och cykelparkering försvinner och att cirka 104 000 kvadratmeter bruttoarea (BTA) bostadsyta tillkommer. Planområdet ligger i zon 2 och 3 i gällande policy och norm för mobilitet och parkering. Ingen markparkering kommer att tillåtas på kvartersmark undantaget parkering för rörelsehindrades fordon och eventuell bilpoolsparkering i mindre omfattning.

Vid ett mycket kraftigt mobilitetspaket kan parkeringstal på 3,5+1 respektive 4,5+1 bilplatser per 1 000 kvadratmeter ljus BTA uppnås. Detta kräver ett mycket ambitiöst och samlat arbete med hållbar mobilitet i området. Som jämförelse anges även 4,5+1 och 5,5+1 bilplatser per 1 000 kvadratmeter ljus BTA om färre mobilitetsåtgärder inrättas. Båda nivåerna är mer ambitiösa än medelpaketet för mobilitetsåtgärder och kommer att kräva ett samlat grepp kring hållbar mobilitet i området.

Planförslaget innebär med de lägre parkeringstalen ett bilplatsbehov på knappt 500 bilplatser och för de något högre parkeringstalen är behovet knappt 600 bilplatser. Av dessa är cirka 160 bilplatser till för de verksamheter som planeras i områdets befintliga byggnader.

Utöver det möjliggörs för bilparkering i mobilitetshuset till kommande utveckling i intilliggande kvarteret Hammaren samt delvis ersättning av befintliga bilplatser för ishallen norr om planområdet. Detta behov varierar beroende på framtida parkeringstal samt hur behovet ser ut för ishallen i framtiden. Behovet ligger från 180 till drygt 200 bilplatser för olika nivå av parkeringstal, varav 66 är till för att ersätta ishallens nuvarande bilparkering.

Det planerade mobilitetshuset i området är en del av ett större kvarter med bostäder. Mobilitetshuset möjliggör för upp till 7 parkeringsvåningar med drygt 100 bilplatser per våning. I kommande etapper planeras för ytterligare mobilitetshus och bilplatser, dit bilparkering i etapp 1 kan flyttas om behov uppstår.

Placeringen av mobilitetshuset motiveras av att det skyddar mot buller från Kontinentalbanan.

Cykelparkering löses som utgångspunkt på den egna fastigheten. Cykelnormen anger 30 cykelplatser per 1 000 kvadratmeter ljus BTA för bostäder. 50 procent av cykelparkeringen ska vara inomhus och all cykelparkering ska vara säker med möjlighet till fastlåsning av cykelramen. För de flesta funktioner ska 10 procent av cykelparkeringen även fungera för lastcyklar.

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Det slutgiltiga parkeringsbehovet fastställs i bygglovet och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området avses anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet.

Fjärrvärme

Området avses anslutas till fjärrvärmenätet.

Elförsörjning

För att försörja planområdet med el behöver nya nätstationer etableras inom området. I planförslaget föreslås fyra nya byggrätter för nätstationer. Nätstationerna har placerats minst 5 meter ifrån intilliggande byggnader av säkerhetsskäl samt för att begränsa exponeringen av magnetfält.

Avfallshantering

Avfallshanteringen avses lösas i fastighetsgemensamma miljörum eller miljöhus. Miljörummen för bostäderna placeras företrädesvis i byggnadernas bottenvåningar, men det finns även möjlighet att placera fristående miljöhus som komplementbyggnader på gården. Miljörummen bedöms kunna placeras så att angöring kan lösas på ett tillfredsställande sätt från allmän plats. För den befintliga

bebyggelsen och för vagnhallen är det svårt att förutse hur avfallshanteringen kommer att organiseras och detta behöver studeras vidare i kommande skeden. Förslaget bedöms möjliggöra att avfallshanteringen ska kunna lösas i enlighet med gällande renhållningsordning.

Skydd mot störningar

Trafikbuller

Området är utsatt för buller ifrån Kontinentalbanan, Södra Bulltoftavägen och det tillkommande gatunätet inom området. I planförslaget regleras skydd mot störningar i form av skydd mot trafikbuller för att säkerhetsställa att marken är lämplig för bostadsbebyggelse utifrån gällande trafikbullerförordning.

För mer information om buller se under *Förutsättningar och konsekvenser, Trafikbuller*.

Markföroreningar

Marken inom planområdet är förorenad. För att säkra att marken är lämplig för sitt ändamål reglerar detaljplanen att startbesked inte får ges förrän markföroreningar har avhjälpes.

För mer information om markföroreningar se under *Förutsättningar och konsekvenser, Markföroreningar*.

Risk

Planområdet ligger intill Kontinentalbanan som trafikeras med farligt gods, samt intill Kirsebergs ishall som har en kylanläggning med ammoniak. För att hantera de risker som uppstår reglerar detaljplanen att balkonger inte får uppföras

inom 80 meter ifrån ishallens kylanläggning, att fasader inom 60 meter ifrån ifrån spår med farligt gods behöver uppföras brandklassade, samt att ventilationen inom 150 meter ifrån spår med farligt gods ska vara avstängningsbar.

För mer information om risker och rekommenderade riskreducerande åtgärder se under *Förutsättningar och konsekvenser, Risk*.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

Detaljplaneområdet är stort och berör många både allmänna och enskilda intressen. I utarbetandet av detaljplanen har bevarande av kulturhistoriska och miljöskapande värden värderats högt, vilket medfört ett behov av att skapa förutsättningar för en god exploateringsekonomi. Det har bland annat säkerställts genom det antal nya bostäder som planen medger.

Placeringen av förskolan har gjorts för att den ska kunna vara relevant även för ett större upptagningsområde, medan utbredningen av ny parkmark och allmänna platser har anpassats till de viktigaste kulturmiljöerna och för att hantera dag- och skyfallsvatten.

Gestaltungsprinciper

Ett gestaltungsprogram, som ska vara vägledande vid utformning av allmän plats och bebyggelse inom området har tagits fram. Gestaltungsprogrammet finns som bilaga till detaljplanen och nedan är en sammanfattning av de viktigaste principerna.

Allmän plats

Utformningen av allmän plats tar avstamp i och inspireras av områdets befintliga karaktär. Järnvägsverkstädernas offentliga rum, såsom parker, gator och torgbildningar, ska alla kännas väl förankrade i platsen och tydligt bidra till känslan av områdets unika identitet och karaktär. Parker och mindre platsbildningar ska ge rytm och variation i stadsväven och bidra till goda vistelsekvalitéer liksom rekreativa värden. I gestaltningen av områdets gemensamma rum ska Kirsebergs och Järnvägsverkstädernas egenart genomsyra gestaltningen och den allmänna platsmarken ska utformas till öppna och tillåtande platser, fristäder för boende, besökande och verksamhetsutövare.

Nya planteringar och ny vegetation inspireras av den befintliga ruderala floran och naturliga successionen. En gradient ifrån ett tidigt successionslandskap i områdets centrala delar till en senare skoglig succession i områdets ytterkanter går att avläsa. Materialen är robusta och naturliga och hämtar inspiration ifrån områdets befintliga materialpalett. Industrispåren inom området såsom järnvägsspår, traversen och mindre artefakter bevaras i möjligaste mån för att bibehålla läsbarheten och karaktären.

Kvartersmark

I gestaltningen av den tillkommande bebyggelsen ska utgångspunkt tas i områdets befintliga karaktärsdrag och kvaliteter i syfte att bevara, lyfta fram och samspela med dessa. I anslutning till de historiska miljöerna ska särskild hänsyn tas till det befintliga, medan det i övriga delar tillåts större frihet i utformningen. Den befintliga bebyggelsen inom området håller mycket hög arkitektonisk kvalitet och ny bebyggelse ska utformas med motsvarande omsorg. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt tillägg och förändringar inom den historiska kärnan.

I anslutning till *Kulturmiljörummet* bildar den nya bebyggelsen en ram som syftar till att definiera och rumsligt avgränsa den historiska kärnan, samtidigt som den lyfter fram de befintliga byggnaderna och deras inbördes relation. Även andra viktiga historiska stråk, såsom *Traversstråket*, *Södra spåret* och den nordsydliga axeln, ramas in för att förstärka deras rumsliga karaktär.

Material- och färgval ska göras med omsorg, med fokus på hållbara material som åldras väl och förmedlar ett ärligt och robust uttryck, i linje och med utgångspunkt i områdets befintliga materialpalett. Särskilt i mötet mellan ny och befintlig bebyggelse ska färg- och materialvalen göras med stor omsorg, så att tegelarkitekturen framhävs och ett harmoniskt samspel uppstår mellan gammalt och nytt. I ytterområdena ges större frihet, här uppmuntras en lekfullare färgsättning och material, inspirerat av Kirseberg och de nyare tilläggen inom området.

Bottenvåningen och den anslutande förgårdsmarken ska gestaltas som byggnadens framsida, med tydliga entréer och en naturlig övergång mellan det privata och det offentliga rummet. Bredden på förgårdsmarken tillåts variera mellan 1–5 meter, för att skapa variation och möjliggöra anpassning efter behov. Förgårdsmarken ska ansluta i nivå med gatan. Längs områdets offentliga stråk och platser ska särskild hänsyn tas till utformningen på angränsande allmänna platsen. Här ges förgårdsmarken och bottenvåningen en mer publik karaktär, med trapphusentréer, gemensamma entréytor, lokaler, och utrymme för exempelvis uteserveringar. Förgårdsmarken ska i dessa lägen underordna sig det offentliga rummet, eller gestaltas som en integrerad del av det, exempelvis genom val av material och växtlighet, för att förstärka upplevelsen av att gaturummet sträcker sig från fasad till fasad. Invid den befintliga bebyggelsen ska särskild hänsyn tas till befintliga järnvägsspår som leder in genom byggnadernas portar så att

det sambandet kan bevaras. Utmed de mindre lokalgatorna förses bottenvåningar och förgårdsmark med fördel med egna entréer och gröna förträdgårdar likt kvarteren norr om Järnvägsverkstäderna. Detta skapar förutsättningar för marknära boende och bidrar till ett grönt, småskaligt, personligt och intimt gaturum.

Bostadsgårdarna ska gestaltas som lummiga, trädbevuxna och förädlade rum som kontrasterar mot det befintliga ruderatlandskapet. Varje kvarter ska ha en gemensam bostadsgård, utan avgränsningar mellan fastigheterna, för att möjliggöra stora, sammanhängande gårdsrum inspirerade av Östergård norr om området. För att uppnå det övergripande målet om 25 procent krontäckningsgrad i området bör varje enskild gård ha en krontäckningsgrad på minst 45 procent.

I områdets historiska kärna, *Kulturmiljörummet*, ska förändringar och tillägg i hög grad ta sin utgångspunkt i den befintliga bebyggelsens karaktär. Förändringar och tillägg ska utgå från det befintliga, i syfte att framhäva existerande värden, skapa nya arkitektoniska samspel och stärka upplevelsen av *Kulturmiljörummet* som ett sammanhållet rum. Den stabila röda tegelarkitekturen i murförband och med valv bibehålls som gestaltungsgrepp för nya byggnader i markplan inom *Kulturmiljörummet* medan mindre tillägg till eller nya tillägg ovanpå befintliga byggnader, såsom tillägget på *Vagnverkstadens* tidigare utbyggnad, utformas och gestaltas lättare och tydligt särskilda, med inspiration ifrån områdets senare tillkommande tillägg såsom fläktkupor, skärmtak och lagerbyggnader. Tilläggen ska samspela med varandra så att upplevelsen av *Kulturmiljörummet* som ett sammanhang stärks och ska tydligt framstå som samtida inslag i den historiska helheten. De ska uppfattas som en integrerad del av *Kulturmiljörummet* och särskilja sig från den omgivande bostadsbebyggelsen i volym, höjd och gestaltning.

Vid förändringar och ombyggnationer av den befintliga bebyggelsen ska byggnadernas karaktärsdrag bevaras och förstärkas. Vid förändringar ska bland annat byggnadernas ursprungliga volym, inklusive utbyggnader, fortsatt vara tydligt avläsbara. Vidare ska också interiöra ombyggnationer göras på ett sätt som bevarar och framhäver de unika inre volymerna i *Vagnverkstaden*, *Ångcentralen* och *Hjulverkstaden* och vid både interiöra förändringar och fasadbearbetningar ska möjligheten att se igenom och in i byggnaderna värnas. Tegelfasaderna och ursprungliga byggnadsdelar- och detaljer såsom fönsterbräden och socklar i konststen, takstolar och fönster ska bevaras. Håltagningar för nya entréer bör i första hand göras i befintliga fönsteröppningar eller valv, för att minimera påverkan på byggnadernas ursprungliga arkitektur.

Den industriella och opolerade karaktären, som bärs av bland annat interiöra detaljer, material och färgsättningar ska eftersträvas att bevaras vid renovering och ombyggnation. Detta kräver medvetna val och varsamma ingrepp enligt principen *less is more*.

Kulturmiljörummet omgärdas av kvarter med ny bostadsbebyggelse. I direkt anslutning till *Kulturmiljörummet* bildar den nya bebyggelsen en tydlig ram, med syfte att definiera och rumsligt avgränsa den historiska kärnan och samtidigt lyfta fram de befintliga byggnaderna och deras inbördes relation.

Gestaltningen av bebyggelsen i ramen ska vara sammanhållen och enhetlig mellan kvarteren, så att de tillsammans utgör en lugn fond mot den historiska miljön. Fasadmaterial ska vara lätt kontrasterande och bidra till att framhäva den råa tegelarkitekturen. Kulörpaletten ska vara sammanhållen och både harmoniera med och lätt kontrastera

mot det röda teglet, för att framhäva den befintliga bebyggelsen. Balkonger ska vara indragna, franska eller spanska och fasadliv, takfot och takvinkel enhetlig.

I områdets övriga delar tillåts en större variationsrikedom i gestaltningen av den nya bebyggelsen. Arkitekturen ska hämta inspiration både från Kirsebergs befintliga karaktär och från de senare tilläggen inom området, genom att inspireras av deras otillrättalagda och lekfulla uttryck. Vardagslivet och det personliga uttrycket ska tillåtas ta plats och sätta sin prägel på gestaltningen.

Området väster om *Vagnverkstaden* präglas idag av mötet mellan Kontinentalbanan och *Vagnverkstaden* och spårområdets välvda geometri och i det nya bebyggelseförslaget för området bevaras flera av järnvägsspåren mellan Kontinentalbanan och *Vagnverkstaden* som strukturerande element. Omsorg ska visas de befintliga strukturerna och bebyggelsen och den tillkommande bebyggelsen ska harmonisera med och förstärka dessa genom sin gestaltning. Det välvda formspråket som präglar området ska tas upp i den nya bebyggelsen och fasader utföras med välvda former utmed de gamla spårsträckningarna.

De norra kvarteren möter Kirsebergs befintliga bebyggelse, de klassicistiska bebyggelsen inom kvarteret Östergård samt bebyggelsen längs Södra Bulltoftavägen. Omsorg ska tillägnas detta möte, och den tillkommande bebyggelsen ska uppfattas som en naturlig fortsättning på den befintliga stadsstrukturen.

Detaljplanens bestämmelser med motiv

ANVÄNDING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats

GATA₁ – Huvudgata

Bestämmelsen omfattar en mindre del av den kommande huvudgatan genom området.

Motivet till bestämmelsen är att på sikt möjliggöra utbyggnad av en ny huvudgata genom området och att tillfälligt lösa angöring till *Vagnverkstaden* och intilliggande bostadskvarter.

GATA₂ - Lokalgata

Bestämmelsen omfattar övriga delar av gatunätet inom området.

Motivet till bestämmelsen är att tillgängliggöra kommande bebyggelse samt att skapa ett sammanhängande allmänt gatunät. Användningen är avsedd både för motorfordonstrafik och gång- och cykeltrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion.

GCVÄG – Gång- och cykelväg

Bestämmelsen omfattar en sträcka i anslutning till den planerade tunneln under Kontinentalbanan, en sträcka mellan Hagtorpsgatan och *Traversstråket* samt en sträcka utmed *Vagnverkstadens* västra sida.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra för utbyggnad av en gång- och cykelväg i anslutning till tunneln, att möjliggöra utbyggnad av en tillfällig gång- och cykelväg mellan Hagtorpsgatan och *Traversstråket* samt att möjliggöra en allmän koppling utmed *Vagnverkstadens* västra fasad. I användningen ingår även komplement som behövs för gång- och cykelvägens funktion.

PARK – Park

Bestämmelsen omfattar den centrala parken, de två närparkerna, samt det gröna stråket utmed banvallen.

Motivet till bestämmelsen är att tillskapa allmän yta för grönska, rekreation, lek och dagvatten- och skyfallshantering. I användningen ingår även komplement till parkens användning såsom exempelvis lekplats och gång- och cykelvägar. Angöring till byggnader och dagvattenanläggningar inom parken som inte kan nås på annat sett, ingår också i användningen.

TORG – Torg

Bestämmelsen omfattar *Traversstråket*, stråket söder om och den lilla platsbildningen väster om *Vagnverkstaden* samt den södra delen av *Aktivitetsstråkets* förlängning.

Motivet till bestämmelsen är att tillskapa allmän yta för vistelse, gång- och cykeltrafik, angöring och skyfallshantering. I användningen ingår även komplement till torgets användning såsom exempelvis mindre paviljonger och liknande.

Kvartersmark

B - Bostäder

Bestämmelsen omfattar samtliga av nybyggnadskvarteren inom området undantaget förskolan. Bestämmelsen omfattar även en påbyggnad inom vagnhallens sydvästra hörn.

Motivet till bestämmelsen är att tillskapa bostäder inom området. Med användningen Bostäder avses boende med varaktig karaktär. I användningen ingår bostäder, studentbostäder och seniorbostäder, men även gruppboende, träningsbostäder och liknande om vårdbehovet är begränsat. I användningen ingår även bostadskomplement såsom förråd, miljöhus och liknande.

C – Centrum

Bestämmelsen omfattar samtliga av nybyggnadskvarteren inom området undantaget förskolan.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra för centrumverksamhet inom de nya kvarteren i syftet att möjliggöra närservice och skapa en levande stadsdel. Med användningen Centrum avses exempelvis butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. I användningen ingår även exempelvis föreningslokaler, vuxenutbildning, hotell och lättare former av vård. I användningen ingår också komplement till centrumverksamheten.

C₁ – Centrum, ej livsmedel

Bestämmelsen omfattar befintlig bebyggelse inom området.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra användning för en bred typ av verksamheter inom kultur, fritid, hantverk, café och restaurang samt kontor. Livsmedelshandel såsom dagligvaruhandel medges ej. Med användningen Centrum avses exempelvis caféer, restauranger, kontor, gym, biografier, bibliotek, teatrar, museum, butiker, hantverk och annan service. I användningen ingår även exempelvis föreningslokaler, vuxenutbildning, hotell och lättare former av vård. I användningen ingår också komplement till verksamheterna.

E1 - Nätstation

Bestämmelsen omfattar fyra mindre områden.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra uppförandet av de nätstationer som behövs för att tillgodose elförsörjningen inom området.

P1 - Mobilitetshus

Bestämmelsen omfattar mobilitetshuset i planområdets nordvästra del.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra uppförandet av ett mobilitetshus i syfte att tillgodose bilplatsbehovet inom området.

R - Besöksanläggningar

Bestämmelsen omfattar befintlig bebyggelse inom området.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra användning för en bred typ av besöksinriktade verksamheter inom framför allt kultur och fritid. Det kan till exempel vara museer, konsthallar, konserthus, teatrar och mässhall och liknande verksamheter. Även idrotts- och sportanläggningar av olika slag ingår i användningen samt verksamheter för religiösa ändamål. I användningen ingår också komplement till besöksanläggningen såsom mindre butiker, restauranger och liknande.

S – Skola

Bestämmelsen omfattar tomten i den norra delen av området som avses för förskola.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra för utbyggnad av förskola för att tillgodose behovet av förskoleplatser inom stadsdelen. I användningen skola ingår förutom förskola även fritidshem, grundskola, gymnasieskola, högskola, universitet och övrig vuxenutbildning. Även komplement såsom skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår.

Z₁ – Lättare produktion och tillverkning

Bestämmelsen omfattar den befintliga bebyggelsen inom området.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra för en bred typ av verksamheter inom framför allt kulturproduktion, verkstadsproduktion och lättare tillverkning. Med användningen avses tillverkning och produktion av sådant slag att omgivningen inte vållas olägenheter med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet eller att större trafikstring uppstår. Det kan innefatta matproduktion, kafferosteri,

konstnärateljéer, snickeriverkstäder och liknande. Handel med varor som produceras inom området eller serveringar i anslutning till verksamheten avses ingå i användningen. I användningen ingår även komplement till verksamheten.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Skydd av kulturvården

q₇ - Järnvägsspår ska bevaras

Bestämmelsen omfattar de järnvägsspår inom området som avses bevaras.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa bevarande av de utpekade järnvägsspåren inom området.

q₈ - Järnvägsspår ska bevaras (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen omfattar de järnvägsspår inom området som avses bevaras.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa bevarande av de utpekade järnvägsspåren inom området.

q₉ - Travers ska bevaras

Bestämmelsen omfattar traversen.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa bevarande av traversen inom området.

Utformning av allmän plats

n₃ – Trädet får bara fällas om det utgör en säkerhetsrisk

Bestämmelsen omfattar utpekade träd.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att de särskilt värdefulla träden inom området bevaras.

Ändrad lovplikt

a₃ – Marklov krävs även för fällning av träd

Bestämmelsen omfattar utpekade träd som omfattas av fällningsförbud.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att bestämmelsen om fällningsförbud kan följas upp genom marklov.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Prickmark – Marken får inte förses med byggnader undantaget balkonger, burspråk och skärmtak

Bestämmelsen gäller för ett område mellan de nya byggrätterna och anslutande allmän plats.

Motivet till bestämmelsen är att styra placeringen av den nya bebyggelsen samt att skapa förgårdsmark som kan användas som entrézon för den tillkommande bebyggelsen.

Korsmark - Marken får endast förses med komplementbyggnad, balkonger, burspråk, skärmtak och andra anläggningar än byggnader

Bestämmelsen gäller för den nya bebyggelsens bostadsgårdar samt för förskolegården.

Motivet till bestämmelsen är att styra placeringen av den nya bebyggelsen samt att säkerhetsställa att berörd mark till största del är obebyggd och kan nyttjas som bostadsgård. Motivet är också att möjliggöra för byggnation av mindre komplementbyggnader eller anläggningar.

Byggnaders användning

s₁ – Centrumverksamhet får utgöra högst 75 procent av byggnadens bruttoarea varav högst en tredjedel får utgöra handel

Bestämmelsen gäller för *Vagnverkstaden*.

Motivet är att säkerhetsställa att minst en fjärdel av byggnaden tillgängliggörs för verksamheter inom Z1 Lättare tillverkning och produktion eller R1 Besöksanläggningar.

s₂ - I bottenvåning ska lokal för centrumändamål om minst 200 m₂ bruttoarea finnas, varav minst 100 m₂ ska placeras i hörnläge mot allmän plats

Bestämmelsen gäller för byggrätter ut mot Södra Bulltoftavägen.

Motivet är att säkerhetsställa att lokal för centrumverksamhet kommer till stånd i lägen som anses viktiga för stadslivet.

s₃ - I bottenvåning ska lokal för centrumändamål om minst 100 m² bruttoarea finnas, varav minst 50 m² ska placeras i hörnläge mot TORG

Bestämmelsen gäller för byggrätterna ut mot *Traversstråket*.

Motivet är att säkerhetsställa att lokal för centrumverksamhet kommer till stånd i lägen som anses viktiga för stadslivet.

s₄ - I bottenvåning ska lokal för centrumändamål om minst 50 m² finnas och placeras i hörnläge mot TORG

Bestämmelsen gäller för byggrätterna ut mot *Traversstråket*.

Motivet är att säkerhetsställa att lokal för centrumverksamhet kommer till stånd i lägen som anses viktiga för stadslivet.

s₅ - I bottenvåning ska lokal för centrumändamål och/eller bostadskomplement, ej förråd eller

miljöhus, om minst 50 m² finnas och placeras i hörnläge mot allmän plats

Bestämmelsen gäller för delar av de nya byggrätterna mot *Aktivitetsparken* samt det *Södra stråket*.

Motivet är att säkerhetsställa att lokal kommer till stånd i lägen som anses viktiga för stadslivet, och som på bedöms ha potential att utvecklas för centrumverksamhet på sikt, även om underlaget initialt inte bedöms finnas.

s₆ - I bottenvåning ska lokal för centrumändamål om minst 200 m₂ bruttoarea finnas, varav minst 100 m₂ ska placeras i hörnläge mot TORG

Bestämmelsen gäller för byggrätter ut mot huvudgatan.

Motivet är att säkerhetsställa att lokal för centrumverksamhet kommer till stånd i lägen som anses viktiga för stadslivet.

Höjd på byggnadsverk

h₁ 0,0 – Högsta nockhöjd är angivet värde i meter

Bestämmelsen gäller för den nya bebyggelsen.

Motivet till bestämmelsen är att reglera byggnadernas höjd i syfte att uppnå en god helhetsverkan samt att begränsa exploateringen.

h₂ 0,0 – Högsta nockhöjd är angivet värde i meter (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för de befintliga byggnaderna.

Motivet till bestämmelsen är att reglera byggnadernas höjd i syfte att bibehålla ursprunglig byggrätt och volym.

Markens anordnande och vegetation

n₁ – Marken får inte användas för bilparkering med undantag för parkering för rörelsehindrades fordon (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för all kvartersmark undantaget området som avses bebyggas med mobilitetshus.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att marken inom området inte nyttjas för markparkering för bil, med undantag för parkering för rörelsehindrades fordon som behöver att kunna anordnas i nära anslutning till entréer.

n₂ -Trädet får endast fällas om det utgör en säkerhetsrisk

Bestämmelsen gäller för flera av de befintliga träden inom området som bedömts ha ett bevarandevärde.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att träden inte fälls förutom om det är nödvändigt för att det utgör en säkerhetsrisk.

Markreservat för gemensamhetsanläggningar

g₁ - Markreservat för gemensamhetsanläggning för bostadsgård och bostadsgemensamma funktioner

Bestämmelsen omfattar motsvarande område som anges som korsmark inom bostadskvarteren.

Motivet är att säkerhetsställa att åtgärder som förhindrar möjligheten att bilda en gemensamhetsanläggning för bostadsgård och bostadsgemensamma funktioner inte kommer till stånd.

Rivningsförbud

r₁ – Byggnad får inte rivas (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för de befintliga byggnader inom området som bedömts som kulturhistorisk särskilt värdefulla enligt PBL 8:13.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaderna inte rivs.

Skydd av kulturvärden

q₁ - Ursprungliga fasader av tegel med dekorativa mönstermurningar och detaljer i konststen, ursprungliga balkong med smidesräcke och konsoler av konststen, entrétrappa med blocksteg av granit och smidesräcken, ursprungliga fönster av trä, ursprunglig planlösning i trapphus och

korridorer ska bevaras. Förändringar av de ursprungliga fasaderna i form av håltagningar för exempelvis ventilation eller entréer får göras i begränsad omfattning om de kan utföras varsamt.

Bestämmelsen gäller för *Verkstadskontoret*, även kallat *Villan*. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull och motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens värdebärande karaktärsdrag bevaras vid förändringar och ombyggnationer.

q₂ - Byggnadens äldre parytterdörr i bottenvåning mot norr, ursprungliga träfönster i byggnadens östra och södra del samt att fasader av handslaget rött tegel med dekorativa mönstermurningar, ”kryssharnrad” puts och detaljer i konststen så som murkrön, omfattningar och konsoler till traversbanor, ska bevaras. Förändringar av de ursprungliga fasaderna i form av håltagningar för exempelvis ventilation eller entréer får göras i begränsad omfattning om de kan utföras varsamt.

Bestämmelsen gäller för *Huvudförrådet*. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull och motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens värdebärande karaktärsdrag bevaras vid förändringar och ombyggnationer.

q₃ - Fasader av maskinslaget rött tegel som rytmiskt indelas av kontreforer, dekorativa mönstermurningar samt detaljer i konststen såsom fönsterbänkar, takfot och omfattningar,

äldre spröjsade fönster i trä mot norr, takkonstruktion med takstolar av trä och underbrädning av pärlspont inom hjulverksstaden samt synliga takkonstruktion av betong med upphöjt mittparti av trä med ventilationsluckor inom smedjan, ska bevaras. Förändringar av de ursprungliga fasaderna i form av håltagningar för exempelvis ventilation eller entréer får göras i begränsad omfattning om de kan utföras varsamt.

Bestämmelsen gäller för *Hjulverkstaden* och smedjan som är sammanbyggda. Byggnaderna är utpekade som kulturhistoriskt särskilt värdefulla och motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens värdebärande karaktärsdrag bevaras vid förändringar och ombyggnationer.

q₄ - Fasader av maskinslaget rött tegel med dekorativa mönstermurningar vid takfot, fönster- och dörrumfattningar samt äldre träportar med överljus ska bevaras. Förändringar av de ursprungliga fasaderna i form av håltagningar för exempelvis ventilation eller entréer får göras i begränsad omfattning om de kan utföras varsamt.

Bestämmelsen gäller för *Gasverket*. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull och motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens värdebärande karaktärsdrag bevaras vid förändringar och ombyggnationer.

q₅ - Fasader av maskinslaget rött tegel med dekorativa mönstermurningar i takfot samt dörr-

och fönsteromfattningar, fönsterbänkar och murkrön i konststen, ursprungliga, småspröjsade fönster i trä och gjutjärn samt ursprungliga träportar, enkla och pardörrar, ska bevaras. Förändringar av de ursprungliga fasaderna i form av håltagningar för exempelvis ventilation eller entréer får göras i begränsad omfattning om de kan utföras varsamt.

Bestämmelsen gäller för *Ångcentralen*, ibland även kallad *Panncentralen*. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull och motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens värdebärande karaktärsdrag bevaras vid förändringar och ombyggnationer.

q₆ - Fasader av maskinslaget rött tegel som rytmiskt indelas av kontreforer, dekorativa mönstermurningar samt detaljer i konststen; murkrön, fönsterbänkar och bröstningar, tröskelstenar av granit framför portöppningar, äldre bevarad port med nitade beslag mot sydost ska bevaras. Förändringar av de ursprungliga fasaderna i form av håltagningar för exempelvis ventilation eller entréer får göras i begränsad omfattning om de kan utföras varsamt.

Bestämmelsen gäller för *Vagnverkstaden*, ibland även kallad *Vagnhallen*. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull och motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens värdebärande karaktärsdrag bevaras vid förändringar och ombyggnationer.

Takvinkel

o₁ 0,0 – Takvinkel ska vara angivet värde i grader

Bestämmelsen gäller för de delar av den tillkommande bebyggelsen som omgärdar *Kulturmiljörummet*.

Motivet till bestämmelsen är att skapa en enhetlig inramning av den kulturhistoriska miljön.

Utformning

f₁ – Högsta våningsantal är 3

Bestämmelsen gäller för de delar av den tillkommande bebyggelsen som planeras som radhus, staplade radhus eller förskola.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaden uppförs och utformas i högst tre våningar för att uppnå önskad stadsbild.

f₂ – Högsta våningsantal är 4

Bestämmelsen gäller för de delar av den tillkommande bebyggelsen vars nockhöjd begränsas till 18,5 meter.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaden uppförs och utformas i högst fyra våningar för att uppnå önskad stadsbild.

f₃ – Högsta våningsantal är 5

Bestämmelsen gäller för de delar av den tillkommande bebyggelsen vars nockhöjd begränsas till 21,5 meter.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaden uppförs och utformas i högst fem våningar för att uppnå önskad stadsbild.

f₄ – Högsta våningsantal är 6

Bestämmelsen gäller för de delar av den tillkommande bebyggelsen vars nockhöjd begränsas till 24,5 meter. Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaden uppförs och utformas i högst sex våningar för att uppnå önskad stadsbild.

f₅ – Högsta våningsantal är 8

Bestämmelsen gäller för delar av den tillkommande byggrätten för bostäder inom vagnhallens sydvästra hörn.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaden uppförs och utformas i högst åtta våningar för att uppnå önskad stadsbild.

f₆ – Endast radhus eller staplade radhus

Bestämmelsen gäller för de delar av den tillkommande bebyggelsen som planeras som radhus eller staplade radhus.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnaderna inom området uppförs och utformas som radhus eller på varandra staplade radhus med det överordnade syftet

att säkerhetsställa skala och karaktär på den specifika platsen och inom området som helhet.

f₇ – Fasadliv ska följa kvarterets välvda form

Bestämmelsen gäller för kvarteret norr om *Triangelparken*.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att byggnadens fasadliv följer det södra järnvägsspårets välvda form.

f₈ – Sockel (överkant av bottenvåningens bjälklag) för bostäder med entré ifrån trapphus ska utföras minst 0,6 meter över och högst 1,2 meter över medelmarknivå för angränsande allmän plats

Bestämmelsen gäller för bostadsbyggrätter utmed områdets huvudstråk.

Motivet till bestämmelsen är att verka för att goda boendekvaliteter kan uppnås samt att säkerhetsställa stadsrummets karaktär och en trygg och levande gatumiljö.

f₉ – Sockel (överkant av bottenvåningens bjälklag) får utföras högst 1,2 meter över medelmarknivå för angränsande allmän plats

Bestämmelsen gäller för byggrätter utmed områdets lugnare stråk.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa stadsrummets karaktär och en trygg och levande gatumiljö.

Utförande

b₁ - Balkonger tillhörande bostäder får ej uppföras inom 80 meter ifrån kylsystem med ammoniak

Bestämmelsen gäller för bostäderna inom kvarteret närmast ishallen.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att området är lämpligt för bostadsbyggande med hänsyn till risk.

Utnyttjandegrad

e₁ – Största bruttoarea är 2 500 m². (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för förskolan.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret.

e₂ – Största bruttoarea är 2 500 m².

Bestämmelsen gäller för den nya tillbyggnaden inom *Vagnverkstadens* sydvästra hörn.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret.

e₃ – Största bruttoarea är 5 000 m². Högst 25 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader.

(Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för det östra kvarteret utmed Södra Bulltoftavägen.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

**e₄ – Största bruttoarea är 7 000 m². Högst 25 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader.
(Avgränsas av användningsgräns)**

Bestämmelsen gäller för det östra kvarteret söder om vagnhallen.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

**e₅ – Största bruttoarea är 8 500 m². Högst 25 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader.
(Avgränsas av användningsgräns)**

Bestämmelsen gäller för bostads- och centrumbebyggelsen inom det norra kvarteret intill Kontinentalbanan.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

e₆ – Största bruttoarea är 10 000 m². Högst 50 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för det södra kvarteret väster om *Vagnverkstaden*.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

e₇ – Största bruttoarea är 11 000 m². Högst 50 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för kvarteret norr om *Traversstråket*.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

e₈ – Största bruttoarea är 12 000 m². Högst 50 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för kvarteret norr om den triangelformade parken.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

e₉ – Största bruttoarea är 13 500 m². Högst 50 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för det norra kvarteret väster om *Vagnverkstaden*.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

e₁₀ – Största bruttoarea är 15 000 m². Högst 50 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för kvarteret intill Södra Bulltoftavägen samt Hagtorpsgatan.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

e₁₁ – Största bruttoarea är 19 500 m². Högst 75 m² av dessa får utgöras av komplementbyggnader. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller för det mittersta kvarteret intill Kontinentalbanan.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa den totala exploateringen inom kvarteret samt att begränsa mängden komplementbyggnader som får uppföras.

Varsamhet

k₁ - Kulturhistoriskt särskilt värdefull byggnad vars väsentliga karaktärsdrag och värden ska tas tillvara vid ändring. (Avgränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen omfattar den befintliga bebyggelsen som bedömts som kulturhistoriskt särskilt värdefull.

Motivet till bestämmelsen är att precisera de karaktärsdrag och värden som ska tas tillvara vid förändringar och ombyggnation.

Ändrad lovplikt

a₁ – Marklov krävs även för fällning av träd

Bestämmelsen omfattar utpekade träd som omfattas av fällningsförbud.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att bestämmelsen om fällningsförbud kan följas upp genom marklov.

a₂ – Bygglov krävs även för interiöra åtgärder som påverkar ursprunglig planlösning och bevarad fast inredning.

Bestämmelsen omfattar delar av den befintliga bebyggelsen (*Verkstadskontoret* samt *Ångcentralen*) inom området.

Motivet är att säkerhetsställa att bestämmelsen om skydd av kulturvärden som omfattar interiör och planlösning går att följa upp vid bygglovprövning.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Höjd på byggnader

Utöver högsta våningsantal får vindsvåning alternativ takvåning motsvarande 65 procent av underliggande vånings bruttoarea uppföras. Takvåning ska i huvudsak utföras indragen minst 1,5 meter ifrån fasadliv.

Bestämmelsen gäller för all bebyggelse som omfattas av reglering av våningsantal.

Motivet är att möjliggöra inredning av vind eller uppförande av takvåning utöver det angivna våningsantalet.

Skydd mot störningar

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 (kl. 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA. För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² 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 (kl. 06.00 - 22.00) Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Bestämmelsen gäller för all kvartersmark.

Motivet med bestämmelsen är att säkerhetsställa att marken görs lämplig för bostadsändamål utifrån gällande bullerriktvärden vid tiden för detaljplanens antagande.

Utformning

Grönytefaktor om minst 0,6 per kvarter ska uppnås inom område planlagt för B och BC, byggrätt för BC₁RZ₁ undantagen.

Bestämmelsen omfattar kvartersmark för bostäder, undantaget Vagnverkstadens påbyggnad.

Motivet till bestämmelsen är att säkerhetsställa att kvartersmarken utformas med en hög andel grönska i enlighet med stadsbyggnadsnämndens riktlinjer för grönytefaktor.

Största husdjup för flerbostadshus är 13 meter och för radhus och staplade radhus 11 meter.

Bestämmelsen omfattar flerbostadshus, staplade radhus och vanliga radhus.

Motivet till bestämmelsen är att reglera husdjupet. Med husdjup avses avståndet fasadliv till fasadliv, undantaget utanpåliggande balkonger.

Balkonger och burspråk får finnas utöver största husdjup och på en lägsta höjd av 3,5 meter över allmän plats. Balkonger, burspråk och takkupor får högst uppföras utmed en tredjedel av fasadens eller takets längd och ska vara väl integrerade i byggnadens överordnade gestaltning. Balkonger får inte glasas in utanför fasadliv. Loftgång får inte finnas undantaget för staplade radhus. Balkonger mot GATA₁ får skjuta ut högst 1 meter ifrån fasadlivet. Utmed fasader som vetter mot kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelse ska balkonger vara indragna, franska eller spanska och burspråk får ej finnas. Balkonger och burspråk får utmed övriga fasader högst skjuta ut 1,5 meter respektive 0,7 meter ifrån fasadlivet. Fasader på bottenvåningen ska gestalts med extra stor omsorg avseende materialval och detaljrikedom.

Bestämmelsen omfattar all ny bebyggelse inom området.

Motivet till bestämmelsen är att skapa förutsättningar för en god gestaltning, helhetsverkan och ljusinsläpp. Motivet är också att säkerhetsställa att fasader som vetter mot den kulturhistoriska miljön utformas enhetliga.

Fasad mot och närmare än 60 meter ifrån närmaste spår med godstrafik ska uppföras i lägst

brandklass EI30 och fönster i EW30

Bestämmelsen omfattar all ny bebyggelse inom 60 meter ifrån Kontinentalbanan.

Motivet till bestämmelsen är säkerhetställa att bebyggelsen blir lämplig för bostadsändmål med hänsyn till risk.

Central avstängningsbar ventilation ska finnas för bostäder inom 150 meter ifrån spår med godstrafik

Bestämmelsen omfattar all ny bebyggelse inom 150 meter ifrån Kontinentalbanan.

Motivet till bestämmelsen är säkerhetställa att bebyggelsen blir lämplig för bostadsändmål med hänsyn till risk.

Entréer till lokaler och flerbostadshus ska ansluta i nivå med omgivande allmän plats. Huvudentréer till lokaler ska placeras mot allmän plats. Entréer till flerbostadshus ska utformas genomgående mellan bostadsgård och allmän plats. Fasader till flerbostadshus som är längre än 40 meter ska ha minst två entréer mot allmän plats och fasader kortare än 40 meter minst en entré. Alternativt ska minst 50% av lägenheterna i markplan ha lägenhetsentréer ut mot allmän plats.

Bestämmelsen gäller för all bebyggelse inom området.

Motivet är säkerhetsställa en hög entrétäthet för att främja en levande och trygg gatumiljö.

Lokal för centrumverksamhet och/eller bostadskomplement ska utföras med minst 3,5 meter mellan bärande bjälklag.

Bestämmelsen gäller för nya lokaler i bottenvåningen inom området.

Motivet är att möjliggöra att lokaler som initialt byggs för att innehålla bostadskomplement kan omvandlas till att inhysa centrumändamål genom att säkerhetsställa att avståndet mellan bjälklagen är så pass högt att alla nödvändiga funktioner kan rymmas.

Uteplatser till enskilda bostäder får inte placeras på förgårdsmark mot TORG OCH GATA₁, undantaget bostäder med egen entré.

Bestämmelsen gäller för bostäder utan egen entré.

Motivet är begränsa möjligheten att utföra privata uteplatser på förgårdsmarken utmed områdets mest publika stadsrum.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföreningar är avhjälppta

Bestämmelsen gäller för hela planområdet.

Motivet är att säkerhetsställa att marken är lämplig för sitt ändamål innan byggnation kan påbörjas.

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

Topografi

Nuläge

Topografin inom planområdet är flack och sluttar, undantaget mindre variationer inom området, naturligt svagt åt nordväst. Det flacka landskapet har varit både en förutsättning för och resultat av den ursprungliga verksamheten på platsen. Kontinentalbanan ligger upphöjd på en bank väster om planområdet och i den allra nordvästligaste delen där järnvägsspåren inom området ansluter till Kontinentalbanan stiger topografin upp mot banvallen.

Konsekvens

Topografin inom detaljplaneområdet kommer att behöva bearbetas för att möjliggöra omhändertagandet av dagvatten och skyfall. Placeringen och utformningen av fördröjningsytorna har valts för att minimera intrång inom områden som bedömts viktiga ur kulturhistorisk hänsyn. Planområdet kommer i huvudsak fortsättningsvis uppfattas som flackt med undantag för de kommande fördröjningsytorna som i delar kommer att behöva utföras 1,5-2 meter djupa.

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Nuläge

Järnvägsverkstäderna är en plats med stark karaktär, präglad av Statens Järnvägars ursprungliga verkstadsanläggning, dess röda tegelarkitektur, järnvägsspår och anläggningar, dess landskap och den spontana växtligheten och de nya verksamheter som etablerats inom området på senare år.

Den tidigare slutna verksamheten präglar fortfarande området, barriärer till resterande stad är påtagliga med banvallar, staket och en inåtvänd karaktär. Området har trots att det idag är öppet för allmänheten en egen särprägel som endast hittas på andra områden med liknande verksamhetshistoria.

Området är uppbyggt för att lok, vagnar och vagndelar skulle kunna föras in ifrån Kontinentalbanan, in i de olika verkstadsbyggnaderna för att repareras och sedan föras tillbaka ut på banvallen igen. Strukturerna och rumsligheterna är storskaliga och anpassade efter järnvägens geometrier och de tillsammans med järnvägsspår, verkstadsbyggnaderna och de tekniska installationerna som finns kvar inom området bidrar till förståelsen av platsen. Den tydliga läsbarheten av områdets ursprungliga funktion, de bevarade sammanhangen och rumsligheterna gör området till något unikt.



Vy över järnvägsspåren på väg ifrån det stora spårområdet in genom Vagnverkstadens portar. Copyright: Alessandro Guida / paesaggisensibili

I den västra delen av planområdet präglas landskapet av ett vidsträckt spårområde. Här är terrängen mycket flack, vegetationen är låg och tuktad och himmelsrummet och järnvägsspårens välvda riktningarna påtagliga. Från Kontinentalbanan löper järnvägsspåren in över området i ett bågformat knippe. Järnvägsspåren leds in i *Vagnverkstadens* västra fasad genom de många och stora portarna och längs med det långa *Traversstråket* mot de centrala delarna av området, *Huvudförrådets* lastkaj och *Hjulverkstaden*.



De välvda spåren, det flacka landskapet och öppna himmelsrummet inom spårområdet i områdets västra del. I bakgrunden syns kontinentalbanan upphöjda banvall.

Tidigare fortsatte verkstadsområdet även ännu längre österut, där en lokverkstad fanns, och man kan fortfarande föreställa sig hur det upplevdes när denna låg i slutet av den långa siktlinjen utmed *Traversstråket*.



Vy utmed Traversstråket med Huvudförrådets lastkajer till höger i bild.
Foto:©Alessandro Guida / paesaggisensibili

I den östra delen av planområdet präglas landskapsbilden av de ursprungliga verkstadsbyggnaderna i rött tegel som ligger samlade omkring ett stort parkrum. Här finns den stora *Vagnverstaden*, *Hjulverkstaden* och *Smedjan*, *Huvudförrådet*, *Verkstadskontoret* och det lilla *Gasverket*. Bebyggelsen är storskalig men relativt låg och har en tydlig horisontell utbredning i landskapet och mellan dem öppnar, precis som över spårområdet, ett stort himmelsrum upp sig. Byggnaderna har ett tydligt släktskap och är utförda i rött tegel, med rundbågiga portar och fönster, skulpturala takformer med lanterniner och svart takpapp och håller en genomgående hög arkitektonisk kvalitet. Omsorg om detaljer i murverket, strävpelare, valvbågar och konststen vittnar om en hantverksskicklighet och genomarbetad tegelarkitektur som lagt grunden för en gestaltning som hållit över tid och som hjälper med att bryta ner den stora skalan. Storleken och formen på byggnaderna spänner vitt ifrån *Vagnverkstadens* utbredda, horisontella volym till *Ångcentralens* höga nästan kyrkliga volym, ner till det lilla *Gasverket*. Bebyggelsen har, trots skillnaderna i form och volym, tack vare sitt likartade

utförande, ett tydligt släktskap som förenar dem och gör att man upplever var och en av dem som delar av det större sammanhanget.



Ångcentralen i den centrala delen av området. Foto:©Alessandro Guida / paesaggisensibili



Verkstadskontoret vid infarten i den norra delen av området. Foto:©Alessandro Guida / paesaggisensibili



*Huvudförrådet med sin lastkaj och skärmtak i den norra delen av området.
Foto:©Alessandro Guida / paesaggisensibili*



Del av Vagnsverkstaden med sina karakteristiska portar och en av tillbyggnaderna mot väst. Foto:©Alessandro Guida / paesaggisensibili

Interiört är de stora byggnadernas volymer häpnadsväckande och unika, med generös takhöjd och rum som spänner från fasad till fasad. De stora ljusinsläppen genom lanterniner i

taket, de bågformade fönsterna och vagnportarna i fasaderna, skapar ett både visuellt och faktiskt samspel mellan inne och ute och på tvärs av byggnaderna.



*Vagnverkstadens häpnadsväckande inre volym och vackra färgsättning.
Foto:©Alessandro Guida / paesaggisensibili*

De sentida tilläggen inom verkstadsanläggningen är relativt få, men berättar om senare tiders kompromisslösa förhållningssätt till det befintliga där funktion fått gå först. Ur samma kompromisslösa förhållningssätt härrör exempelvis också de stora asfaltyrorna, makadamytor, lastkajer, skärmtak samt de enkla lagerbyggnader som finns spridda över området. Området är på många sätt lämnat relativt orört sedan den ursprungliga anläggningen lades ner, och kvar finns förutom järnvägsspåren och verkstadsbyggnaderna även flera av de gamla tekniska installationerna såsom stolpar, väggur, elanläggningar men också interiöra detaljer såsom smörjgropar, lampor, färgsättningar.

Järnvägsverkstäderna var under perioden då SJs verksamhet pågick fortfarande stängt för utomstående. Succesivt sedan den ursprungliga verksamheten la ner har dock nya verksamheter tillåtits flytta in på området och i de gamla byggnaderna, och området har öppnats upp för allmänhet och besökare. Platsen har ianspråktagits både av temporära inslag men också av verksamheter som på sikt skulle kunna finnas kvar här. Områdets generösa, oprogrammerade, robusta och därigenom tillåtande ytor har skapat en grogrund för kreativitet och medskapande som tillåtits sätta sin prägel på området. Nya utemiljöer har anlagts och befintliga byggnaderna har inretts för att husera det nya livet. I vissa delar står byggnaderna nästan orörda och nyttjas tillfälligt vid speciella tillställningar, medan det i andra delar har genomförts lite större investeringar för att möjliggöra en mer kontinuerlig verksamhet. Det samlade intrycket är en ny epok där begränsade investeringar, gör-det-själv-anda, kreativitet, lekfullhet och ägandeskap präglar den miljö som vuxit fram. Det här nya lagret präglar även det i hög grad Järnvägsverkstädernas karaktär idag.



De nya verksamheterna som tillåtits ta plats inom området präglas av lekfullhet och en gör-det-själv anda.

Norr om planområdet breder Kirsebergsstaden ut sig. Kirseberg låg länge avskilt ifrån staden genom järnvägen och uppfattas än idag i hög grad som en egen del, en by i staden, med en egen karaktär. Här samsas flerbostadshus med små gathus och verksamhetsbyggnader ifrån olika epokrar. Bebyggelsen har vuxit fram succesivt, byggnad efter byggnad, tillsynes utan överordnade eller styrande ideal och med relativt sätt små medel. Detta bidrar till områdets

variationsrika och brokiga och icke tillrättalagda uttryck. Gentrifieringen har gått långsamt, och många av de verksamheterna som finns här har lokal förankring. I området finns också en stark gemenskap mellan de boende och känsla av tillhörighet till platsen.



Kirsebergs brokiga och intima gaturum.

Väster om planområdet ligger kontinentalbanan, öster om planområdet inom det som en gång var en del av anläggningen en större bussdepå, samt söder om resterande delar av fastigheten. Söder, öster och även tidigare väster om området breder sig stora odlings- och koloniområden ut sig. De har en lång historia på platsen och har funnits i olika form och utbredning genom årtionden.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande kommer innebära att landskapsbilden inom området förändras drastiskt. I från att ha varit en sluten verkstadsanläggning kommer området att

omvandlas till en ny blandad stadsdel, med nya bostäder och invånare, nya verksamheter, förskolor, parker och gatunät. De viktigaste karaktärsdragen har i arbetet med detaljplanen eftersträvat att bevaras, och planförslaget har i den utsträckningen det varit möjligt tagit hänsyn till dessa.

Den befintliga bebyggelsen som utpekats som kulturhistoriskt särskilt värdefull inom området kommer att bevaras och förses med rivningsförbud och skydds- och varsamhetsbestämmelser. Den befintliga bebyggelsen kommer att utvecklas för ett verksamhetsinnehåll med förhoppning om att deras robusta och flexibla utförande och kulturhistoriska värden därigenom kan bevaras. Likaså finns en förhoppning om att de verksamheter idag finns inom området kommer att kunna fortsätta finnas där och tillsammans med ytterligare nya verksamheter inom liknande områden fortsätta att prägla platsen i en kreativ och medskapande anda.

Det centrala parkrummet mellan den befintliga bebyggelsen är bevarad och utvecklas till ett nytt parkrum med syfte att bibehålla den visuella kontakten mellan de enskilda byggnaderna och det öppna himmelsrummet.

Traversstråket och den långa siktlinjen mellan den tidigare lokverkstaden och Kontinentalbanan bibehålls och förstärks som ett esplanadliknande stadsrum. Inom traversstråket bibehålls järnvägsspår och den höga traversen i syfte att bevara både karaktären och läsbarheten av områdets ursprungliga funktion.

Den nya bebyggelsen inom området har i hög grad koncentreras till området väster om vagnverkstaden samt norr om traversen, och det är framförallt inom dess områden som landskapsbilden kommer att förändras. Södra Bulltoftavägen

kommer att utvecklas med ny bebyggelse och som kommer att stärka upplevelsen av gatan som en stadshuvudgata, och en ny bebyggelsestruktur med nya stråk kommer att binda ihop Järnvägsverkstäderna med kvarteren Östergård strax norr om planområdet. I områdets västra del kommer stora delar av det ursprungliga spårområdet att bebyggas, och den öppna mycket karakteristiska karaktären som finns där idag försvinna. Viss anpassning till de befintliga strukturen har skett genom att det sydligaste järnvägsspåret i spårknippet bevarats och låtits göra formmässigt avtryck på den nya kvartersstrukturen och bebyggelsen, så att dess rörelse ifrån Kontinentalbanan och in mot Vagnverkstaden fortfarande kommer att kunna avläsas. Vidare har också ett par av de spår som leder in i Vagnverkstaden ifrån väster bevarats som en påminnelse av den ursprungliga logiken som präglade området.

Vegetation, grönstruktur och grönområden

Nuläge

Vegetationen och landskapet inom detaljplaneområdet präglas fortfarande av den grund som verkstadsverksamheten lade. Detaljplaneområdet präglas idag i hög grad av ett ruderat successionslandskap där vegetationen har fått etableras fritt. Inom området som helhet finns en tydlig gradient från sandig, örtartad ruderatmark i nordväst till tidig skoglig succession i sydost. De centrala delarna och ruderatmarken inom spårområdet i nordväst har ett öppet uttryck medan de södra delarna ger ett mer lummigt och grönt intryck. Känslan av att naturen har tagit över bidrar till en spännande och inbjudande karaktär i området.

I stora delar av området har en spontan vegetation etablerats och vuxit upp och under årens lopp tagit en mer eller mindre förvildad form. Inom spårområdet i områdets västra del, där

verksamheten pågått intensivt har denna vegetation medan verksamheten varit igång hållits hårt tuktad och här ses idag en hedlik, ruderat, örtrik vegetation i en karakteristisk färgskala. I den södra delen av området har vegetationen under en längre tid tillåtits växa mer fritt och här återfinns ett landskap i ett senare successionsstadie. Vegetation är skogslik och snårig med träd av pionjärarter såsom björk, poppel och oxel och med en rik undervegetation av hagtorn, björnbär och klematis och liknande.

I områdets centrala delar, mellan byggnaderna finns också rester av den gamla parkanläggningen som anlades medan verksamheten var igång. I samband med att området under en längre tid stått obrukat och utan sammanhållen verksamhet har planteringarna utvecklats fritt och fått en mer förvildad karaktär. Även här i de centrala delarna har ruderat vegetationen letat sig in i takt med att skötseln upphört. Det går dock fortfarande att urskilja de tidigare anlagda ytorna, framför allt i de centrala öppna delarna mellan *Vagnverkstaden*, *Hjulverkstaden* och *Ångcentralen*. Bland annat står flera större träd, likt vårdträd i olika delar av området, och det finns rester av mindre planteringar av bland annat oxel, fruktträd och syren. Det finns även spår av spaljerade träd på flera fasader men som nu är borttagna.

Under de senaste åren har inriktningen för skötseln av området ändrats och delar av den centrala grönytan mellan de befintliga byggnaderna har i viss mån rustats upp och anpassats för de verksamheter som finns inom området idag. I anslutning till *Vagnverkstaden* har odlingar i pallkragar och en uteservering skapats till den tillfälliga restaurangen.

I den norra delen av planområdet finns ett mindre koloniområde med äldre ursprung, också en rest av SJs verksamhet inom området. Det finns också strax sydöst om

området ett lite större koloniområde som utvecklats i etapper över det senaste århundradet.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att nya allmänna ytor i form av park och grönytor tillkommer. Samtidigt försvinner stora delar av den befintliga ruderatmarken som har höga ekologiska och karaktärsskapande värden till följd av saneringen och exploateringen för ny bebyggelse. Nya ytor för ruderatmark kommer att anläggas men dessa blir avsevärt mindre till ytan och med en annan artvariation jämfört med de ursprungliga.

Resterna av den ursprungliga parkanläggningen kommer, undantaget de mest bevarandevärda träden, att försvinna. Orsaken är även här att marken behöver saneras och att det inte är möjligt eller ekonomiskt försvarbart att bevara de enklare vegetationsstrukturerna. Parkrummet mellan byggnaderna kommer docka att bibehållas, och en ny stor park att etableras på platsen.

Ett stort antal träd och buskar försvinner till följd av nybyggnationen och saneringen, totalt fälls cirka 150 träd och 15 sparas. Detta påverkar både krontäckningen i området och den upplevda lummigheten. I dagsläget uppgår krontäckningen i detaljplaneområdet till cirka 10%. Krontäckningen kommer på sikt att öka men kommer under ett antal år, då de nyplanterade träden etableras, att ligga under dagens krontäckning. Om cirka 20 år kan krontäckningen åter igen vara uppe på cirka 10%. Området når inte det satta målet på 30% krontäckning utan endast upp till 23% inom 30-40 år. Detta beror främst på att stora delar av parkmarken måste vigas åt dagvattenhantering.

Genomförandet innebär också att odlingslotterna i områdets norra del försvinner. Dessa kommer delvis att ersättas med kommunala odlingslotter i kommande etapper.

Sociala frågor

Barnperspektiv

Nuläge

Planområdets utseende och beskaffenhet skapar både för- och nackdelar för barns rörelse och möjlighet att ta del av området. Området skulle idag kunna upplevas som en osäker och lite skrämmande miljö för mindre barn. Dels för att området kan vara svårläst och inte anpassat och tillrättalagt som i andra anlagda grönområden. Men för lite äldre barn kan den ruderata naturen och den äldre bebyggelsen skapa helt unika förutsättningar för barnens fantasi, upplevelse och lärande.

Möjligheterna att röra sig genom området självständigt som barn är begränsade då det fortfarande finns stora delar som är inhägnade och tydliga stråk saknas. Även de nu tillfälliga arrangemangen som finns inom området framförallt under sommarhalvåret är främst till för vuxna eller familjer.

Platsens lite övergivna karaktär kan säkert vara lockande för äldre barn och ungdomar. Delar av området är tack vara den vildvuxna vegetationen skyddad från insyn från omgivande stråk och verksamheter.

Konsekvenser

Enligt FNs barnkonvention som idag är lag i Sverige, ska barns bästa sättas i främsta rummet.

Planförslaget har goda förutsättningar att bli en bra miljö för både barn och vuxna. Genom att skapa en tydligare struktur i stadsdelen skapas också bättre förutsättningar för barns rörelse och att denna kan ske på ett säkert sätt.

Grönområdena i form av den stora grannskapsparken med möjlighet till lek och rörelse kan tillsammans med de mindre parkerna och det långsträckta *Naturstråket* längs banvallen skapa goda förutsättningar för barns rörelse.

Jämlikhet

Nuläge

Jämlik stadsbyggnad innebär att det ska finnas förutsättningar för alla individer att använda stadsmiljön. Järnvägen 1:5 har länge varit avskild och stängd för allmänheten på grund av den verksamhet som bedrivits på platsen. Under senare år har fastigheten öppnats upp och används nu för i huvudsak tillfälliga verksamheter i väntan på exploatering och utveckling av platsen.

Den tillfälliga karaktären skapar i vissa avseende en mindre jämlik plats. Mark och platser inom fastigheten är inte tillrättalagda så det är möjligt att ta sig fram som individ med olika funktionsvariationer vilket sätter begränsningar för delar av befolkningen. De ibland öde och öppna spårområdena och de naturligt uppväxta busk- och trädpartier kan upplevas som skrämmande under de mörka delarna av dygnet vilket också kan tros skapa begränsningar av användandet av platsen för delar av befolkningen.

Konsekvens

Utvecklingen av hela fastigheten Järnvägen 1:5 och förverkligande av den fördjupade översiktsplanen syftar till att skapa en tillgänglig och jämlik stadsdel som skapar förutsättningar för alla boende och besökare att uppfatta platsen som attraktiv, lättbegriplig och trygg.

Planförslaget ger möjlighet till fler att få tillgång till den tilltänkta stadsdelen. En tydlighet i strukturen av planförslaget skapar en lättläst närmiljö som underlättar både för barn och individer med funktionsvariation. En lättläst stadsstruktur skapar även en upplevd trygghet när man rör sig i staden.

Planområdet kommer även att vara väl försörjt med kollektivtrafik och gång- och cykelbanor vilket skapar möjlighet för hållbara transportlösningar. Idag visar statistiken på att det i huvudsak är kvinnor som reser kollektivt, medan män i högre grad använder bil. Med närhet till god kollektivtrafik skapas förutsättningar för en förändring i resandemönster och därmed skapas också en mer jämställd stadsutveckling.

Service

Samhällservice

Nuläge

Inom planområdet finns idag ingen samhällsservice.

Inom cirka 500 meter från planområdet finns det tre kommunala förskolor: Kirsebergstornets förskola som ligger intill Vattenverksgatan norr om detaljplaneområdet, Bulltofta förskola som ligger väster om planområdet längs Södra Bulltoftavägen och Johanneslust förskola som ligger söder om aktuellt detaljplaneområde.

Det finns ytterligare fem mindre privatägda förskolor i Kirseberg, som ligger närmre detaljplaneområdet än vad de kommunala förskolorna gör.

Det finns två kommunala grundskolor som båda ligger mellan 700–800 meter från detaljplaneområdet. Kirsebergsskolan ligger norr om aktuellt område längs med Lundavägen och är en skola för förskoleklass till och med årskurs 6. I sydöst ligger Mölletoftaskolan som är en skola från förskoleklass till årskurs 3. Närmsta kommunala högstadieskola är Stenkulaskolan som ligger en dryg kilometer bort. Utöver befintliga skolor planeras en ny högstadieskola för årskurs 6-9 uppföras inom fastigheten Mölledalsskolan 1 öster om planområdet. Genomförandet av skolan/investeringen i en ny skola är beslutad i kommunfullmäktige december 2024.

Det finns två privatägda grundskolor i Kirseberg. Den ena är Malmö Friskola som har förskoleklass till och med årskurs 6, ligger cirka 300 meter från planområdet. Den andra, Backaskolan ligger i Sege Park ca 900 meter ifrån planområdet och har plats för drygt 200 elever och är även denna en skola från förskoleklass till och med årskurs 9.

Det finns en vårdcentral i Kirseberg och tre stycken i anslutande bebyggelseområden. Den närmaste finns i Kirseberg ca 700 meter från planområdet.

Det finns även ett bibliotek i Kirseberg som ligger cirka 700 meter från planområdet.

Konsekvenser

Den tilltänkta utbyggnaden enligt den fördjupade översiktsplanen genererar ett behov av tre förskolor inom området för helhetsplanen. Planförslaget möjliggör en av dessa, nordväst om den stora *Vagnverkstaden*. Förskolan planeras för 140 barn vilket bedöms täcka det behov som uppstår i och med genomförandet av detaljplanen. Förskolan har lokaliserats i den nordvästra delen av planområdet för att lättare nås från de östra delarna av centrala Malmö, där det även framgent råder en viss brist på förskoleplatser.

Vad gäller grundskola behöver det tillkomma en grundskola med anledning av utbyggnaden. Behovet uppstår dock först på sikt och grundskolan ligger därför planerad i senare utbyggnadsetapper och utanför planområdet.

Kommersiell service

Nuläge

Inom detaljplaneområdet finns idag ett mindre antal kommersiella verksamheter. Några av verksamheterna är av tillfällig karaktär men det finns även verksamheter som på sikt bedöms finnas kvar inom området, så som kafferosteriet i den gamla *Hjulverkstaden*.

Dagligvaruhandel finns idag vid Kirsebergs torg och längre österut utmed Vattenverksgatan. På Johanneslust på andra sidan Simrishamnsbanan finns matbutiker i form av Lidl och Luco Food. Det finns även specialbutiker som Bulltofta kött längs Södra Bulltoftavägen. En ny livsmedelsbutik planeras även i Ellstorp intill Östervärns station.

Apotek finns cirka 500 meter från planområdet längs Vattenverksgatan i befintliga Kirseberg.

Konsekvenser

Centrumverksamhet möjliggörs både i befintliga byggnader och i den nya bebyggelse. Den befintliga bebyggelsen avses nyttjas för en bred blandning av produktionsverksamheter inom framförallt kultur, fritid, lättare tillverkning, hantverk, mat och dryck och event. Här finns möjlighet för en viss andel handel och centrumverksamhet, men också möjlighet för fabriksförsäljning och serveringar i anslutning till den enskilda verksamheterna. Dagligvaruhandel är inte möjligt att uppföra i den befintliga bebyggelsen. I den nya bebyggelsen möjliggörs det för mindre lokaler för centrumverksamhet och dagligvaruhandel.

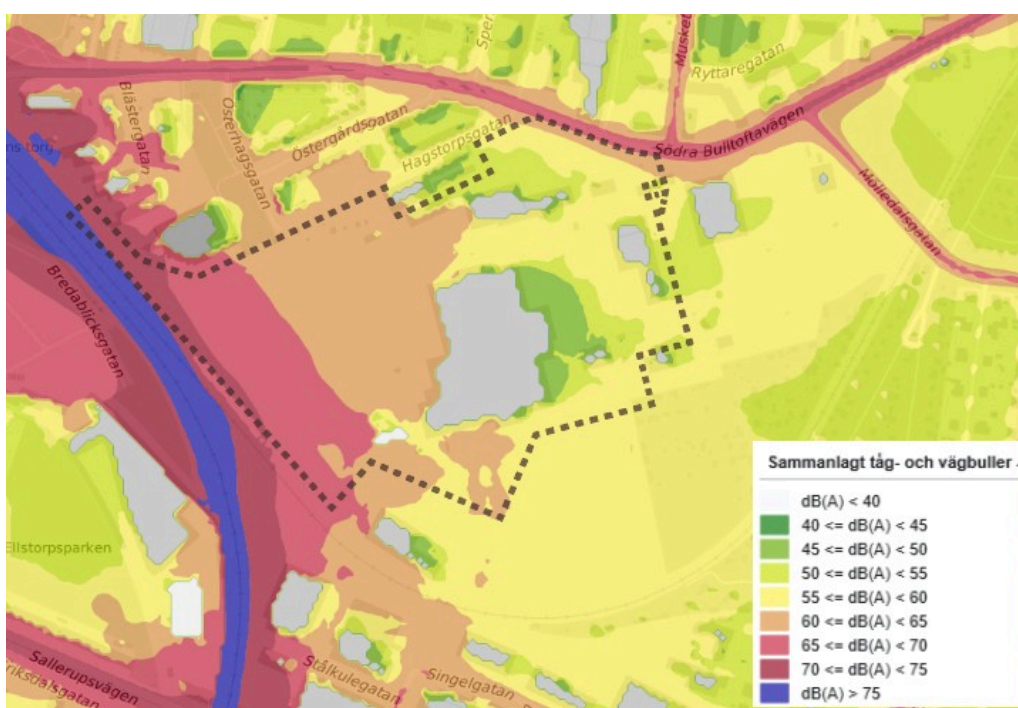
I denna första etapp av utbyggnad av helhetsplanen finns inga möjligheter för en större dagligvaruhandel, utan detta planeras istället i nästkommande etapper.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Nuläge

Detaljplaneområdets läge i staden där planområdet gränsar till Kontinentalbanan i väster gör att stora delar av området är bullerutsatt. Malmö stads bullerkartläggning (2022) visar på en högsta nivå över 70 decibel. Kartan redovisas bullernivåer två meter över mark och med en sammanvägning av tåg och vägbuller.



Uppmätta bullervärden för tåg- och vägbuller enligt Malmö stads översiktliga bullerkartering (2022). Planområdet är markerat med svartstreckad linje. Källa: Malmö stad

Konsekvenser

En bullerutredning har tagits fram för att ge en bild av kommande bullernivåer inom området (Tyréns, 2025). Bullerberäkningarna är grundade på att en bullerskärm uppförs utmed Kontinentalbanan.

Utredningen visar att trafikbullerförordningens grundriktvärden ($L_{eq} \leq 60$ dBA) uppfylls vid samtliga planerade bostadshus förutom för bostäderna närmast Kontinentalbanan och intill Södra Bulltoftavägen. Där riktvärdet överskrids behöver bostädernas planlösning anpassas så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en ljuddämpad sida ($L_{eq} 55$ dBA $L_{max} 70$ dBA). En sådan sida erhålls vid fasader som vetter mot innergårdarna. Övriga bostäder kan planeras fritt, utan några krav på bulleranpassade planlösningar.

Särskilt riktvärde gäller för bostäder om 35 kvadratmeter ($L_{eq} 65$ dBA). Detta riktvärde uppfylls vid all planerad bostadsbebyggelse. Därmed kan bostäder av den här typen planeras fritt.

För verksamhetslokaler finns inga krav eller riktvärden för vad ljudnivån bör vara vid fasad. Här gäller att ljudnivån inomhus uppfyller krav enligt BBR och svensk standard, vilket är möjligt att uppfylla med rätt konstruktion av fasader och fönster.

Riktvärden för uteplats ($L_{eq} \leq 50$ dBA, $L_{max} \leq 70$ dBA) uppfylls antingen helt eller delvis vid samtliga planerade bostadsgårdar. För radhusen uppfylls riktvärdet för uteplats på det övre planet för samtliga radhus.

Förutsättningarna att anlägga förskola på den föreslagna platsen bedöms som god ur bulleraspekt eftersom $L_{eq} \leq 50$ dBA uppfylls över stora delar av den planerade förskolegården. Med genomtänkt planering av de övriga

visteleytorna kan Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller vid skolgård uppfyllas utan bullerskyddsåtgärder. Om förskolan inom planområdet behöver komma tidigt i utbyggnaden av området så förutsätter det att kvarteret sydväst om byggs ut först för att gällande riktvärden ska kunna uppfyllas.

Utredningen visar att de beräknade trafikbullernivåerna till stor del uppfyller Naturvårdsverkets föreslagna riktvärden för stadsparkmiljöer (Leq 45 – 55 dBA) vid flera av de föreslagna grönområdena i östra och södra delen av planområdet.

Parker i närheten av Kontinentalbanan är av förklarliga skäl desto mer bullerutsatta med ekvivalenta ljudnivåer som uppgår till 70 – 75 dBA, vilket överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för stadsparkmiljöer med bred marginal. För att uppfylla riktvärdet utifrån aktuellt strukturförslag krävs kompletterande bullerskyddsåtgärder för att sänka bullernivåerna från Kontinentalbanan.

Det pågår diskussioner om möjligheten att uppföra en ny bullerskyddsskärm intill Kontinentalbanan. Den föreslagna skärmen som bullerutredningen baserats på förutsätter placering på Trafikverkets mark med utformning och avstånd till järnvägen enligt figur nedan. Bullerberäkningarna är grundade på att bullerskärmen kommer till stånd, med en höjdsättning på 5 meter ovan rälsöverkant. Inför granskningen kommer genomförandet av bullerskärmen att behöva utredas vidare och säkerhetställas.

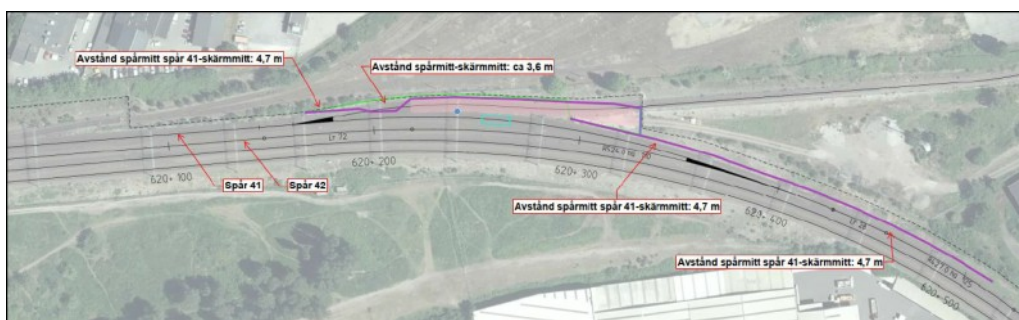
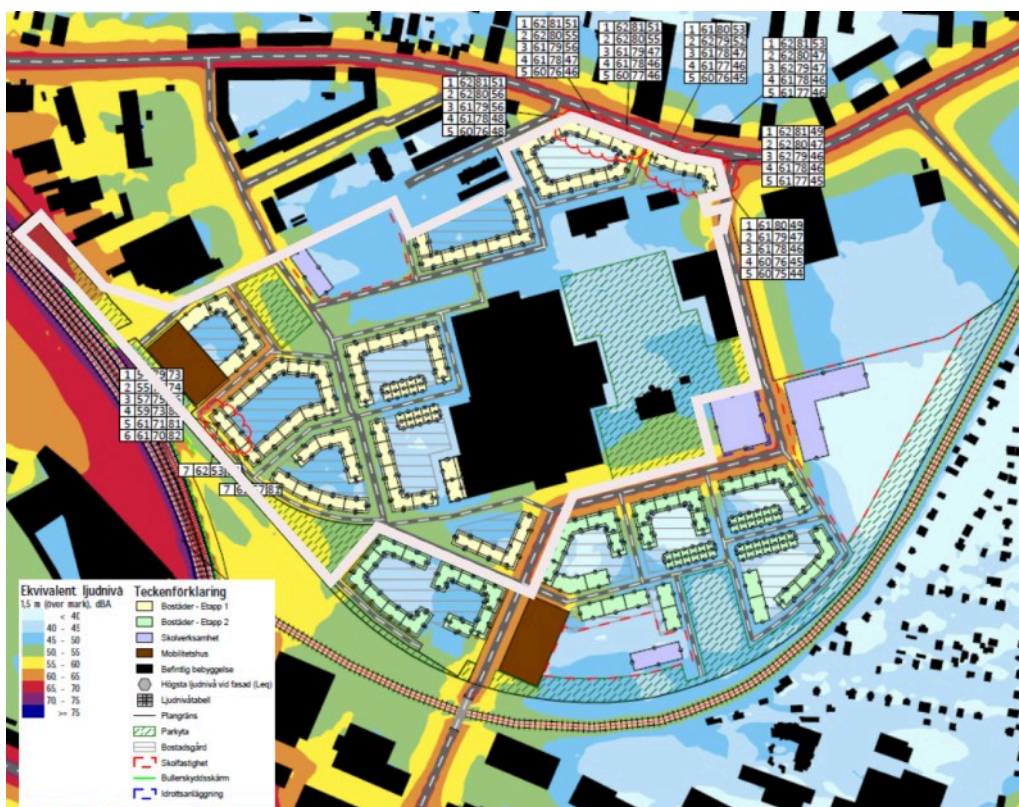


Illustration av den föreslagna bullerskyddsskärmen intill Kontinentalbanan, daterad 2024-11-30. Källa: AFRY/Jernhusen.



Prognosår 2045. Ekvivalent ljudutbredning över planområdet med beräknade ljudnivåer från väg- och spårtrafik vid fasad för planerad bebyggelse. Tabellerade värden avser frifältsvärden och avläses "Våning / Leq / L_{max} väg / L_{max} järnväg". Röda molnmarkeringar visar byggnader där trafikbullerförordningens grundriktvärde överskrids. Planområde inom vit linje.



Prognosår 2045. Maximal ljudnivå, ljudutbredning över planområdet med beräknade ljudnivåer från väg- och spårtrafik vid fasad för planerad bebyggelse. Tabellerade värden avser frifältsvärden och avläses "Våning / Leq / Lmax väg / Lmax järnväg". Planområde inom vit linje.

Risk

Nuläge

Kontinentalbanan

Planområdet gränsar till Kontinentalbanan, en järnvägssträckning som ingår i det lokala och det regionala tågnätet. På sträckan går både persontåg och godstransporter. Kontinentalbanan är också utpekad för farligt godstransporter enligt Översiktsplan för Malmö 2023. Detaljplaneområdet ligger inom riskavståndet till Kontinentalbanan.

Ishall

Strax norr om planområdet finns en befintlig ishall, *Kirsebergs ishall*. Ishallen har ammoniakhantering i sin kylanläggning. Kylanläggning hanterar cirka 285 kg ammoniak. Hanteringen av ammoniak sker som närmast cirka 65 meter från planerad bebyggelse inom planområdet. Detaljplaneområdet ligger inom riskavståndet till kylanläggningen.

Tankstation för drivmedel

Strax öster om aktuellt detaljplaneområde ligger en av Nobinas bussdepåer. Inom depån finns en tankstation för metangas som drivmedel till delar av Nobinas bussflotta. Detaljplaneområdet ligger utanför riskavståndet till tankstationen.

Konsekvenser

Kontinentalbanan

En riskutredning (Tyréns, 2025) har gjorts med syfte att ta fram relevanta underlag avseende nivåer på olycksrisker (individrisk samt samhällsrisk) inom området kopplat till transporterna med farligt gods på Kontinentalbanan samt kopplat till närliggande ishalls kylanläggning.

Resultatet från individriskberäkningen på olika avstånd från Kontinentalbanan visar att risknivåerna aldrig är att betrakta som höga och låga cirka 60 meter från järnvägen.

Riskenivåerna mellan dessa båda "ytterligheter" är belägna inom det så kallade ALARP-området.

Sverige saknar nationella fastställda kriterier avseende hur risker ska värderas. Praxis samt det dokument som kommer närmast nationella kriterier är forskningsrapporten (Värdering

av risk, 1997) publicerad av dåvarande Räddningsverket, nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Enligt de kriterierna som föreslås bedöms risknivån för aktuell bebyggelse vara acceptabel, förutsatt att åtgärder vidtas. Åtgärder har valts utifrån dominerande konsekvenser på aktuellt avstånd (framför allt skydd mot giftig gas och brand).

Lokaliseringen av aktuell bebyggelse landar i majoriteten i fallen i nivå "låg risk" vilket innebär att RIKTSAMs kriterier klaras. För en del av ett kvarter är avståndet till Kontinentalbanan cirka 50-55 meter, vilket är inom det så kallade ALARP-området, där risknivåerna vanligen kan betraktas som acceptabla under förutsättningar att riskreducerande åtgärder genomförs i den utsträckning det är möjligt, ekonomiskt, planeringsmässigt och tekniskt.

Bedömningen är att situationen bör betraktas som acceptabel av följande anledningar:

- För byggnad på cirka 50 - 55 meters avstånd är den beräknade individrisken i den undre delen av ALARP, på väg mot "låg risk" (och därmed i närheten av att klara kriterium i RIKTSAM).
- Beräkningar i aktuell rapport är utförda med hänsyn till AEGL-värden, vilket ger högre framräknad risknivå än den metodik som utgjorde grund till RIKTSAMs kriterier.
- RIKTSAM utgör ett vägledningsdokument och är ej tvingande.
- Kriterier enligt nationell praxis uppfylls, situationen hade bedömts som entydigt acceptabel i andra delar av landet.
- Ett flertal åtgärder vidtas som ej sänker det riskmått som används som kriterium i RIKTSAM (platsspecifik individrisk) men som sänker risknivån i och med ett ökat skydd i händelse av olycka. Åtgärderna fokuserar på de konsekvenser som dominerar på aktuellt avstånd, vilket säkerställer ett så effektivt skydd som möjligt.
- Samhällsrisken är inom ALARP- området, vilket innebär att rimliga åtgärder ska vidtas.

Ishallen

Utredningen (Tyréns, 2025) visar att skadliga nivåer av ammoniak till följd av ett utsläpp kan uppkomma inom planområdet, men att sannolikheten att omkomma är låg. För det vädersscenario som medför längst spridning av ammoniak är sannolikheten att omkomma utomhus 5 % vid närmaste planerat bostadshus. Detta vädersscenario kan endast inträffa på natten vilket minskar sannolikheten för att personer befinner sig utomhus. För det andra vädersscenariot är risken att omkomma 0% vid närmaste planerat bostadshus. För båda vädersscenarierna är sannolikheten att omkomma inomhus till följd av ett utsläpp med ammoniak 0%. Beräkningarna visar också att sannolikheten att omkomma understiger 1% på 77 meters avstånd från utsläppet.

Vid ett utsläpp är det inte säkerställt att hela mängden i kylmaskinen släpps ut till omgivningen. Utsläppet kan begränsas genom att ventilationen stängs av (vilket den ska göra vid ett utsläpp) eller genom aktiv åtgärd från personal eller räddningstjänst. En sådan begränsning har inte utretts i detalj men beräkningar har genomförts då halva mängden ammoniak i kylmaskinen släpps ut. Beräkningarna visar att skadliga halter kan uppstå inom planområdet men att sannolikheten att omkomma vid närmast planerade bostadshus understiger 1%.

I riskvärderingen beaktas att beräkningarna utgår från det förmodade värsta fallet, där hänsyn inte tagits till sannolikheten för ett sådant scenario. Sannolikheten för att alla faktorer som ger upphov till de beräknade fallen bedöms vara låg. De beräknade fallen innebär att det först ska ske ett utsläpp där hela innehållet läcker ut och senare att de valda parametrarna avseende väder medför att planområdet påverkas. I aktuellt fall ska också ventilationen felfunktionera så att den inte stänger av vid ett utsläpp av ammoniak. Beräkningarna förutsätter alltså att ammoniak läcker ut från maskinrummet även om ventilationen ska stängas av.

Trots att sannolikheten för ett utsläpp och konsekvenserna vid ett sådant utsläpp bedöms vara låga är det rimligt att införa åtgärder för att begränsa sannolikheten att personer utomhus inom planområdet påverkas av ett utsläpp av ammoniak. För att uppnå detta ska balkonger till bostäder och annan känslig markanvändning inte placeras inom 80 meter från maskinrummet (utbyggnaden mot Kontinentalbanan) med kylmaskinen.

Riskreducerande åtgärder

För att risken ska vara acceptabel inom området ska följande åtgärder vidtas:

- Avstånd mellan balkonger som tillhör bostäder och ishallens maskinrum med kylmaskinen ska vara minst 80 meter. Detta innebär att hänsyn behöver tas för bebyggelsen närmast ishallen. Detta gäller under förutsättning att ishallens kylsystem med ammoniak fortsatt är i drift.
- Känslig markanvändning, såsom förskola, ska inte placeras inom 80 meter från maskinrummet med kylmaskinen.
- Ett bebyggelsefritt avstånd om ca 30 m mellan fasad och järnväg (närmaste spårmitt) för persontåg ska upprätthållas.
- Ett avstånd om 30 m ska upprätthållas mellan fasad och närmaste räl för godståg.
- Fasad i riktning mot järnväg inom 60 m från Kontinentalbanan (närmaste räl tillhörande spår med godståg), ska uppföras i brandklassad i lägst EI30 och med fönster i EW 30. Sådana fönster får vara öppningsbara. Kraven på fasaden gäller inom 60 m från närmaste räl tillhörande spår med godstrafik (Kontinentalbanan) om ej byggnad är skyddad av annan byggnad.
- Dörrar tillåts i riktning mot järnväg, dock ska bostäder inom 50 m från järnvägen ha tillgång till väg ut i annan riktning. Som "väg ut" kan annat trapphus räknas. Inget särskilt krav på formell utrymningsväg föreligger för denna väg ut. Denna väg ska ej innebära förflyttning på den sida av huset som vetter mot järnvägen, utan vara i skydd i händelse av en olycka på järnvägen.
- Centralt avstängningsbar ventilation ska finnas för bostäder inom 150 m från spår för godståg (markerat med C i Figur 5). Denna åtgärd har inte alltid avsedd effekt, eftersom åtgärden förutsätter underhåll, och kännedom om den. Men den är inte kostsam, och den försämrar inte boendemiljön. För att minska konsekvenserna av det olycksförlopp vars konsekvenser dominerar på aktuella avstånd (utsläpp av giftig gas) bedöms den vara motiverad. Detta berör delar av kvarter 3, 4, 6 och 10

Vidare bör följande åtgärder vidtas:

- Balkonger och uteplatser ska i möjligaste mån placeras på motsatt sida (i riktning från järnvägen) för bebyggelsen som vetter mot Kontinentalbanan. Åtgärden är angiven som "bör", då denna åtgärd kan innebära ett stort negativt ingrepp med potentiellt försämrade boendemiljö. Detta gäller bebyggelse inom 60 meter från spår för godståg.
- Ventilationsintag bör placeras riktade bort från järnvägen. Åtgärden är angiven som "bör", då viss tveksamhet kring dess effektivitet föreligger (risk för försämring av situationen vid bildande av "lävak" på motsatt sida av huset). Detta rekommenderas för bostäder inom 150 m från spår för godståg.

Förorenad mark och byggnader

Nuläge

Mark

Detaljplaneområdet har en lång industrihistoria som järnvägsverkstad men också flera andra mindre verksamheter och upplag. Markmiljöundersökningar på fastigheten Järnvägen 1:5 har gjorts vid ett flertal tillfällen (Tyréns 2020 samt Sweco 2025).

Undersökningarna har omfattat jord, asfalt och grundvattenprovtagning men också provtagning av betong och trägolv i *Vagnverkstaden* samt provtagning av inomhusluft i *Vagnverkstaden* och *Ångcentralen*. Totalt har 350 jordprov och 35 grundvattenprov analyserats med avseende på metaller, Polycykliska aromatiska kolväten (PAH), olja, klorerade lösningsmedel, högfluorerade ämnen (PFAS), bekämpningsmedel, dioxin, pentaklorfenol, cyanid och asbest. Asfaltsprover har analyserats för PAH16, prov på

inomhusluft har analyserats med avseende på flyktiga lösningsmedel och betongprov har analyserats för sexvärt krom, lösningsmedel och PAH.

De utförda undersökningarna visar att stora delar av området består av fyllnadsmassor med en mäktighet på 0,5 - 3 meter. Fyllnadsmaterialet består huvudsakligen av sand och grus men innehåller även mulljord, slagg, kol, aska och tegelrester. Under fyllningen finns naturliga lager av sand, finsand och moränlera.

Föroreningssituationen är mycket heterogen. De vanligaste föroreningarna i jorden är metaller, framförallt koppar, bly, zink och PAH. I vissa punkter har även oljekolväten påträffats. Halterna varierar men ligger generellt över riktvärdet för känslig markanvändning (KM), och i delar av området även över mindre känslig markanvändning (MKM).

I jorden under *Vagnverkstaden* påvisas inga föroreningar. I inomhusluften påvisades klorerade kolväten underskridande använda riktvärden.

Grundvatten

Grundvattennivån inom planområdet indikerar att grundvattnet i huvudsak strömmar mot nordväst men att riktningen lokalt påverkas av de kulvertar och skyddsrum som finns inom fastigheten.

Grundvattennivån ligger generellt mellan 2-3 meter under markytan. Undersökningar har visat på mycket höga halter av nickel och arsenik, samt förekomst av bekämpningsmedel. Halter av klorerade lösningsmedel har inte påträffats, förutom kloroform i låg halt. Dioxiner, pentaklorfenol och cyanid har inte påvisats.

Järnvägsslipers

Ytterligare markundersökningar har gjorts för att undersöka föroreningsgraden i de befintliga järnvägsslipers och möjligheten att lämna kvar dessa inom delar av området (Sweco, 2024).

I utredningen har man konstaterat att det förekommer PAH-M och PAH-H i halter över gränsen för farligt avfall i slipersen. Även arsenik och PAH-L förekommer i halter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Spridningen från slipers till omgivande jord har konstaterats.

Byggnadsmaterial

En kompletterande miljöinventering (Ramböll, 2024) har identifierat föroreningar i byggnadsmaterial som klassas som farligt avfall och som kräver särskild hantering vid sanering.

Takpappen på *Vagnverkstaden* som har en yta på cirka 20 000 kvadratmeter innehåller asbest. Inför en eventuell renovering av byggnadens tak rekommenderas en kompletterande utredning av takpappen med avseende på asbest. Med hänsyn till takets storlek finns en möjlighet att flera olika typer av takpapp har använts vid uppförande samt att ytskiktet under årens gång har renoverats vid olika tillfällen vilket innebär att delar av takpappen kan vara fri från asbest.

Asbest förekommer i fönsterkitt på *Hjulverkstaden* norra fasad och i en plastmatta i *Ångcentralen*.

Inför renovering krävs särskild hantering och kompletterande utredningar av byggnadsmaterialen.

Konsekvenser

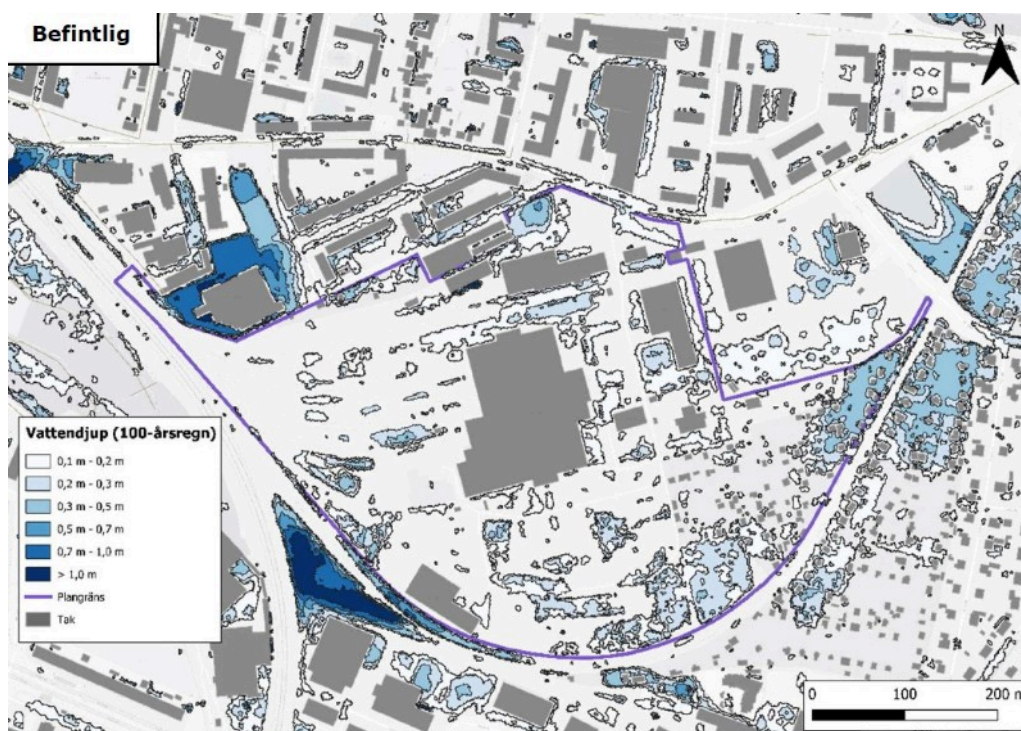
Eftersom större delen av planområdet är påverkat av föroreningar krävs åtgärder för att göra marken lämplig för det förslagna ändamålet. Detaljplanen villkorar att startbesked inte får ges innan markföroreningarna är åtgärdade. Med denna planbestämmelse bedöms marken inom planområdet kunna säkerställas som lämplig för planerat ändamål.

Järnvägsspåren inom området är bevarandevärda. Inför granskningen av detaljplanen behöver möjligheten att bevara eller ersätta slipersen utredas vidare.

Skyfall

Nuläge

En skyfallsutredning (Afry, 2025) har tagits fram för att bedöma hur planområdet och dess omgivningar påverkas av extrem nederbörd och för att jämföra framtida och befintliga förhållanden. Analysen följer Malmö stads riktlinjer för skyfall, där dimensionering baseras på ett 100-årsregn med 6 timmars varaktighet och klimatfaktor 1,3.



Befintlig situation vid ett skyfall. Maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Vattendjup mindre än 10 cm redovisas inte.

I den befintliga situationen uppstår mindre ansamlingar av vatten inom planområdet upp till ett maximalt vattendjup omkring cirka 0,3–0,5 m. Inga större lågpunkter finns inom området, utan vattnet ställer sig utspritt i mindre lokala lågpunkter och påverkar inte befintlig bebyggelse. Kirsebergs ishall norr om planområdet är helt översvämmad vid ett sådant scenario och även dagvattenanläggning söder om planområdet, mellan Simrishamnsbanan och Kontinentalbanan, är kraftigt belastad. Likaså är viadukten under Kontinentalbanan i anslutning till Södra Bulltoftavägen kraftigt översvämmad.

I befintlig situation avrinner vatten både ut ifrån och in i planområdet i nordöst invid Södra Bulltoftavägen och därifrån utmed Hagstorpsgatan mot ishallen. Det avrinner även ut mot ishallen i nordväst, samt ut mot lågpunkten mellan Simrishamnsbanan och Kontinentalbanan i sydväst. En mindre rinnväg där vatten leds in ifrån Hagstorpsgatan och sedan ut igen vid ishallen ses även i områdets norra del. Från

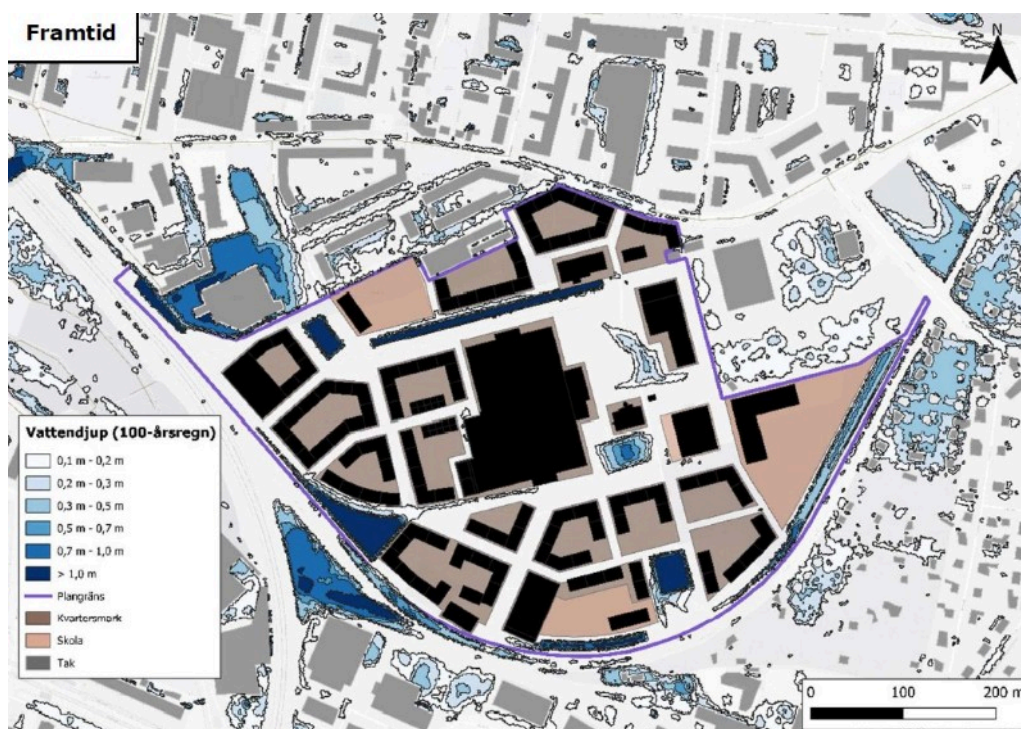
ishallen rinner vatten vid höga nivåer sedan vidare mot viadukten under Kontinentalbanan vid Södra Bulltoftavägen.



Diagram över befintliga rinnvägar. Vattenflöde visas i orange och flöde mindre än 5 l/s/ha redovisas inte. Generella flödesriktningar visas med svarta pilar.

Konsekvenser

Efter ett genomförande av detaljplanen samlas skyfallsvattnet i huvudsak inom de planerade dagvattendammarna samt på de utpekade skyfallsytorna inom området. En del vatten ställer sig i områdets gator, men djupen bedöms inte överstiga 20 cm. Inget vatten bedöms bli stående invid den nya eller befintliga bebyggelsens fasader.



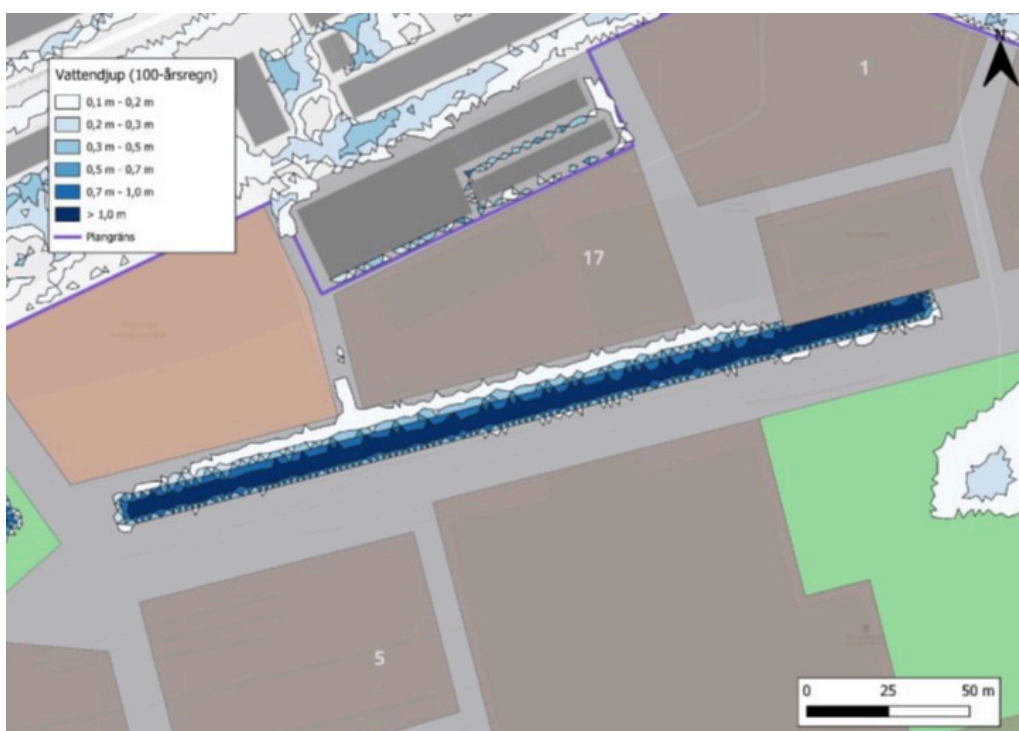
Framtida situation vid ett skyfall. Maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Vattendjup mindre än 10 cm redovisas inte.

Två av skyfallsmagasinen, den triangulära torrdammen och skyfallsytan i *Traversstråket*, uppnår nivåer där vatten rinner över kanten. Den triangulära dammen svämmar över mot gatan norr om, där maximalt vattendjup uppgår till 0,2 m, vilket bedöms som acceptabelt.



Maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn (framtida situation). Detaljvy över den triangulära torrdammen. Vattendjup mindre än 10 cm redovisas inte.

Även skyfallsytan i traversstråket uppvisar maximalt vattendjup vid bräddning över dammens kant som uppgår till mellan 0,2 m, vilket bedöms som acceptabelt.



Maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn (framtida situation). Detaljvy över skyfallsytan i Traversstråket. Vattendjup mindre än 10 cm redovisas inte.

I förslaget har den norra delen av utredningsområdet höjdsatts annorlunda än i befintlig situation. Detta förändrar de befintliga flödesvägarna och bidrar till att endast en mindre del av befintligt flöde utmed Södra Bulltoftavägen styrs in genom området. Resterande del av flödet fortsätter istället utmed Hagstorpsgatan och når slutligen området kring Kirsebergs ishall och viadukten under Kontinentalbanan invid Södra Bulltoftavägen. Den nya höjdsättningen bidrar till att totala rinnvägen för vattnet blir kortare och vattnet når därför ishallen och viadukten snabbare. För att förhindra att vattennivåerna invid ishallen och viadukten ökar till följd av detta föreslås ett skyfallsmagasin intill Kontinentalbanan i

planområdets nordvästra del. Vidare föreslås att vattnet leds i ett svackdike i kanten av förskoletomten för att förhindra att de ökade flödena som leds utmed Hagstorspgatan ansamlas i bostadskvarteret Hagstorp norr om planområdet.

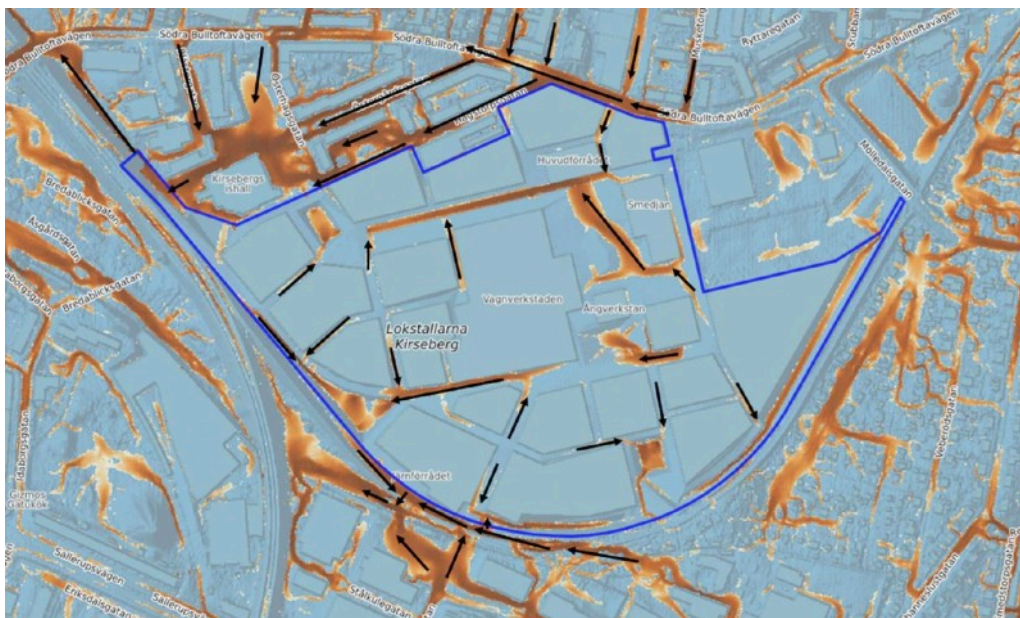
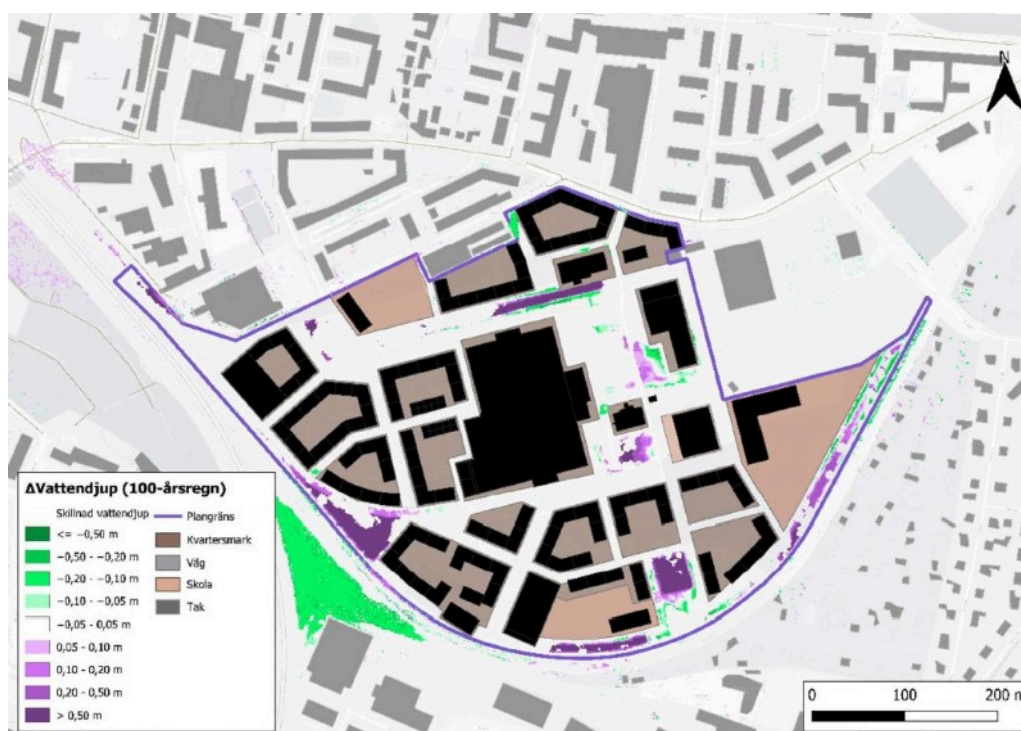


Diagram över framtida rinnvägar. Vattenflöde visas i orange och flöde mindre än 5 l/s/ha redovisas inte. Generella flödesriktningar visas med svarta pilar.

Vid jämförelse av dagens situation och den framtida ses ingen eller en marginell ökning av det maximala vattendjup i och omkring viadukten under Kontinentalbanan samt inom bostadskvarteret Hagstorp norr om planområdet.



Jämförelse av vattendjupet vid befintlig och framtida situation.

En bedömning av risk för människoliv har genomförts där vattendjup och flödes hastighet kombinerats till ett bedömningsvärde. Resultatet visar att förhöjd risk uppstår i Triangelparken inom ytan som är avsedd för hantering av skyfall. Risken bedöms som acceptabel eftersom den är begränsad till ytor som är avsedda för vattenhantering och inte påverkar gångstråk eller vistelseytor inom planområdet.



Resultat av analys av fara för människoliv enligt DEFRA-metoden (2006).

Klassificering: Ingen fara (<0,75), Fara för vissa (0,75–1,25), Fara för de flesta (1,25–2,50) och Fara för alla (>2,50).

Den sammantagna bedömning är att planförslaget kan genomföras utan att risk för människors liv och hälsa samt skada på bebyggelse eller egendom uppstår. Vidare bedöms förslaget inte medföra oacceptabla försämringar för omgivningen.

Inför granskningen kommer skyfallsfrågan att studeras vidare med syfte att precisera utformning av fördröjningsytorna samt att optimera fördelningen av volymerna inom området.

Trafik

Kollektivtrafik

Nuläge

Buss

Planområdet ligger 0-400 meter från Södra Bulltoftavägen som planeras få kollektivtrafik i form av MalmöExpressen linje 4 inom närtid. I dagsläget är det ytterligare 200 meter från planområdet till Vattenverksvägen där Stadsbusslinje 4 trafikerar idag. Avståndet från planområdet till Salleruppsvägen där bland annat stadsbuss 6 trafikerar är 300-700 meter, men idag är det inte möjligt att nå Salleruppsvägen på grund av stängsel längs Simrishamnsbanan. Teoretiskt ligger hela planområdet inom 350 meter från kollektivtrafik när MalmöExpressen linje 4 börjar köra i Södra Bulltoftavägen.

Spårtrafik

Väster om planområdet ligger Kontinentalbanan som idag trafikeras med 30 persontåg per vardagsdygn. Enligt Trafikverkets prognosprognos kommer det att trafikeras med drygt 87 persontåg 2024 och cirka 70 godståg per dygn 2040 (ådt). På järnvägen transporteras även farligt gods.

Östervärns station med tågtrafik till bland annat Malmö central, Rosengård, Persborg, Svågetorp, Hyllie och Triangeln ligger 300–700 meter från planområdet. Det finns planer på

att bygga om Östervärns station som tillsammans med gång- och cykeltunneln kan medföra att det blir cirka 200 meter närmre till stationen.

I utkanten av fastigheten Järnvägen 1:5 ligger ett spårreservat för en framtida koppling mot Staffanstorp, Sjöbo och Simrishamn. Planering av området har utgått från att en framtida koppling kommer att ske med enkelspår i tråg mellan Östervärns station och Segemöllegatan. Järnvägen förutsätts enbart trafikeras av persontåg, cirka fyra tåg per timme, vilket kan vara ungefär 72 tåg per dygn.

Konsekvenser

Buss

Planförslaget antas innebära att fler reser med buss till och från planområdet.

Spårtrafik

Planförslaget innebär att en framtida järnväg i markplan utmed Simrishamnsbanan försvåras något men hindrar inte en framtida järnväg i tråg eller andra spåralternativ.

Biltrafik

Nuläge

Detaljplaneområdet nås i dagsläget enbart via Järnverksverkstadens ursprungliga infart ifrån Södra Bulltoftavägen. Internt inom området finns ett enklare gatunät och parkeringsytor som ger åtkomst till de byggnader och

verksamheter som finns där idag. Det alstras en mindre mängd trafik inom området som är kopplad till de verksamheter som finns inom planområdet idag.

Trafikmängden på omgivande gator bedöms idag vara cirka 300 fordon per medelvardagsdygn på Österhagsgatan, 700 på Östergårdgatan och 200 på Hagtorpsgatan. På Södra Bulltoftavägen är flödena drygt 6 000 motorfordonsrörelser ett medelvardagsdygn.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen förbättrar tillgängligheten till området genom att skapa en ny tillfart ifrån Österhagsgatan, samt ett nytt internt gatunät. På sikt kommer en ny huvudgata att möjliggöras mellan Södra Bulltoftavägen och Sallerupsvägen vilket ytterligare bidrar till att tillgängliggöra området och de omkringliggande stadsdelarna.



Trafikprognos uttryckt i årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

En trafikstringsberäkning har gjorts för planområdet (Sweco, 2025). De flesta motorfordonsrörelser inom området kommer att ske till och från mobilitetshuset i områdets

nordvästra del. Det innebär att biltrafikmängderna bedöms öka med cirka 2 000 motorfordonsrörelser per medelvardagsdygn på Österhagsgatan. Av dessa antas cirka 50 procent välja att köra österut och 50 procent västerut på Södra Bulltoftavägen. Av dessa 2 000 motorfordonsrörelser beräknas drygt 1 000 motorfordon per medelvardagsdygn genereras av den nya verksamheten i *Vagnverksstaden*. Osäkerheten är stor gällande användningen av *Vagnverkstaden* och trafikmängderna kan därför i slutändan bli en annan samt variera från dag till dag.

På de mindre gatorna internt i området bedöms motorfordonstrafiken vara marginell, mellan 50-100 fordonsrörelser. Till och från leveranspunkterna vid *Vagnverkstaden* och områdets andra lokaler kommer trafikmängderna med tung trafik variera beroende på vilka verksamheter som slutligen flyttar in och hur deras leveransbehov ser ut. På sikt kommer området och *Vagnverkstaden* att kunna nås söderifrån, vilket kan förväntas att minska den tunga trafiken norrifrån.

Gång- och cykeltrafik

Nuläge

Då detaljplaneområdet idag ligger inom det tidigare stängda järnvägsområdet finns bara anordnade anslutningar till allmän plats mot den östra delen av Hagstorpsgatan samt mot Södra Bulltoftavägen. Inga separata gångytor finns vid dessa anslutningar. Söderut finns inga anordnade gångkopplingar.

I dag finns inga specifika gångvägar inom planområdet utan gångnätet består av stigar och andra asfalterade stråk som skapats genom de gamla rörelsemönster som har ingått i järnverksverkstadens verksamhet. På samma sätt som för

gångtrafiken finns inga separata ytor för cyklister inom planområdet utan dessa får nyttja samma ytor som övrig trafik.

Längs Södra Bulltoftavägen förbi planområdet är gång- och cykelbana kombinerad. Längs Hagtorpsgatan och Österhagsgatan finns gångbana på båda sidor, undantaget Österhagsgatan förlängning mot Österhagsgatan, där det finns en friliggande gångbana.

Utanför planområdet finns en kombinerad cykelbana längs Södra Bulltoftavägen. Längre österut och västerut är den separerad från gångtrafik. I övrigt sker cykeltrafik i blandtrafik.

En ny gång- och cykel tunnel som kopplar området till Ellstorp är planerad i planområdets nordvästra hörn.

Konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen kommer att ge goda möjligheter att ta sig till och från och inom området som gående eller cyklist. Flera av de nya gång- och cykelkopplingarna ansluter till befintliga och när hela området inklusive kommande etapper är utbyggda kommer möjligheten att röra sig till och från området, samt mellan omkringliggande stadsdelar avsevärt att ha förbättrats.

Fler cyklister inom samt till och från planområdet innebär att Södra Bulltoftavägen får en stor mängd cyklister om inte den planerade gång- och cykeltunneln under Kontinentalbanan kommer i tid. Även den begränsade möjligheten att cykla till och ifrån Sallerupsvägen skapar ett ökat tryck på Södra Bulltoftavägen.

Ambitionen bör vara att i samband med planens genomförande anordna en gång- och cykelkoppling till Sallerupsvägen i avvaktan på nästkommande etapp. Detta för att underlätta gång till och från området och öka närbarheten med gångtrafik till hållplatser och målpunkter utmed Sallerupsvägen samt resten av staden. Likaså bör tunnelutbyggnaden under Kontinentalbanan eftersträvas att påbörjas så snart som möjligt.

Parkering

Nuläge

Idag finns ett antal olika parkeringsytor i form av markparkeringar inom planområdet.

Längs med Södra Bulltoftavägen finns en större yta för markparkering som ligger i anslutning till infarten till området och inne på området finns flera mindre ytor i anslutning till de olika verksamheterna.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen innebär att befintliga markparkeringar inom området försvinner. Parkeringsbehovet som uppstår inom området kommer istället att lösas mobilitetshuset i områdets nordvästra del. Ett stort fokus på hållbara transporter och hållbar mobilitet bedöms minska behovet av att äga bil i området. Även det begränsade utbudet av bilparkering bedöms minska möjligheterna att äga bil.

Natur

Naturvärden

Nuläge

Enligt Malmö stads naturvårdsplan beskrivs stora delar av planområdet som ett stort och centralt beläget ruderatområde med den högsta klassningen av naturvärde. I programmet motiveras den höga värderingen med att platsen har en anmärkningsvärd lång historia av ruderat karaktär, vilket är mycket ovanligt och som har möjliggjort en uppbyggnad av en rik fröbank.

Naturvärden



Karta med klassning av naturvärden inom Järnvägen 1:5 och Ellstorp.

En naturvärdesinventering (Ekologigruppen 2016) har gjorts för området. Den visar att områdets största naturvärden är knutna till den artrika floran av ruderväxter, den artrika blommande floran och artrika insektsfaunan kopplat till denna, de stora öppna sandmarkerna, samt de stora träden inom området. Två områden, spårområdet samt området mellan den befintliga bebyggelsen bedöms ha ett högt naturvärde. Två områden, markparkeringen norr om området samt området söder om *Vagnverkstaden* och spårområdet bedöms ha ett påtagligt naturvärde.

En stor del av områdets värden är knutna till den artrika floran av ruderväxter. Bland dessa växter finns flera ovanliga och rödlistade växtarter. Ruderväxter är arter som trivs i störda växtförhållanden, med partier av kal eller glesbevuxen mark, där de slipper konkurrensen från de arter som ofta tar över när växttäcket sluter sig. Banområdet i Kirseberg har en mycket lång tradition som ruderväxtmark och omlastning av gods från skilda delar av världen, vilket är en del av förklaringen till områdets artrikedom. Nattljus och strimsporre är två typiska arter som påträffas på banvallar, medan klotullört och boerstånds är ovanliga ruderväxter som påträffas. Kirseberg har varit verksamhetsområde med ruderväxter i ca 150 år, vilket är en i sammanhanget lång historik för de arter som är knutna hit. Kirsebergs banområde hör till ett av de mer betydelsefulla ruderväxtmarksområdena i kommunen.

En artrik insektsfauna förekommer också i området, där bland annat humlor, bin och fjärilar hittar pollen och nektar på de blommande växterna. Utöver ruderväxter bidrar också blommande fruktträd och buskar till födan. Området är sammantaget ett av de mer betydelsefulla områdena för blommande växter i den inre delen av staden och flera rödlistade insektsarter förekommer.

De stora, öppna sandytorna är en mycket ovanlig biotop. Biotopvärdet är högt då öppna, solexponerade sandmarker är mycket ovanliga och har betydelse för många ovanliga arter. Flera ovanliga och rödlistade insektsarter har också påträffats i området. Sandmarkerna har potentiellt höga naturvärden främst knutna till insekter.

Inom området har det inte påträffats någon växt- eller djurart som omfattas av artskyddsförordningen med beteckningen n, N eller B.

Nio rödlistade arter har dock påträffats, varav en art, klotullörten, är kategoriserad som sårbar (VU), se rubrik *Klotullört* nedan. Resterande arter taggkörvel, etternässla, piggtistel, hårnarv, samt insektsarterna sexfläckig bastardsvärmare, hedsidenbi, kustbandbi, blåeldvivel, klassas som nära hotade (NT). De rödlistade trädarterna ask och alm har också påträffats. Naverlönn förekommer på vissa håll rikligt. Här förutsätts dessa vara rymlingar från en planterad population och därmed inte skyddsvärda.

Flera av de påträffade växterna och insekterna är sällsynta eller ovanliga. Förekomsten inom området skulle således kunna ha betydelse för artens långsiktiga fortlevnad i kommunen, och flera av biotoperna bedöms ha ett påtagligt värde.

Klotullört

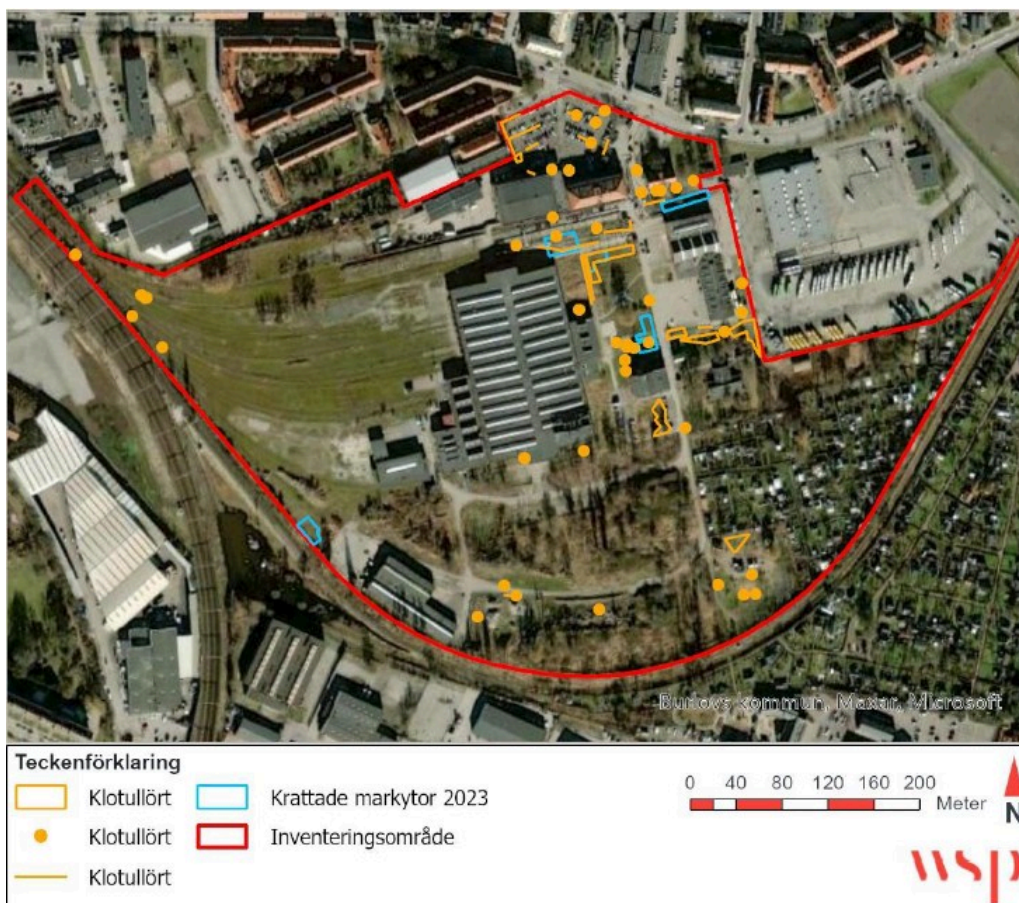
Under naturvärdesinventeringar som gjorts inom fastigheten har man påträffat den fridlysta växten klotullört (*Filago vulgaris*). Arten är en typisk ruderväxt.

Klotullörten är en starkt kulturgynnad art som växer på torr, öppen mark som nyligen blivit störd och befinner sig i ett tidigt successionsstadium. Underlaget är ofta sandigt eller grusigt med markblottor och sparsam vegetation. Typiska livsmiljöer utgörs av banvallar, tåker, markvägar, åkermark i träda samt olika slags utfyllnadsmarker. Arten är konkurrenssvag, ettårig och har lätta frön som sprids med vinden.

Klotullörten uppträder sporadiskt. Arten tycks ha god förmåga att kolonisera nya lämpliga lokaler, men försvinner ofta efter något eller några år. För att kunna upprätthålla sina förekomster krävs regelbundet slitage eller störning av markytan för att förhindra igenväxning.

Klotullört förekommer i en handfull regioner i sydöstra Götaland. Arten var tidigare mycket sällsynt och lokal. De sista 30 åren har emellertid en stadig ökning och expansion skett. Från att nästan uteslutande funnits i den västra delen av Skåne har arten spridit sig till de centrala och östra delarna av landskapet. Även en expansion till fler landskap har skett. Arten var tidigare nationellt rödlistad som starkt hotad, men bedöms nu som livskraftig. Hot mot arten är framförallt igenväxning av ruderatmarker, bekämpning med herbicider i stadsmiljö samt direkt exploatering av förekomster.

En inventering av Klotullörten är genomförd (WSP, 2023). Under inventeringen återfanns klotullörten i ett stort antal. Förekomsten uppskattades till totalt cirka 7 000 individer. Arten påträffades framför allt i fastighetens östra del där arten var utbredd med flera talrika förekomster. I fastighetens västligaste del noterades endast ett litet antal individer.



Översikt av inventeringsresultat av Klotullörten inom Järnvägen 1:5

Träd

En trädinventering av samtliga träd inom fastigheten Järnvägen 1:5 har gjorts (Green space, 2021).

Syftet med utredningen var att bedöma trädens bevarandevärde och vilka träd som klassas som särskilt skyddsvärda. Inom det inventerade området finns ett större antal stora träd. Några av dem har en stamdiameter på över 1 meter. Stora äldre träd är särskilt viktiga för den biologiska mångfalden och hur mycket ekosystemtjänster som ett träd kan leverera.

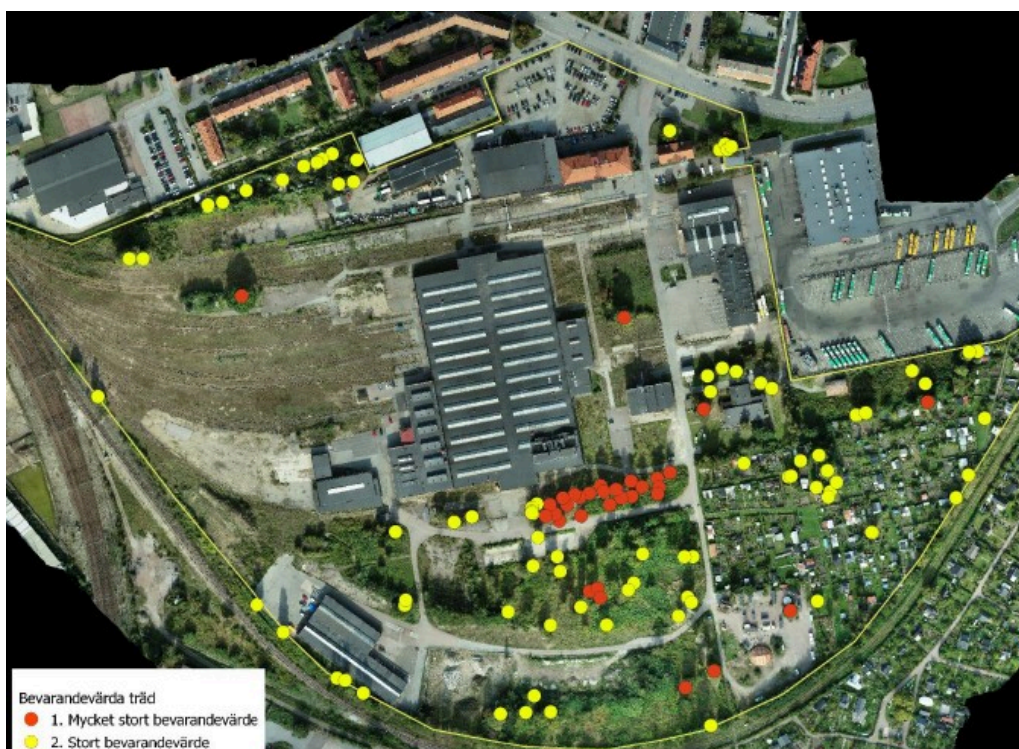
Inom området finns fem träd som har stamdiameter på 100 centimeter eller mer och fyra träd har en stamdiameter på 40 centimeter eller mer. Träden har varierande grad av håligheter

i trädets stam. Dessa nio träd klassas som särskilt skyddsvärda.



Inventering av särskilt värdefulla träd inom Järnvägen 1:5.

Utöver de särskilt skyddsvärda träden finns det många träd som är bevarandevärda. Bedömningen av bevarandevärdet följer svensk standard, och en sammanvägning görs utifrån följande parametrar: trädets biologiska, kulturhistoriska, funktionella och sociala värde. I kartan nedan redovisas de två högsta klasserna: mycket stort bevarandevärde och stort bevarandevärde.



Bevaransvärda träd klass 1 och 2.

En uppdaterad trädinventering har genomförts (Green space, 2025). Syftet med inventeringen har varit att bedöma trädets vitalitet, kronutbredning, skador, risk och sannolikhet för kollaps.

De flesta träden har en god vitalitet med väldigt få skador och huvuddelen av träden har låg risk för kollaps. Det finns ett fåtal träd som idag har döda grenar i kronan vilket ger en ökad risk men om de döda grenarna avlägsnas så får även dessa träd en låg risk.

Tre av de skyddsvärda träden bedöms vara i dåligt skick.

Fåglar

En fågelinventering (WSP, 2022) har gjorts inom fastigheten.

Syftet med inventeringen var att inventera häckfågelfaunan inom hela fastigheten, vilket skulle komplettera den tidigare

genomförda naturvärdesinventeringen.

Totalt observerades 27 fågelarter vid de två fältbesöken. Av dessa är sju arter upptagna på den svenska rödlistan, varav grönfinken listas som starkt hotad (EN), tofsvipan som sårbar (VU) och fiskmås, gråtrut, kråka, strandskata samt ärtsångare som nära hotad (NT).

Fladdermöss

En fladdermusinventering har gjorts inom området (Enviro Planning, 2022). Syftet med inventeringen var att bedöma påverkan på fladdermusfaunan till följd av exploatering av detaljplaneområdet samt övriga delar av fastigheten.

Inventeringen noterar ingen fladdermusaktivitet i området, vilket kan bero på belysning som förekommer på platsen.

Igelkott

En igelkottsinventering har genomförts som omfattar både noteringar från allmänheten och inventerande biologer (WSP, 2022).

Inventeringen visar att det finns igelkottar i området och att igelkottarna rör sig mellan de olika koloniområdena samt de mer tät beväxta ytorna som ligger i utkanten av fastigheten Järnvägen 1:5.

Konsekvenser

Naturvärden

En utveckling och exploatering av detaljplaneområdet och övriga delar av den fördjupade översiktsplanen kommer att skapa helt nya förutsättningar för naturen som finns inom området. Naturvärdena inom området härör i hög utsträckning ifrån den hävd som varit förknippad med den ursprungliga verksamheten och som kommer att upphöra i och med exploateringen.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att flera av de stora ytorna som idag utgör ruderatmark kommer att saneras och därefter ersättas med ny bebyggelse, anlagda ytor och parker. Ruderatmarken kommer delvis att återetableras inom området efter saneringen, men de totala ytorna blir avsevärt mindre och kommer sannolikt att få en något annan artsammansättning än de befintliga markerna. Det kommer sannolikt att påverka både biotopen som helhet och de enskilda arterna som är knutna till den.

De stora öppna sandytorna utgör idag en ovanlig biotop med höga naturvärden, vilka kommer att gå förlorade i samband med nybyggnation.

Träd

Flera av de träd bedömts som skyddsvärda eller ha ett högt bevarandevärde skyddas genom fällningsförbud i detaljplanen. De tre skyddsvärda träd i områdets nordvästra del som bedömts ha en sämre vitalitet kommer dock att behöva fällas. Sammantaget kommer upp emot 150 träd att behöva fällas inom området för att möjliggöra för den nya bebyggelsen.

Klotullörten

En dispensansökan har arbetats fram (WSP, 2024).
Länsstyrelsen har meddelat beslut för åtgärden enligt
nedanstående.

*Dispens från fridlysningsbestämmelserna avseende arten
Klotullört för marksanering samt insamling av frön, på
fastigheten Järnvägen 1:5 i Malmö kommun, Länsstyrelsen,
2025-07-03.*

"Länsstyrelsen i Skåne län beslutar att lämna dispens från
fridlysningsbestämmelserna, avseende arten Klotullört, *Filago
vulgaris*, för marksanering och insamling av frön, i enlighet
med ansökan samt i övrigt lämnade uppgifter.

Följande villkor gäller för beslutet:

1. Kompensationsåtgärder ("skyddsåtgärder" enligt ansökan)
ska utföras i enlighet med vad som angetts i ansökan.
2. En eller flera temporära ytor där arten tillfälligt kan fortleva
ska avsättas.
3. Inom området för ny detaljplan (etapp 1) ska
runderatmarksytor, grusade gångstråk och liknande
jordningsställas i enlighet med vad som angetts i ansökan.
4. En enkel rapport som visar de permanenta ytor där frön
spridits ska skickas till länsstyrelsen senast 6 månader
efter genomförd åtgärd. Rapporten ska innehålla kartor och
foton på de ytor där fröbanken spridits.
5. Åtgärden ska följas upp genom inventering av klotullörten i
de permanenta ytor där frön spridits, under åtminstone de
två nästföljande växtsäsongerna efter utspridning av fröer
skett. Resultatet av inventeringen ska rapporteras till
Artportalen, med uppgifter om antal funna plantor.
6. Dispensen är giltig till den 31 december 2030.

Miljö

Dagvatten

Nuläge

Avrinningen ifrån området sker mot nordväst. Inom och norr om området består avloppsledningsnätet nästan uteslutande av kombinerade ledningar som ansluter vidare mot Rosendals pumpstation. Därifrån pumpas spillvattnet och det kombinerade vattnet mot Sjölunda reningsverk där det renas för att sedan släppas ut i slutrecipienten Lommabukten i Öresund.

Anslutning av ny bebyggelse till det kombinerade ledningsnätet ska undvikas enligt VA SYD. Utbyggnad av ny ledningsdragning för spill- och dagvatten pågår sedan 2023/2024 med syfte att kunna ansluta den planerade bebyggelsen till ett separerat system. Planområdet avses efter utbyggnad att anslutas till det nya ledningsnätet med anslutningspunkt vid befintlig ishall (Hammaren 9). När det separata ledningsnätet är utbyggt kommer den nya recipienten för dagvattnet vara Sege å.

Med anledning av begränsningar i systemet nerströms är fördröjningskravet inom området satt till 5 l/s/ha. Det är ett hårt fördröjningskrav som innebär att stora mängder dagvatten kommer att behöva fördröjas lokalt inom området.

Konsekvenser

Genomförande av detaljplanen förutsätter lokal fördröjning av dagvattnet inom området i enlighet med fördröjningskravet. I den dagvattenutredning som har gjorts (Afry, 2025) presenteras en lösning där ett blågröngrå-system (BGG-system) föreslås för fördröjning och rening av vatten ifrån allmän platsmark samt torra dammar och rörmagasin för fördröjning av dagvatten från kvartersmark och kvarstående volymer från allmän platsmark.



Föreslaget dagvattensystem. Systemet omfattar torrdammar, rörmagasin och BGG-system.

Den totala mängden dagvatten som behöver tas omhand inom området är stor vilket medför att de öppna magasinerna både tar stora ytor i anspråk och behöver bli relativt djupa. De två torrdammarna tar hela de två närparkerna i anspråk vilket innebär att dessa i sin helhet kommer att behöva utföras nedsänkta 1,5-2 meter. Det höga fördröjningskravet innebär också att vatten oftare och under längre tid kommer att bli stående i botten av dammarna, och att botten eller delar av den kan förväntas vara sank eller fuktig. Utbredningen av

dammarna och släntlutningen bedöms även kunna försvåra möjligheten att komma till och nyttja parkerna för vissa grupper. För att parkerna ska kunna nyttjas för andra ändamål och upplevas som attraktiva stadsrum kommer det därför att krävas en genomtänkt och god gestaltning som kan förväntas vara mer kostnadsdrivande än om en mer extensiv lösning över större ytor hade valts. Sammantaget bedöms lösningen försvåra möjligheten att samnyttja de mindre parkerna för andra funktioner, men tillgängliggör å andra sidan mer mark för bostadsbyggande. Detta gör det möjligt att fredar den *Centrala parken*, som bedöms utgöra en känsligare miljö.

Rörmagasinet i den *Centrala parken* skonar den rekreativa och kulturhistoriskt viktiga miljön ifrån större nedsänkningar. Det innebär dock begränsningar i möjligheten att plantera träd och delvis också att nyttja området för vissa ändamål. Lösningen är något kostnadsdrivande men bedöms motiverad.

Med den presenterade lösningen bedöms utsläppskravet kunna uppfyllas och reningen vara tillräcklig.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Nuläge

Luftkvaliteten inom detaljplaneområdet ligger under de riktvärden som anges i miljö kvalitetsnormerna för luft.

Konsekvenser

En utbyggnad enligt detaljplanens förslag kommer att öka trafikmängden inom området och därmed även skadliga partiklar i luften, men utbyggnaden kommer inte medföra ett överskridande av riktvärdena.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Nuläge

Vid planering ska kommuner och myndigheter iaktta att miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten inte överskrids enligt miljöbalken 5 kapitlet 3 §.

Recipienten för dagvatten från planområdet är Sege å.

Konsekvenser

Det har gjorts en bedömning (Sweco, 2025) för att översiktligt studera haltbidraget som kan förväntas nå Sege å om torra dammar anläggs. Syftet är att få en indikation om påverkan på MKN för vattenförekomsten.

Beräkningarna visar på att det haltbidrag som dagvatten tillför till Sege å gällande fosfor medför marginell försämring av ekologisk kvalitetskvot (EK-värde), men inte en försämring av statusen för kvalitetsfaktorn näringsämnen. Föreslagen åtgärd innebär en 0,2 procents ökning av fosfortillförseln till Sege å jämfört med idag. Dock har nuvarande mängdtillförsel inte beaktats vid beräkningen av den procentuella ökningen, varför den faktiska ökningen kan vara något lägre än den beräknade som redovisas i utredningen.

Gällande metaller kommer haltbidragen inte att leda till en försämrad status eftersom haltbidragen ligger under gränsvärdena och bedömningsgrunderna enligt HVMFS 2019:25. Koppars biotillgängliga halt har beräknats och konstaterats vara mycket lägre än bedömningsgrunden.

Det prioriterade ämnet Benso(a)pyrens haltbidrag innebär en risk för att överstiger gränsvärdet för årsmedelvärde överskrids tidvis, men är långt under maximal tillåten koncentration. Dock är det inget kontinuerligt flöde utan väderberoende.

Dagsljus

Nuläge

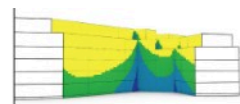
Dagsljusförhållandena inom planområdet är idag goda eftersom det är långt mellan byggnaderna och området består av många öppna ytor.

Konsekvenser

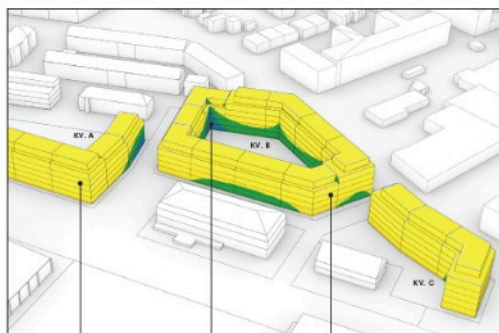
En utredning (FOJAB, 2025) har gjorts med syfte att översiktligt studera möjligheterna att uppfylla föreskrivna dagsljuskrav inomhus enligt Boverkets byggregler.

Förklaring VSC-skala

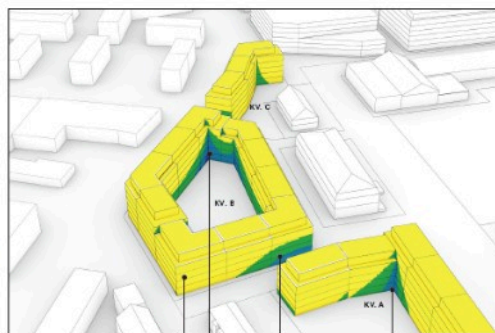
- >29% Optimal dagsljusställning.
- 22-29% Begränsad dagsljusställning - rumsliga, funktionella, byggens utformning och materialval behövs beaktas för att säkerställa tillräckliga dagsljusnivåer.
- 15-22% Begränsad möjlighet att uppnå föreskrivna dagsljusnivåer, även vid optimerad funktionärs.
- 10-15% Begränsad möjlighet att uppnå föreskrivna dagsljusnivåer, även vid optimerad funktionärs.
- <10% Omöjligt att säkerställa föreskrivna dagsljusnivåer?



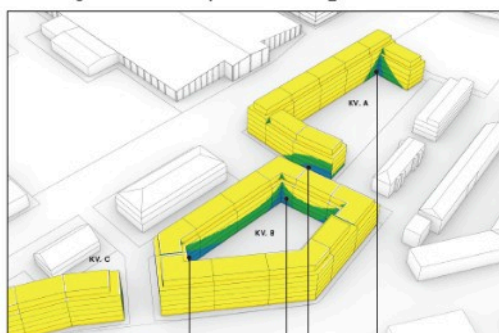
Sektionsvy - Fasad vid innerhörn, kv. B (punkt 3)



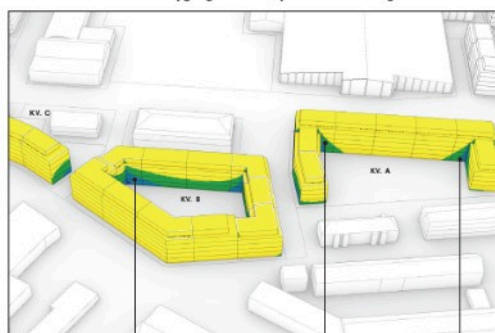
Vy från sydväst



Vy från öster



Vy från nordöst

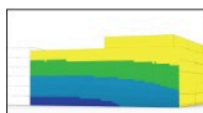


Vy från nordväst

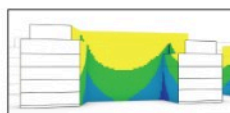
Dagsljuspotential för de norra kvarteren enligt utförd VSC-analys.

Förklaring VSC-skala

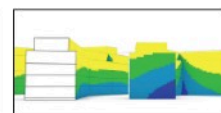
- >29% Optimal dagsljusställning.
- 22-29% Begränsad dagsljusställning - rumsliga, funktionella, byggens utformning och materialval behövs beaktas för att säkerställa tillräckliga dagsljusnivåer.
- 15-22% Begränsad möjlighet att uppnå föreskrivna dagsljusnivåer, även vid optimerad funktionärs.
- 10-15% Begränsad möjlighet att uppnå föreskrivna dagsljusnivåer, även vid optimerad funktionärs.
- <10% Omöjligt att säkerställa föreskrivna dagsljusnivåer?



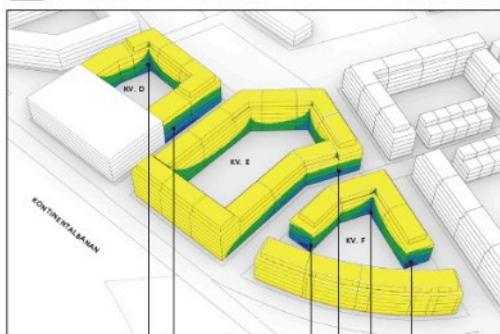
Vy - Fasad mot vistelsegate, kv. D (punkt 1)



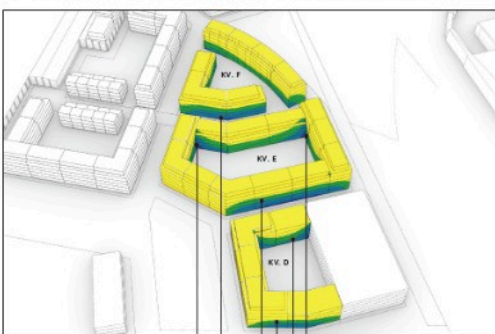
Sektionsvy - Fasad vid innerhörn, kv. E (punkt 5)



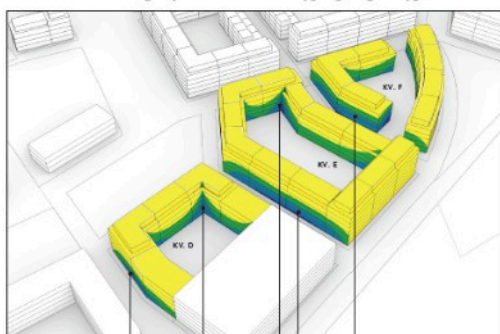
Sektionsvy - Fasad mot gavel, kv. F (punkt 15)



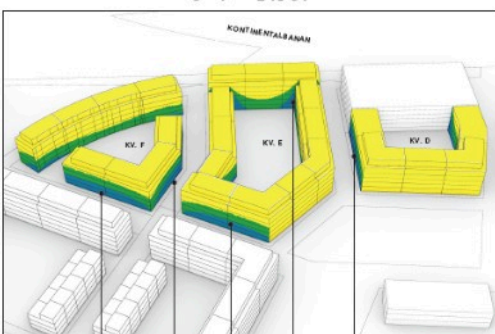
Vy från sydväst



Vy från norr

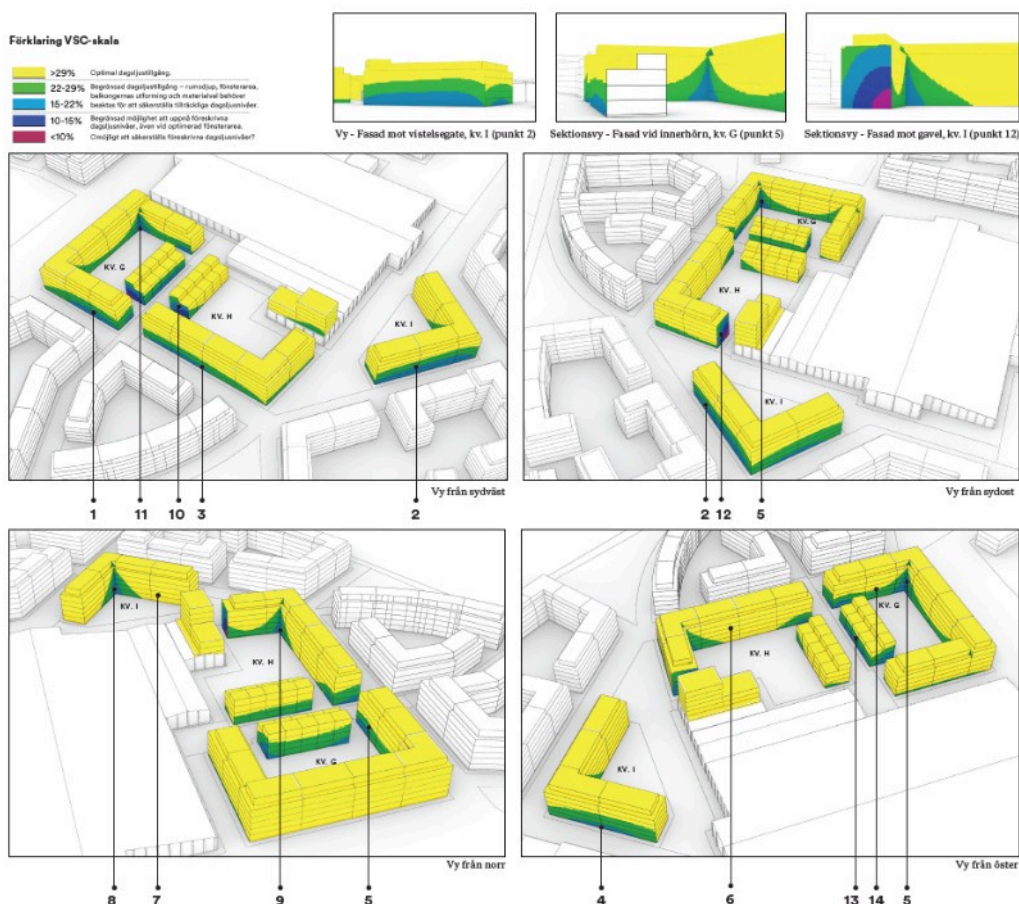


Vy från nordväst



Vy från öster

Dagsljuspotential för de västra kvarteren enligt utförd VSC-analys.



Dagsljuspotential för kvarteren närmast vagnverkstaden enligt utförd VSC-analys.



Sol och skuggning

Nuläge

Ljusförhållandena inom planområdet är idag goda eftersom det är långt mellan byggnaderna och området består av många öppna ytor.

Konsekvenser

En sol- och skuggstudie är utförd (Fojab, 2025) för att utreda konsekvenserna av förslaget.

Solstudien visar god tillgång till direkt solljus under stora delar av dygnet i merparten av utemiljöerna och bostadsgårdarna, särskilt under sommaren. Under årets mörkare perioder förekommer fler skuggade ytor, särskilt i sydvästvända innerhörn av bostadsgårdar och i vissa smalare gaturum.

Skuggstudierna visar acceptabla skuggförhållanden under prioriterade tider (kl. 09–18), där stora delar av parkrum och vistelseytor har tillgång till direkt sol under en större del av dagen. Bedömningen är att planens varierade utbud av vistelseytor säkerställer god tillgång till ljusa och användbara utemiljöer.

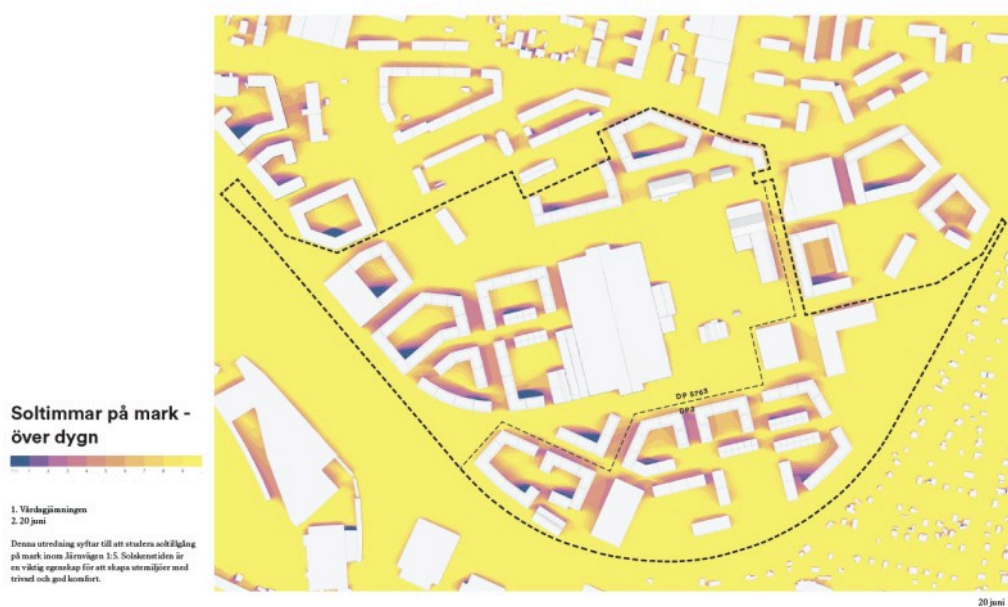


Diagram över antal soltimmar på mark under sommarsolståndet, den 20 juni.

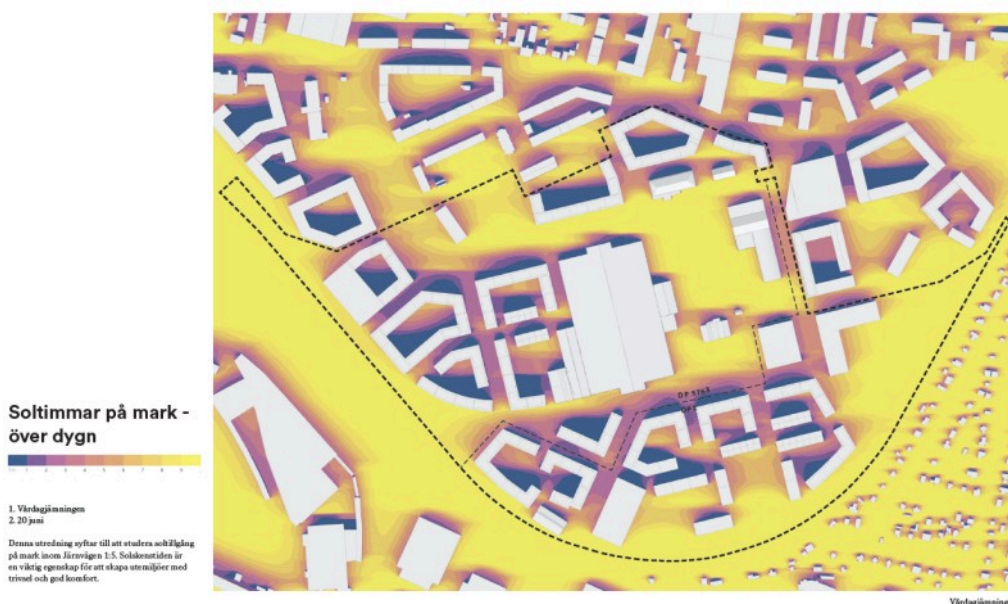


Diagram över antal soltimmar på mark under vårdagjämningen, den 20 mars.



Diagram över skuggförhållandena kl. 9.00, 12.00, 15.00 och 18.00 under sommarsolståndet, den 20 juni.

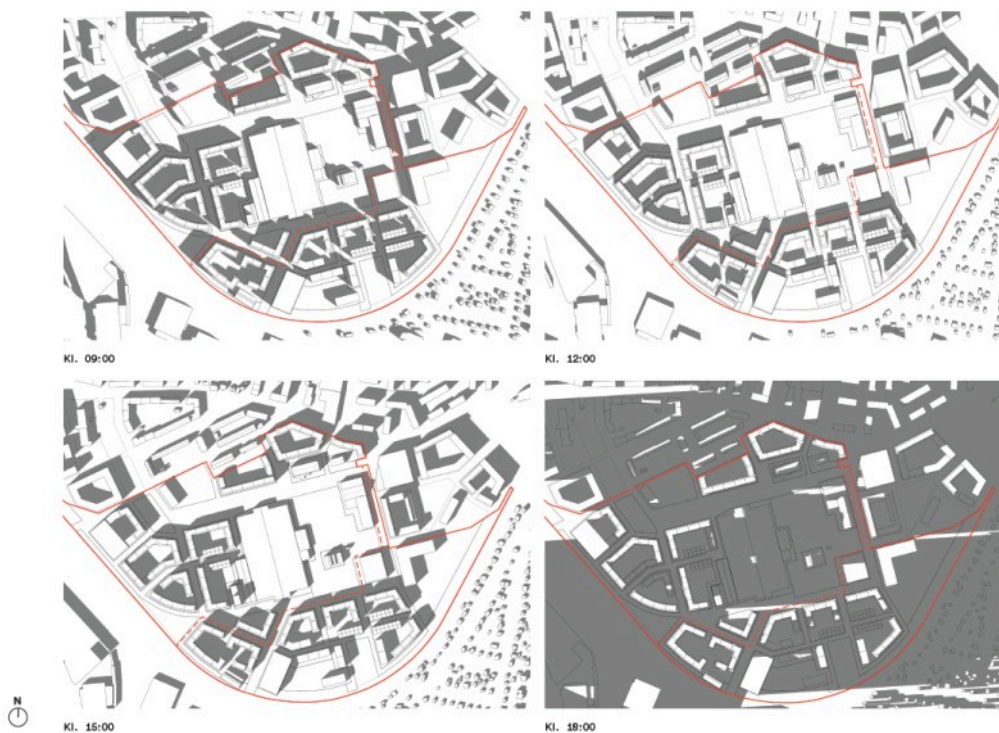


Diagram över skuggförhållandena kl. 9.00, 12.00, 15.00 och 18.00 under vårdagjämningen, den 20 mars.

Vind

Nuläge

Den förhärskande vindriktningen inom området är som i stora delar av Malmö har en sydvästlig vindriktning. Dagens detaljplaneområde är öppet förutom vid befintlig bebyggelse eller vegetation. Vinden har idag stora ytor att röra sig över och det finns väldigt få ställen där vindtunnlar kan skapas.

Konsekvenser

Vindkomfortanalysen visar att nivåerna "sittande", "stående" och "flanerande" (enligt Lawsons kriterier) uppnås på flertalet vistelseytor inom planområdet, såsom parker, stråk och förskolegård, särskilt i lä av byggnader.

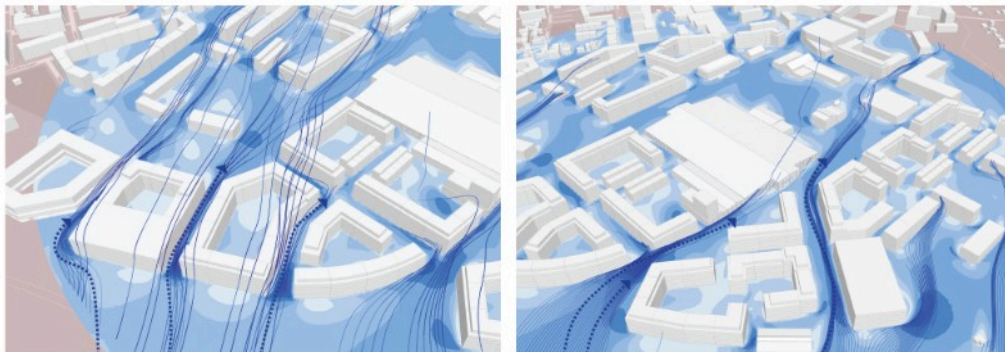
Beräkningar har utförts med CFD metod (Computational Fluid Dynamics) där numeriska metoder används för att analysera strömningsproblem. Programvaran som används är i detta fall Autodesk Forma. I modellen används tre parametrar, den förhärskande vindriktningen, vindkomfort vid promenad och flödesanalyser.

Komfortanalysen mäter vindförhållanden på 1,75 meters höjd från marken. Skalan som används är Lawson LDDC-skala som indikerar var det med största sannolikhet är bekvämt olika aktivitetsnivåer under längre tidsperioder.

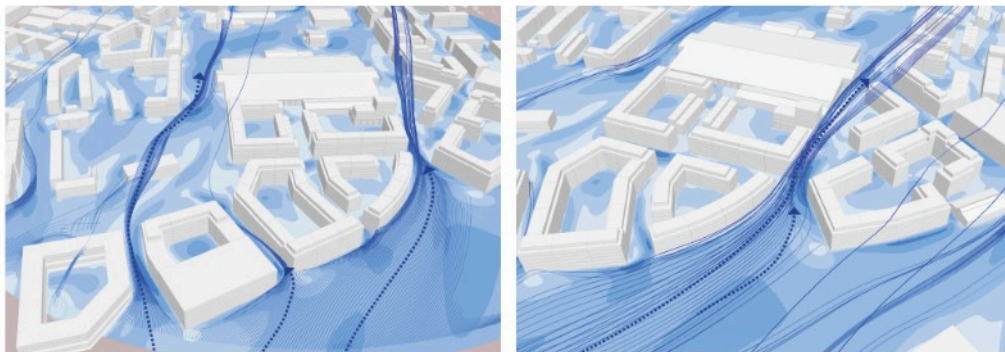
Komfortanalysen är beräknad utan trädplantering eller andra vindskyddande åtgärder.



Komfortanalys för vind hela Järnvägen 1:5



Sydvästliga vindströmmingar utgör områdets primära vindriktning. Vindarna kommer in från spårområdet väster om fastigheten och leds ner till gatuplan i de västra bostadskvarteren, där bebyggelsens utformning skapar en slags vindtunnel. De sydvästliga vindarna sammanstrålar även i den östliga områdeparken och leds vidare ner till markplan längs huvudgatan, där de strömmar in i det centrala parkrummet.



Västliga vindar leds in från området vid Kontinentalbanan och ner till marknivå längs bostadsgatorna i områdets västra del. Vindar sammanstrålar fläckvis vid Traversstråket norr om Vagnhallen. Västliga vindar följer bebyggelsestrukturens böjda form och sammanstrålar i markplanet vid områdeparkens gräns mot förlängningen av Östra Farnvägen.

Vindströmmar genom detaljplaneområdet.



Komfortanalys för vind inom detaljplanens olika delområden.

1 Centrala parken

Dominerande vindriktning, sydväst.

Nivån för flanerande uppnås i hela parken, stående och sittande uppnås vid fasaderna. Förutsättningarna för stående och sittande kan förbättras genom vegetation i parken.

2 Plats väster om Vagnhallen

Dominerande vindriktning, sydost.

Nivån för stående och sittande uppnås på i huvudsak hela platsen och har goda förutsättningar för vistelse och uppehåll.

3 Plats söder om Vagnhallen

Dominerande vindriktning, sydväst.

Nivån för flanerande uppnås på nästan hela ytan, stående och sittande uppnås närmst fasaderna. Möblering och plantering i och runt ytan kan skapa bättre förutsättningar även för stående och sittande.

4 Områdespark i väster

Dominerande vindriktning, sydväst.

Nivån för flanerande uppnås i stora delar av parken men en mindre del som bara uppnår promenadnivå. Vegetation och trädplantering i flera skikt kan förbättra vindförhållandena, även trädplantering längs *Naturstråket* kan bidra till bättre vindförhållanden.

5 Del av aktivitetsstråket

Dominerande vindriktning, sydväst.

Nivån för flanerande uppnås för stora delar av ytan. Mindre delar av ytan längs bostadskvarteren kan man även uppnå nivån för stående. Även detta område skulle kunna uppnå en högre nivå genom vegetationsplantering i olika skit.

6 Traversstråket

Dominerande vindriktning, sydväst.

Hela Traversstråket uppnår nivån för flanerande, två mycket små delar söder om förskolan är lite sämre vindförhållanden och där man uppnår promenadnivå.

7 Förskolegård

Dominerande vindriktning, sydväst.

Nivån för flanerande uppnås inom hela förskolegården, beroende på placering av byggnad och utformning av gårdsmiljön kan högre nivåer uppnås.

Geotekniska förhållanden

Nuläge

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) jordartskartering består jordlagren av sand och grus. Tidigare undersökningar har visat på att området är utfyllt, ner till 0,1 - 2 meter under markytan. Fyllnadsmassorna består företrädevis av sand och sandig mulljord, samt ställvis av kol, svart slagg och tegelrester. Den naturliga jorden utgörs av sand, underlagrad av moränlera.

Konsekvenser

Eftersom huvuddelarna av planområdet kommer att saneras kommer stora delarna av de befintliga fyllnadsmassorna att avlägsnas och ersättas av nya.

Hydrologiska förhållanden

Grundvatten

Nuläge

Grundvattenytan har vid undersökningar varierat mellan 0,5 meter (sydöstra delen av Järnvägen 1:5) och 3 meter (norra delen av Järnvägen 1:5) under markytan.

Enligt den markundersökning som genomförts för fastigheten (Tyréns, 2020), bedöms den översiktliga strömningsriktningen för grundvatten vara riktad åt nordväst. Enligt undersökningen förekommer det variationer av grundvattnets strömningar, troligen på grund av dränerande strukturer som ledningsgravar och kulvertar.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte påverka de hydrologiska förhållandena inom området.

Havsnivåhöjningar

Detaljplaneområdet ligger utanför uppmärksamhetsområdet för havsnivåhöjningar (+3,2 meter nivåkurva).

Kulturmiljö

Kulturhistoriska värden

Nuläge

Planområdet har höga kulturhistoriska värden. Värdena ligger både i anläggningen som helhet, men även i bebyggelsen som är utpekade som kulturhistoriskt särskilt värdefull.

En antikvarisk förundersökning har gjorts med syfte att beskriva områdets kulturhistoriska värden (Restaurera, 2024).

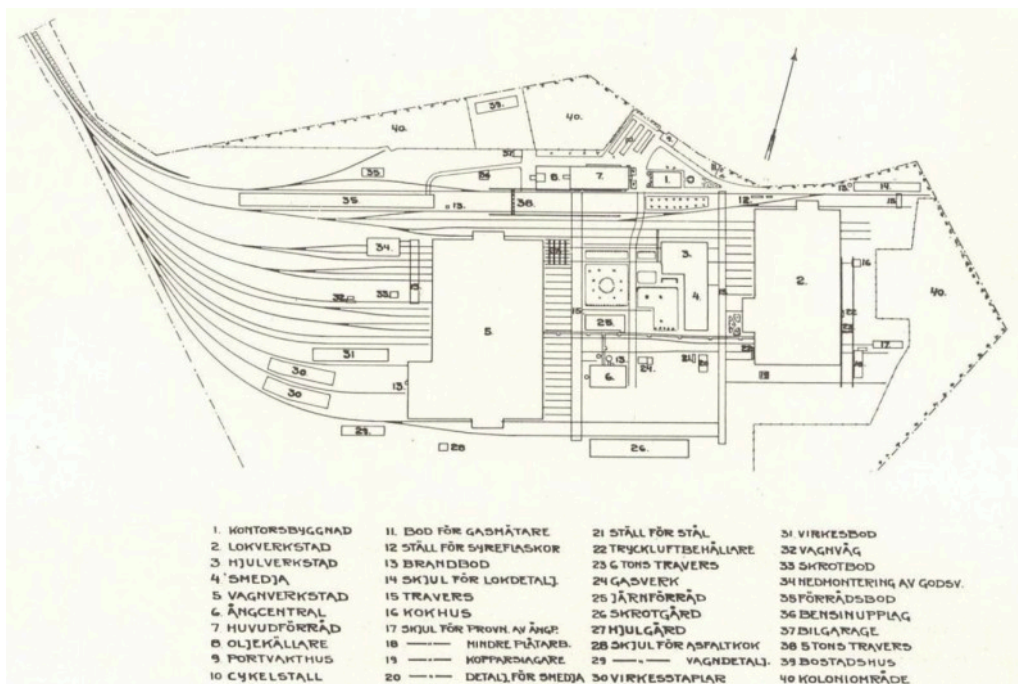
Områdets historia

I början av 1900-talet beslutades att huvudbangården invid Malmö central skulle utvidgas och att den dåvarande verkstaden som låg där skulle flyttas. Efter långa förhandlingar mellan SJ, Malmö stad och enskilda järnvägar, antas en ny detaljplan för huvudbangårdens utvidgning invid centralstationen och för de nya verkstädernas förläggning söder om Kirsebergsvången. Området som utpekades för den nya anläggningen var i det närmaste obebyggt och utgjordes av stadens betesmark och plantagejordar.

Verkstadsanläggningen började att anläggas år 1914 och år 1918 beslutades det att SJs verkstäder skulle koncentreras till sex orter och den nya anläggningen beslutades att bli en av dessa, och efter Örebro den näst största sådana. År 1919 var anläggningen färdigutbyggd och togs i drift.

Anläggningen uppfördes ursprungligen med *Vagnverkstaden* och *Lokverkstaden*, *Hjulverkstaden* och *Smedja*, *Ångcentral*, *Huvudförråd*, *Verkstadskontor* och *Portvaktsstuga* som alla

byggdes i rask takt mellan 1917-1919. I anslutning till verkstadsområdet byggdes även tjänstebostäder och koloniträdgårdar.



Plan över verkstadsanläggningen så som den såg ut på 1920-talet.

Anläggningen kompletterades i mitten av 50-talet med marketenteriet och under 80-talet gjordes en utbyggnad av det befintliga huvudförrådet som idag ses på platsen.

Lokverkstaden och *Portvaksstugan* revs i början av 1980-talet och på dess plats finns idag en ny fastighet med bussgarage och bussverkstad.

Kvarstående ursprungliga byggnader från 1910-talet är *Vagnverkstaden*, *Huvudförrådet*, *Kontorsbyggnaden*, *Hjulverkstaden* och *Smedjan*, *Ångcentralen* samt *Gasverket*. Utöver byggnader finns järnvägsspåren, utvändiga traverser och vissa planteringar bevarade från tiden för uppförandet. I den norra delen finns koloniträdgårdar bevarade och norr om planområdet tjänstebostäderna. Flertalet enklare byggnader,

såsom lagerbyggnader och förråd, har kommit till och rivits under årens lopp, men i övrigt är den anläggning vi ser på platsen idag relativt komplett.

Verkstäderna tog ursprungligen emot personvagnar, godsvagnar, specialgodsvagnar och ånglok. Från 1930-talet bestämdes att verkstäderna skulle underhålla ellok och personvagnar och senare koncentrerades alla storrevisioner på elmotorvagnar och personvagnar till Malmö. 1950-talet var början på nedgången för verkstäderna eftersom ångloksdriften avvecklades, vars underhåll hade utgjort en betydande del av verksamheten i Malmö. Under 1980- och 1990-talen skedde nyproduktion av sovvagnar vid verkstäderna.

Som mest arbetade över 1 000 personer inom området och det gjorde arbetsplatsen till Malmös andra största efter *Kockums*. Trots detta är den inte alls så omtalad som den senare, vilket skulle kunna bero på att det var staten som byggde och drev verksamheten och att den lokala förankringen därför var mindre.

Struktur och siktlinjer

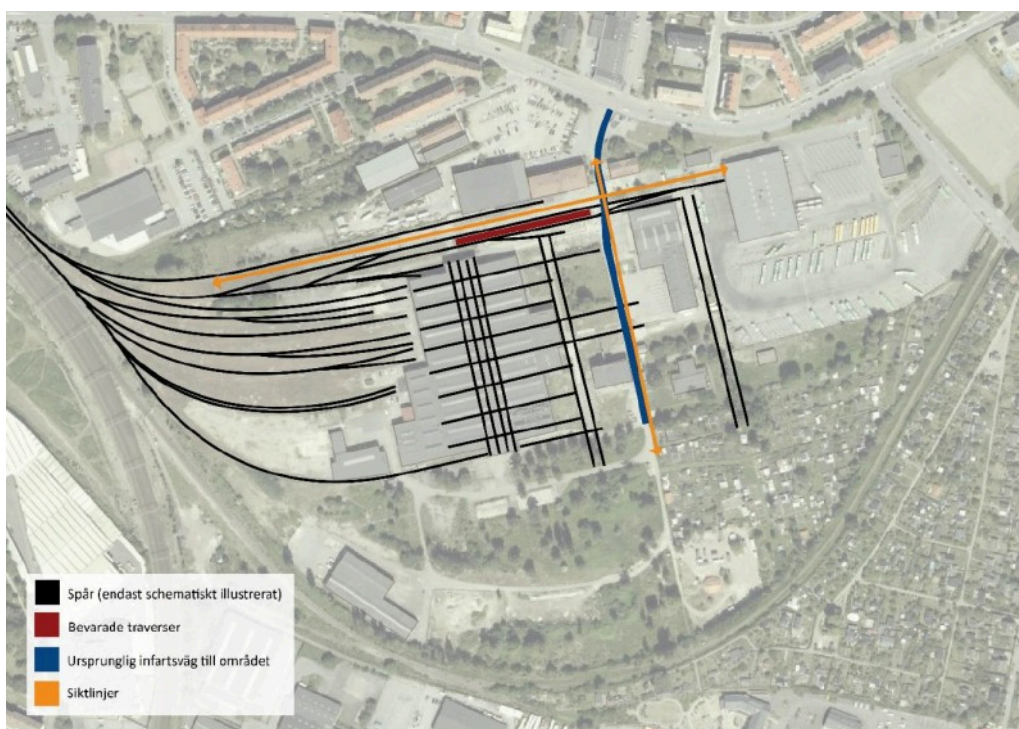


Illustration över verkstadsanläggningens uppbyggnad, rörelsemönster och huvudsakliga siktlinjer.

Verkstadsanläggningen var uppbyggd för att transportera lok och vagnar ifrån Kontinentalbanan in till områdets olika verkstadsbyggnader för reparation och därefter tillbaka ut på järnvägen igen. Järnvägsspåren viker av ifrån Kontinentalbanan i nordväst och leder därefter i ett böjt bågknippe in över området och mot verkstadsbyggnaderna i öst. Inom området finns stora delar av de ursprungliga järnvägsspåren kvar och ett mycket starkt karaktärsdrag är järnvägsspåren som är ständigt närvarande och går in och ut och på tvären genom byggnader. Byggnaderna ligger orienterade i ett oregelbundet rutnät efter verkstädernas logistik och arbetsgång. En av områdets huvudsakliga siktlinjer finns utmed spårsträckningen in mot de centrala delarna av området samt mot den tidigare lokverkstaden. En nordsydlig siktlinje finns också ifrån områdets ursprungliga entré utmed den huvudsakliga bilvägen in i området. Både spår område, marktraverser och järnvägsspår, siktlinjer och historiska rörelsestråk är grundläggande för områdets läsbarhet och viktiga att bevara vid utveckling av området.

Arkitektur och bebyggelse

Bebyggelsen inom området har en sammanhållen karaktär. Den ursprungliga bebyggelsen uppfördes samtidigt och de tillbyggnader och kompletteringar av bebyggelsen som har behövt göras under årens lopp har ofta skett med samma material och uttryck som de ursprungliga byggnaderna vilket bidrar till det samlade helhetsintrycket.

De solida byggnaderna präglas av klarhet, funktion och beständiga material såsom rött tegel och betong. Utformningen är saklig men dekorativ, med stickbågiga fönstervalv, och fasaderna rytmiskt indelade med lisener. Verkstäderna har stora fönster både i väggar och tak liksom rejäla portar som tillåter trafik in och igenom byggnaderna.

Flera av byggnaderna är utpekade som kulturhistoriskt särskilt värdefulla enligt PBL kap. 8 §13. Detta är *Vagnverkstaden, Huvudförrådet, Hjulverkstaden och Smedjan, Ångcentralen, Verkstadskontoret och Gaslagret*. Nedan finns en redogörelse för varje byggnad och deras värdebärande delar. För en fullständig beskrivning av de enskilda byggnaderna hänvisas till den Antikvariska förundersökningen (Restaurera, 2024).

Verkstadskontoret

Den villalika byggnaden som stod färdig år 1917 är placerad vid områdets entré, omgiven av trädgård på två sidor. Byggnaden är uppförd efter ritningar av Kungl. Järnvägsstyrelsens arkitektkontor. Byggnaden har två våningsplan. Därtill finns även en vind och en källare (under en mindre del av byggnaden).



Kontorsbyggnaden, Villan, Restaurera 2014.

Huset står på en grund av betong som i sockeln imiterar sten. Fasaderna av handslaget, rött tegel är högklassigt murade i munkförband och fogade med simrishamnsfog. Taket är ett sadeltak belagt med enkupigt rött tegel och har nockpannor satta i bruk. Typiskt för regionalt byggnadssätt avslutas taket i liv med gavelfasaden och skjuter således inte ut. Gavelfasaderna avslutas uppåt med rullskift och långsidorna med en flersprångig murad gesims med tandsnittsfris. Fönster- och dörröppningar är murade med stickbågiga valv. Åt väster finns en putsad yta avsedd för texten "Kontor". Text saknas dock idag.

På byggnadens södra sida finns en frontespis med en balkong i dess bredd. Balkongen är uppburen av stenimiterande konsoler av betong och den har ett smidesräcke målat i svart. Åt norr finns en frontespis där byggnadens trapphus är förlagt. Åt norr respektive söder finns dessutom två plåtinklädda takkupor, vilka flankerar de båda frontespiserna. Takkuporna är stickbågiga till formen. På taket finns också två murade skorstenar med relativt grova galler på sidorna. Avvattningssystem består av kantiga lådrännor och runda stuprör målade i brunt.

Fönster och fönsterbleck är till största del ursprungliga, spröjsade och tillverkade av trä med fin profilering. Anslutningen mellan karm och murliv består av profilerade trälistor. Dörrpartier sitter i ursprungliga öppningar men är sentida. De ursprungliga fönstren i gaveln åt väster har ersatts med moderna fönsterpartier med lösa spröjs, varav de flesta trillat bort. Detsamma gäller fönstren i de två takkuporna åt söder. Fönstren i bottenvåningen samt i gavelröstena åt öster och åt väster har stickbågiga fönsteröppningar. Fönster i frontespis, trapphus, takkupor och på vinden är rakt avslutade med ett enda undantag; Längst upp i frontespisen åt norr sitter ett spröjsat rosettfönster. Åt norr finns en mindre fönsteröppning som tillkommit efter byggnadstiden, med ett tvåluftsfönster i liknande utförande som de ursprungliga fönstren. Åt norr har ett fönsterparti i bottenvåningen gjorts om till en bred port, framför den finns en asfalterad ramp.

Kring husets norra och östra sidor finns grönytor, ett flertal träd samt en berså. Utmärkande är den stora kastanjen precis norr om byggnaden som ter sig nästan som ett vårdträd. På sydfasaden har tidigare vuxit gamla, spaljéerade päronträd men av dessa finns det inte längre några spår utöver från infästningarna i fasaden. Framför den södra fasaden sträcker sig en ursprunglig trädplantering i öst-västlig riktning.

Invändigt är ursprunglig planlösning, snickerier och andra inredningsdetaljer till stor del bevarade.

Byggnaden bedöms vara välbevarad såväl exteriört som interiört från byggnadstiden, men undantag av tillägg med moderna dörrar och fönster (utan spröjs) och smärre invändiga förändringar. Huvuddelen av de tillägg som gjorts är dock att betrakta som varsamma, så som de två mindre tvåluftsfönstren åt norr.

Interiört har vissa ändringar gjorts med anledning av förändrad verksamhet. De flesta ändringarna bedöms ha gjorts utan att orsaka alltför stora skador på värdefulla detaljer och många åtgärder bedöms som reversibla och möjliga att återställa. Planlösningen är ursprunglig med endast få undantag.

Värdebärande delar och detaljer:

Exteriört

- Byggnadens volym.
- Stenimiterande sockel av betong.
- Fasaderna av rött tegel med fina mönstermurade detaljer. Simrishamnsfog.
- Taket av rött enkupigt tegel. Bevarat takfönster av gjutjärn.
- Ursprunglig fönstersättning och ursprungliga fönster av trä, bleck och beslag till dessa.
- Balkong med smidesdetaljer och konsoler av stenimiterande betong.
- Entrétrappa med smidesräcken och skrapjärn.
- Skorstenar i rött tegel.

Interiört

- Den så gott som helt bevarade ursprungliga planlösningen.
- Den mjuka övergången mellan vägg och tak, putsat hålkäl, typisk för tiden.
- Trapphuset med dess ursprungliga detaljer såsom gjutna trappsteg med profilerad trappnos, trappräcken med dekorativa avslut och infästningar.
- Bevarade snickerier såsom dörrar, varav somliga försedda med glas, profilerade dörrfoder med skurkloss, fönsterfoder och fönsterbänkar, fönster/lucka i korridoren i bottenvåningen, överljus/fönster ovanför toalettdörr, golvsocklar etc.
- Ådringsmålade snickerier.
- Trösklar med förstärkande kantlister av metall, dekorerade med meanderbård.
- Ventilgaller med spjällkedja.
- Golvradiatorer (Husqvarna e dyl).
- Bevarade inredningsdetaljer såsom klädkrokar, detaljer med koppling till läkarmottagningen, kassaskåp, stämpelklocka, askkopp (enligt uppgift den variant som monterades i tågagnarna, monterad på en av dörrarna i bottenvåningen) m.m.

Huvudförrådet

Förrådet började byggas samtidigt som kontorsbyggnaden och portvakten under åren 1914-1915 efter ritningar av Kungl. Järnvägsstyrelsens arkitektkontor. Planritningarna har signerats A Ekengren; Axel Ekengren.



Huvudförrådet Restaurera 2022.

Byggnaden är förlagd i områdets norra del och har en rektangulär planform som sträcker sig i öst-västlig riktning. Bottenvåningen är helgjuten i betong och kan liknas vid en hög sockelvåning, medan andra våningen är tegelmurad i rött tegel i munkförband. Tegelfasaden avslutas uppåt med en murad gesims med gles tandsnittsfris. Fönsteröppningarna i tegelfasaden är stickbågigt murade medan övriga fönsteröppningar samt portöppningar har raka avslut. Centralt i den södra fasaden finns en tegelmurad frontespis med rundbågig portöppning till vindsplanet. Frontespisen förstärker uttrycket av en nära på symmetrisk fasad. Bjälklagen är gjutna i betong och bärs upp av yttermurarna samt två långa rader av pelare. Tvärväggar är tegelmurade.

Taket utgörs av ett valmat mansardtak täckt av enkupigt rött tegel mednockpannor satta i bruk. Tre ursprungliga skorstenar, klädda i plåt, finns bevarade. Utöver dessa finns också en antal sentida ventilhuvar etc. Vindsvåningen var

försedd med fönster i takkupor redan från början. De ursprungliga kupfönstren var av spröjsade stål eller gjutjärn och har vid någon tidpunkt ersatts av fönsterpartier av trä med spröjsade inåtgående bågar. Kuporna är utförda i betong och klädda i röd plåt. Ett flertal takfönster har tillkommit i de nedre takfallen under senare tid. Ursprungliga takfönster i de övre takfallen har sannolikt ersatts av modernare dito. I det norra, övre takfallet sticker en murad byggnadskropp upp, sannolikt en hisstopp. Den är murad i tegel, putsad och försedd med ett rött plåttak.

Åtta fönsterpartier i bottenvåningens östra del, där det ursprungligen funnits ett förrådskontor, är av trä, utåtgående och till största del ursprungliga; Några av de nedre bågarna har ersatts av fasta glas direkt i befintlig karm. Övriga fönster i bottenvåningen har ursprungligen utgjorts av spröjsade stål- eller gjutjärnsfönster. Dessa har ersatts av spröjsade träfönster. Även ovanvåningens stickbågiga fönster har ursprungligen varit försedda med spröjsade stål/gjutjärnsfönster. Liksom övriga fönster har dessa ersatts av träfönsterpartier med spröjsade bågar, något mindre än ursprungliga fönsterpartier eftersom bröstning murades upp några skift i fönsteröppningarnas nederkant. Samtliga fönster är målade i vitt. Det är sannolikt att järnfönstren ersatts av dessa inåtgående träfönster redan under första halvan av 1900-talet. Samtliga källarfönster tycks vara igenbyggda eller ersatta av ställuckor.

Lastbryggor finns likt ursprungliga både längs med norra och södra fasaden, även om den längs med den södra fasaden vid något tillfälle har byggts om. Ett par svängkranar finns inritade på den ursprungliga planritningen, men ingen av dessa finns bevarade idag. Andra våningen försågs med bana för 5-tons löpkran. De "klackar" som sticker ut från den södra fasaden har utgjort stöd åt kranens traversbana. Se bild nedan. Lastbryggan åt söder har, mest troligt i samband med

att förrådsbyggnaden byggdes till åt väster på 1980-talet, försetts med ett större skärmtak längs med en del av byggnaden.

Åt öster finns en trappa av granit med smidesräcken i utformning som stämmer överens med räckena på kontorsbyggnaden intill. Några ursprungliga entrédörrar eller portar har inte bevarats exteriört, men flera av dem sitter i ursprungliga öppningar. Några ursprungliga portar har ersatts av fönsterpartier och vice versa.

I byggnadens bottenvåning fanns ursprungligen tre större utrymmen för lager samt ut- och inlämning. I den östra delen av byggnaden fanns expedition, förrådskontor och kontor för förrådsföreståndare, förrådsmästare och förman samt ett kassavalv. På våningen 1 trappa upp fanns ursprungligen tre större lagerrum samt ett mindre rum för linne. Även vindsvåningen var indelad i tre större lagerrum.

På den norra sidan, centralt placerat, finns ett ursprungligt trapphus bevarat. Trappstegen är gjutna i betong och har plåtskodd trappnos. Den har ett ursprungligt smidesräcke och tjocka svarvade handledare av trä. Interiört ska också två hissar ha funnits, en varuhiss för 1 500 kg och en personhiss för bara 200 kg. Idag finns endast en äldre varuhiss bevarad, med fina detaljer såsom analog våningsvisare.

Sammantaget är byggnadens historiska läsbarhet fortfarande tydlig exteriört medan den invändigt delvis försvårats genom ombyggnad.

Värdebärande delar och detaljer:

Exteriört

- Byggnadens volym.
- Fasadmateriel: den stenimiterande sockelvåningen liksom de stenimiterande detaljerna i frontespisen (murkrön) och takkuporna (omfattningar).
- Gjutna "klackar" till traversbana.
- Fasadmateriel: det handslagna tegelmurverket i munkförband.
- Taket av rött enkupigt tegel.
- Den ursprungliga fönstersättningen.
- Bevarade ursprungliga träfönster i byggnadens östra del, bottenvåning, med beslag, droppnäsa, fönsterbleck m.m.
- Övriga bevarade träfönster, tillkomna under mitten eller första hälften av 1900-talet, med spanjolettbeslag.
- Utvändig trappa med smidesräcke.
- Ursprungliga skorstenar med plåtinklädnad.

Interiört

- Byggnadens stomme med pelare och bjälklag av betong.
- Äldre bevarad parytterdörr i bottenvåning.

- Spegeldörrar, snickerier, tröskellister m.m. som finns bevarade i den gamla kontorsdelen samt källare.
- Kassavalvsdörr

Vagnverkstaden

Den stora *Vagnverkstaden* som är placerad centralt på området uppfördes 1917-1919.



Västliga söderfasader på vagnverkstaden, med ett flertal fönsterpartier. Restaurera (2022)

Vagnverkstadsbyggnaden består av ett långt mittskepp, vars mittrisaliter skjuter ut åt norr och söder, sidoskepp på ömse sidor och ett antal tillbyggnader som adderats efterhand. Byggnaden har imponerande dimensioner med en längd på 169 m och ursprunglig golvyta på ca 16 000 kvm. Än mer imponerande är att den murades upp med 950 000 tegelstenar på endast två sommarmånader år 1917. Samma år innan årsskiftet hade 68 timmermän med hjälp av 30 hantlangare dessutom rest takstolarna; en fackverkskonstruktion av trä. För ritningarna stod Kungliga Järnvägsstyrelsen Banbyrå/Arkitektavdelningen. Ritningarna är signerade Fabriksbyggnadsbyrå Ernst Nilsson och Gustaf Cervin.

Senare i byggnadens historia har tillbyggnader adderats både mot väster och åt öster. Hela takkonstruktionen har också bytts ut, vilket även påverkat fasadernas utseende.

Ytterväggarna/fasaderna är murade med rött tegel i munkförband. Fogarna är utförda som så kallade "simrishamnsfogar", dvs ett kalkbruk med synlig framtvättad ballast. Port- och fönsteröppningar är stickbågigt murade och mellan varje större öppning finns det murade kontreforter, som ursprungligen utgjort förstärkande stöd för takstolskonstruktionen. I allmänhet är murarna i två normalstens tjocklek och även invändigt förstärkta med kontreforter. Grund och sockel är gjuten i betong, sannolikt med oarmerad till största del.

Sockeln liknar närmast granit. Även gavelmurarnas krön, liksom krönen på de pilasterliknande kontreforterna är utförda i armerad, stålslipad betong. Längs med byggnadens långsidor (åt öster och åt väster) avslutas fasaderna uppåt med tegelmurade gesimser i flera språng.

Taket är ett flackt sadeltak på ett taklag av betongelement och med ett stort antal stora lanterniner på båda takfallen, åt öster och åt väster. I princip vartannat verkstadsfack har en lanternin. Fasaderna är försedda med ett stort antal port- och fönsteröppningar. Ursprungliga fönsteröppningar är i regel något smalare än portöppningarna. Fönstrens solbänkar är utförda i armerad betong, varav flera idag är målade i ljusgrått. Några portar fungerar ännu som portar och några har byggts om till fönsterpartier. Några öppningar har murats igen alternativt byggts igen med träpanel. Några tidigare fönsteröppningar har dessutom gjorts om till portar, vilket innebär breddning av öppning och ommurning av valv. Arbetet är dock väldigt noggrant utfört och kan endast upptäckas av ett vant öga.

I en äldre beskrivning anges att alla ytter- och innerportar i verkstaden samt karmar och bågar för väggfönstren var utförda av trä. Äldre fotografier visar på att de ursprungliga fönstren var småspröjsade. Idag utgörs fönstren till största del av fasta ospröjsade partier av trä och/eller aluminium med isolerglas. Byggnaden har ett stort antal portar av olika ålder. En port som är av trä och har nitade smidda beslag kan möjligtvis vara ursprunglig. Den har återfunnits i byggnadens sydöstra del, idag inbyggd bakom panel. I övrigt bedöms de flesta portarna vara från mitten av 1900-talet eller senare.

Vagnverkstaden består huvudsakligen av en enda stor vagnhall som sträcker sig genom hela byggnaden från norr till söder med verkstadsplatser mellan långa rader av pelare.

Verkstadsgolven är som regel av stålslipad betong. Flera av verkstadsplatserna är byggda med smörjgrop/arbetsgrav.

Sedan uppförandet har tillbyggnader gjorts både åt väster och åt öster. Interiört har ändringar gjorts främst i samband med uppgradering av teknisk utrustning/förändringar av kontors-/förrådslokaler.

Vagnverkstaden är den till ytan största byggnaden inom området med en imponerande byggnadsvolym. Trots ombyggnad av taket, troligtvis på 1950-talet, är byggnadens monumentalitet fortfarande intakt. Byggnaden är trots tillbyggnader och förändringar en av de byggnader där områdets historia fortfarande är tydligt avläsbar genom järnvägsspåren som leder in i byggnaden, de höga portarna och interiören som än idag präglas av den tidigare verksamheten med sitt råa betonggolv, synliga järnvägsspår, smörjgropar och öppna volym med synliga takstolar och ljusinsläpp i form av lanterniner. Allt detta skänker tillsammans byggnaden en hög grad av autenticitet med hög patina.

Invändigt är den öppna byggnadsvolymen med pelarraderna signifikativt för byggnaden liksom de karakteristiska siktlinjerna i nord-sydlig riktning och öst-västlig riktning som understryks av järnvägsspåren i golvet. De många lanterninerna i taket skänker gott dagsljus till den stora Vagnhallen. Även färgsättningen är karakteristisk för industribyggnader från denna tid.

Sammantaget utgör *Vagnverkstaden* en av områdets mest betydelsefulla byggnader och något av ett signum för området med sin imponerande byggnadsvolym och bevarade verkstadskarakter, med ett högt kulturhistoriskt värde. Byggnadens bedöms som kulturhistoriskt särskilt värdefull.

Värdebärande delar och detaljer:

Exteriört

- Byggnadens imposanta volym med tillhörande tillbyggnader, samtliga väl anpassade.
- De lågt lutande takfallen med tillhörande lanterniner. Takmaterial av papp, karakteristiskt för industribyggnader vid denna tid.
- Fasaderna av rött tegel med inslag av konststen.
- Portar och fönstersättning som är så gott som ursprunglig.
- Den långa raden av portöppningar är karaktärsskapande och visar på den tidigare användningen då det var här vagnarna rullade in och ut ur byggnaden.

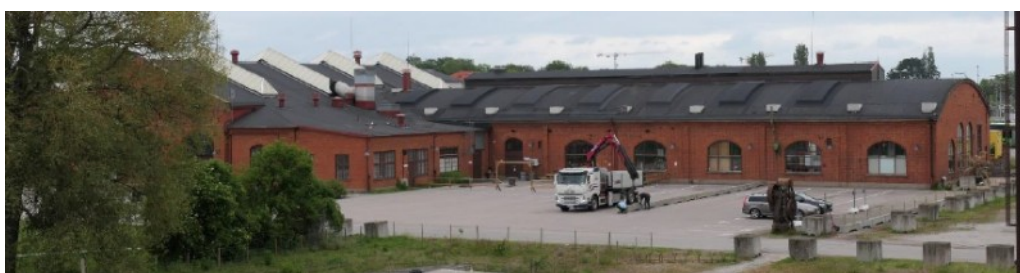
- Historiska spår av verksamheten såsom målade markeringar med gult/vitt och svart vid vagnhallens portar, gul/röda bommar, rostiga järndetaljer, järnvägsspår som leder in i byggnaden etc.

Interiört

- Den öppna byggnadsvolymen med de karakteristiska pelarraderna och de obrutna siktlinjerna på tvärs och längs i den stora vagnhallen.
- Golvet av gjuten betong med smörjgropar och järnvägsspår.
- Den karakteristiska färgsättningen i grön/blått med signalröda brandposter.
- Historiska spår av industrin som förstärker läsbarheten av byggnadens historia; industriteknisk utrustning, skyltar, äldre armaturer mm.
- Bevarade äldre plåtdörrar.

Hjulverkstaden och Smedjan

Hjulverkstaden tillsammans med *Smedjan* ligger i områdets östra del och ritades av Fabriksbyggnadsbyrån år 1917.



Vy över delar av *Hjulverkstaden* samt *smedjan*, sett från vagnverkstadens tak,

Restaurera 2022.

Byggnaden bestod ursprungligen av i huvudsak två byggnadskroppar placerade i vinkel; *Hjulverkstaden* placerad i öst-västlig riktning med sadeltak med bevarade trätakstolar. *Smedjan* anslöts till *Hjulverkstadens* södra fasad, placerades i nord-sydlig riktning och fick ett flackt bågformat tak vars konstruktion förstärks med dragband och spännlås. I innerhörnet mellan *Hjulverkstaden* och *Smedjan* byggdes en låg byggnad, sannolikt som kontor till respektive verkstad.

Fasaderna är murade med ett rött maskinslaget tegel i munkförband och detaljer av konststen.

Hjulverkstaden byggdes till åt väster år 1946 och försågs med en norrfasad som närmast ser ut att vara en kopia av den ursprungliga. Tillbyggnadens öst- och västgavel skiljer sig dock från den ursprungliga genom att de har raka avslut uppåt och ett taklag av betongelement.

Samtliga yttertak är belagda med papp. Lanterniner i nord-sydlig riktning finns på den äldsta delen av hjulverkstaden. I den nyare delen av *Hjulverkstaden* finns en enda lång lanternin i öst-västlig riktning.

Hjulverkstaden med smedjan är välbevarade i sina ursprungliga delar med väl anpassade tillbyggnader, som ansluter i material och formspråk till de äldre byggnadsvolymer. Byggnaderna bedöms som mycket välbevarade exteriört med hög historisk avläsbarhet. Det röda teglet, omsorgen i arkitekturen och dekorativa element i konststen är signifikativt för områdets äldsta bebyggelse.

Interiört återfinns i *Hjulverkstaden* områdets enda bevarade trätakstolar med innertak av pärlspont. Takstolarna har sedan 2014 förstärkts med en stålkonstruktion på gjutna betongplintar. De bevarade takstolarna innehar genom sin sällsynthet och ursprungliga utförande ett högt kulturhistoriskt värde med hög patina.

Även den välvda takkonstruktionen i betong i smedjan med tillhörande takluckor/fönster är ursprunglig och kulturhistoriskt värdebärande. Bevarat är i huvudsak även byggnadsdelarna öppna byggnadsvolym i enlighet med ursprungligt utförande.

Värdebärande delar och detaljer:

Exteriört

- Byggnadens volym med tillhörande tillbyggnader, samtliga väl anpassade.
- Fasaderna av rött tegel med inslag av konststen. Övriga dekorativa element så som takgesims i flera språng.
- Portar och fönstersättning som är så gott som ursprunglig.
- Äldre träfönster.
- Spår av den tidigare verksamheten så som nummerskyltar i plåt mm i fasaden.
- De flacka sadeltaken med lanterniner. Takmaterial av papp. Smedjans bågformade tak med takmaterial av papp.
- Klockan från Älmhult på den västra fasaden.

Interiört

- Hjulverkstadens takkonstruktion med takstolar av trä och underbrädning av pärlspont.
- Smedjans ännu synliga takkonstruktion av betong med upphöjt parti av trä med ventilationsluckor.
- De bevarade öppna volymerna i verkstäderna och smedjan (delvis).

Ångcentralen

Den gamla *Ångcentralen*, uppförd 1917-1919, är områdets högsta byggnad som ligger i blickfånget från entrén och har en karaktäristisk form som i det närmaste kan liknas vid en basilika. Utvändigt är den mycket välbevarad, bortsett från att den ursprungliga, höga tegelskorstenen har rivits. Det är okänt vem som har ritat byggnaden, men det är troligt att Fabriksbyggnadsbyrån ligger bakom även denna byggnad.



Ångcentralen från nordväst, Restaurera 2022.

Fasaderna är murade med rött tegel i munkförband. Upptill avslutas långsidorna med murade gesimser som kragar ut i många språng, nedtill med en gles tandsnittsfris.

Taket på den låga delen är ett sadeltak och på högdelen är det närmast likt ett säteritak, med fönsterband mellan de övre och de lägre takfallen. Samtliga tak är papptäckta.

Fönster består till största del av småspröjsade gjutjärnsfönster. De större fönsteröppningarna är stickbågiga och de mindre är rakt avslutade. Enstaka mindre fönster är av trä.

De flesta portarna är av trä och målade i brunt, i huvudsak i ursprungligt utförande.

Mot byggnadens södra fasad står en nitad ståltank som sannolikt är ursprunglig.

Invändigt utgörs byggnaden av två större rum med en källare under högdelen mot väster. I högdelen inryms tekniska installationer, som moderniserats i flera omgångar. Golvet är betonggjutet och väggarna putsade och målade i grön kulör, som bitvis flagnar kraftigt. Rummet är öppet upp inock. Flera ursprungliga spegeldörrar finns bevarade, målade i brun kulör. Rummet i byggnadens östra del är mycket välbevarat med klinkergolv, kaklade och putsade väggar, äldre innerdörrar, synliga takstolar av stål och innertak klätt med pärlspontpanel. Rummet är inrymt med en del tekniska installationer samt används som förråd.

Den före detta *Ångcentralen* utgör hjärtat i anläggningen som förr försåg områdets byggnader med värme via det underjordiska kulvertsystemet. Byggnaden är en av områdets bäst bevarade byggnader, såväl exteriört som interiört, med ett högt kulturhistoriskt värde. Den karakteristiska byggnadsvolymen, tegelfasaderna, de höga småspröjsade gjutjärnsfönstren och de bevarade portarna i ursprungligt utförande är alla intakta sedan byggnadstiden. Invändigt har den tekniska utrustningen succesivt bytts ut och moderniserats, även då funktionen som värmecentral kvarstår. Ytskikt och byggnadsdelar är till stor del bevarade så som klinkergolv, innerdörrar, väggkakel, takstolar, takpanel, armaturer mm vilket ger byggnaden ett hög grad av autenticitet. I källaren under högdelen förgrenar sig det till ångcentralens tillhörande underjordiska kulvertsystemet. Källaren var vid inventeringstillfället sommaren 2022 delvis vattenfylld och har ej inventerats. Samtliga bevarade delar såväl in- som utvändigt gör byggnaden till en välbevarad representant för området, där den historiska avläsbarheten fortfarande är hög, även om det tidigare skorstenen inte längre är bevarad.

Värdebärande delar och detaljer:

Exteriört

- Byggnadens karakteristiska volym, av basilikatyp.
- Fasaderna i rött maskinslaget tegel, murat i munkförband och fogat med Simrishamnfog.
- Den gjutna sockeln med brädstruktur.
- Takgesimsen i flera språng, avslutad med en gles tandsnittsfris.

- Det flacka sadeltaket med lanternin, takmaterial av papp.
- De småspröjsade gjutjärnsfönstren.
- Småspröjsade träfönster.
- Träportar, enkla och pardörrar, målade i brun kulör.
- Nitad tank som står placerad vid den södra fasaden.

Interiört

- Betonggjutet golv och putsade väggar (högdelen)
- Vitkaklade väggar med dekorfris upptill med blått jugendmotiv (lågdel)
- Schackrutigt klinkersgolv i gula nyanser. (lågdel)
- Sannolikt ursprunglig färgsättning med grönt upptill på väggarna. (lågdel)
- Nitade fackverkstakstolar av stål.
- Pärlspontsinklätt innertak målat i ockragult. (lågdel)
- Snickerier såsom spegeldörrar etc. Brun och grön färgsättning på dessa.
- Äldre bevarade belysningsarmaturer såsom väggarmaturer av porslin med runda glaskupor.

- Äldre tekniska installationer kopplade till byggnadens tidigare funktion som ångcentral, exempelvis manometer.
- Källare och kulvertsystem.

Gasverket/Fackexpeditionen

Byggnaden är områdets minsta och är placerad öster om *Ångcentralen* och har ursprungligen använts som gasverk, uppförd på 1920-talet. Periodvis och har byggnaden även inhyst områdets fackexpedition. Byggnaden är uppförd med fasader i rött tegel i munkförband. Gavelröstena är beklädda med stående locklistpanel som målats brun. Exteriören är till synes välbevarad men fönstren har ersatts och gjorts lägre, övre delen täcks av träpanel lik den i gavelröstena, takmaterialet bytts ut mm. De översta delarna av tegelfasaderna är eventuellt ommurade. Byggnaden vilar på en låg gjuten sockel.



Gasverket, vy från öster, Restaurera.

Det så kallade *Gasverket* med dess placering längs med områdets huvudaxel utgör en viktig karaktärsbyggnad, med ett betydande miljöskapande värde. Byggnaden med fasader i

rött tegel utgör en av områdets äldsta och är exteriört relativt välbevarad vad gäller volym, fasader och takform.

Huvuddelen av de tillägg som gjorts är dock att betrakta som varsamma (fönster och dörrar), så som de två mindre tvåluftsfönstren åt norr. Det kan finnas bevarandevärda delar interiört, men som inte varit möjliga att inventera.

Värdebärande delar och detaljer:

Exteriört

- Byggnadens volym.
- Fasaderna i rött maskinslaget tegel, murat i munkförband och fogat med Simrishamnfog.
- Den gjutna sockeln med brädstruktur.
- Mönstermurningar i fasadens övre del.
- Det branta sadeltaket.
- Ursprungliga fönster- och dörröppningar.
- Karaktären med fönster i trä, målade i brun kulör.
- Träportar målade i brun kulör.

Interiört

- Interiören har ej varit åtkomlig för inventering.

Konsekvenser

Detaljplaneförslaget har utformats med hänsyn till områdets kulturhistoriska värden. Utgångspunkt har tagits i områdets viktiga siktlinjer och den nya bebyggelsen har strukturerats för att bevara och förstärka dessa. Den kulturhistoriskt särskilt värdefulla bebyggelsen såsom *Vagnverkstaden*, *Hjulverkstaden*, *Huvudförrådet*, *Ångcentralen* samt *Gasverket* bevaras. Vidare bevaras även utvalda anläggningar och järnvägsspår såsom järnvägsspåren i *Traversståket*, det sydligaste spåret i spårområdet samt ett par spår som leder in i *Vagnverkstaden*. Planförslaget förser både byggnader och anläggningar med bestämmelser om skydd av kulturvärden. De kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnaderna förser även med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser. Planen medger att en byggnad inom området rivs; *Huvudförrådets* tillbyggnad och att *Vagnverkstadens* västligaste tillbyggnad kan byggas på.

En antikvarisk konsekvensanalys har tagits fram (Restaurera 2025) för att beskriva planförslagets påverkan på de kulturhistoriska värden.

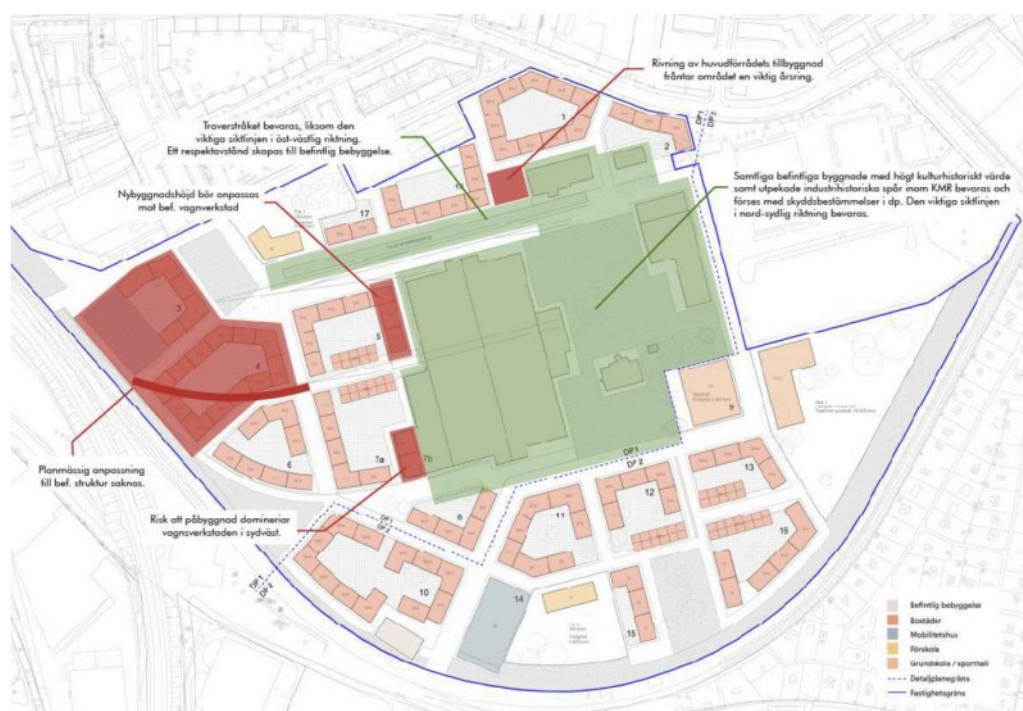


Illustration över de huvudsakliga kulturhistoriskt konsekvenserna, såväl negativ som positiv, Restaurera.

På ett övergripande plan bedöms planförslaget väl avvägt då samtliga ursprungliga byggnader som är utpekade som bebyggelse med högt kulturhistoriskt värde bevaras och ges skydd i detaljplanen. Vidare bevaras den öppna miljön mellan byggnaderna samt viktiga industrihistoriska spår och strukturer i den centrala delarna. Vidare ger planförslaget befintliga byggnader möjligheter till nya verksamheter, vilket är en förutsättning för ett bevarande in i framtiden. Planförslaget möjliggör även att tillgängligheten till området ökar, och därmed också möjligheten att förstå och uppleva kulturmiljön.

Störst negativ effekt får planförslaget i områdets västra och norra del som ändrar karaktär och gör att läsbarheten av verkstadsanläggningen ursprungliga logik fragmenteras. När spår och byggnader inte längre kan läsas samman försvåras också förståelsen för områdets inneboende struktur. Rivning av *Huvudförrådets* tillbyggnad innebär att en av de sista årsringarna som berättar om SJ verkstädernas historiska utveckling försvinner.

Sammantaget bedöms att de centrala kulturvärdena och karaktärsdragen i hög grad bevaras i områdets östra del och i anslutning till *Traversstråket* (ingen/liten negativ konsekvens) medan rivning av byggnad samt utbyggnad på spårområdet i väster bedöms få måttlig negativ konsekvens på kulturmiljön. Kumulativt, tillsammans med de rivningar som skett genom åren och även planeras i framtiden, riskerar dock rivning av byggnader inom planområdet få en stor negativ konsekvens, då den variation i ålder, skala, fasadmateriell, brokighet och funktioner som tidigare fanns i området håller på att uttraderas.

Ett stort hot mot kulturmiljön är den kommande marksaneringen av området som kan innebära att all mark mellan byggnaderna behöver grävas ut. Även om flera industrihistoriska spår skulle gå att demontera och sätta tillbaka, går autenticiteten förlorad vilken inte går att återskapa, liksom huvuddelen av all växtlighet, som till stor del är ruderat, men även utgörs av äldre historiska planteringar.

Även då aktuellt planområde ligger utanför gränsen för riksintresset för kulturmiljövården, finns flera av de värdebärande uttryck som riksintresset utgörs av representerade inom planområdet eller i dess direkta närhet. Påverkan på riksintresset är framförallt visuell och påverkar viktiga siktlinjer och vyer, men även funktionell då fysiska uttryck i form av byggnader och industrihistoriska spår som järnvägsspår delvis försvinner.

Påverkan på värdebärande uttryck gäller framförallt inom planområdets norra och västra del, där den nya bebyggelsen placeras som en krans runt befintlig bebyggelse och några byggnader rivs. Även huvuddelen av de järnvägsspår som är en stor del av planområdets karaktär försvinner. I denna del av planområdet kommer läsbarheten av verkstadsanläggningen försvåras och delvis försvinna. Upplevelsen av verkstadsanläggningen och dess inneboende logik med kopplingen mellan spår och byggnader kommer att fragmenteras.

Gällande riksintresset bedöms planförslaget sammantaget få liten negativ till måttlig negativ effekt på dess värdebärande uttryck. Planförslaget bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö.

Fornlämningar

Enligt Riksantikvarieämbetets *Fornsök* finns inga fornlämningar inom aktuellt detaljplaneområde.

Teknik

Teknisk infrastruktur

Ledningssystem

Nuläge

Flertalet ledningssystem finns inom planområdet för det som befintlig och tidigare verksamhet varit i behov av. Större delen av ledningssystemet kommer att behöva byggas ut alternativt förnyas och läggas om. Den största delen av ledningssystemet är privat, men det finns också en allmän VA-ledning i områdets norra del för vilken det finns ett servitet.

Avloppssystemet inom området är ett kombinerat system som inte har kapacitet för den utbyggnad som föreslås i den fördjupade översiktsplanen. Detta föranleder att ett duplikat system installeras, det vill säga där spill och dagvatten leds i olika ledningar, när planområdet byggs ut.

Elförsörjning finns till de befintliga verksamheterna, men systemet kommer att behöva byggas ut och byggas om i samband med exploateringen.

Delar av området är anslutet till fjärrvärmenätet. Möjlighet att koppla på den tillkommande bebyggelsen finns.

Konsekvenser

Alla ledningssystem inom planområdet kommer att behöva byggas om för att kopplas till den nya bebyggelsen. Det kommer med stor sannolikhet även behöva byggas om till delar av befintlig bebyggelse.

Beredskap

Nuläge

Inom Järnvägen 1:5 finns idag fyra aktiva skyddsrum, varav tre ligger inom detaljplaneområdet. Skyddsrum är en del av Sveriges totalförsvaret och regleras i lag (2006:545) om skyddsrum samt MSB:s föreskrifter.

Konsekvenser

I genomförandet av detaljplanen, kommer befintliga skyddsrum att behöva rivas och ersättas. I samband med detta avser fastighetsägaren ansöka om tillstånd hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) att ta bort skyddsrummen och då även redovisa ersättningslägen.

Inriktningen kommer att vara i huvudsak fredstidsanvändning som kan ställas om till skyddsrum enligt gällande krav. Användningen skyddsrum har ingen egen beteckning i planförslaget utan ingår som en kompletterande funktion under respektive användningsområde på kvartersmark. Därför finns ingen särskild beteckning i plankartan för skyddsrumssändamål.

Gällande planer och program

Översiktsplan

Enligt översiktsplanen anges detaljplaneområdet under kategorin ny blandad stad. De generella riktlinjerna för blandad stad anger att förtätning ska sträva efter att stärka sambanden mellan olika stadsdelar och bostadsområden. Ny bebyggelse ska utformas och placeras så att den bidrar till stadsliv och trygghet.

Funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån platsens och de boendes behov och förutsättningar. Vid utbyggnad och förtätning ska ytor för social samvaro värnas. Nya ytor för social samvaro ska i första hand tillgodoses på marknivå för att gynna tillgänglighet och samnyttjande.

Förtätning ska i första hand göras på redan hårdgjorda ytor.

Mer grönska ska eftersträvas i hela staden, kvaliteten höjas och andelen hårdgjorda ytor ska minska. Antalet träd i staden ska kraftigt öka med fokus på stor täckning av trädkronor, särskilts längs gator och torg, bland annat genom prioritering framför andra funktioner i gaturummet. Stora träd och trädbestånd ska skyddas så långt möjligt.

En variation av bostadstyper och upplåtelseformer ska eftersträvas. Bostadsmiljöerna ska stimulera till möten mellan människor i alla åldrar och tillgodose behov av lek, vila och fritid.

Planförslaget är utformat i enlighet med översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan

I december 2020 godkändes en fördjupning av stadens översiktsplan för detaljplaneområdet, *Fördjupad översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn*. Dokumentet beskriver målen och visioner för utbyggnaden av området och lägger fast den övergripande markanvändningen.



Markanvändningskarta Fördjupad översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn.

Den fördjupade översiktsplanen innefattar ett stort omland runt planområdet, men lyfter både befintliga *Kirsebergsstaden* och Södra Kirsebergs utbyggnad och vilka värden och möjligheter som staden ser inför framtiden.

Kirseberg - Småstaden i Storstaden

Även om *Kirsebergsstaden* ligger nära Malmös centrum upplevs stadsdelen som en stad i staden. Uttrycket "vi på backarna" är vida känt och beskriver väl de boendes geografiska identitet. *Kirsebergsstadens* karaktär med dess

varierande och kompakta struktur är uppskattad och kan utgöra en inspiration för utvecklingen av *Järnvägsverkstäderna*. En successiv utbyggnad söderut ska ske genom en utveckling av *Kirsebergsstadens* attraktiva aspekter, till exempel avseende bebyggelsens skala, täthet och variationsrikedom.

En stadsdel med ett stort kulturarv

Södra Kirseberg har en rik historia och idag finns många spår kvar från tidigare verksamheter. *Järnvägsverkstäderna*, som tidigare varit Malmös näst största arbetsplats, är fortfarande välbevarade. För många är de okända men kan berätta om en viktig epok i Malmös historia. Att även framöver kunna avläsa platsens historia är viktigt för områdets karaktär. Här kan gamla industrimiljöer kompletteras med nya inslag inspirerade av den befintliga bebyggelsen så att det förflutna, i kombination med det geografiska läget, lägger grunden för en ny mångfacetterad identitet.

Själva *Järnverksverkstäderna* beskrivs enligt följande:

”Järnvägsverkstäderna ska uppfattas som en utvidgning av Kirsebergsstaden, både avseende karaktär och skala. Det ska finnas plats för flerbostadshus och täta markbostäder med olika upplåtelseformer, samt icke störande verksamheter, samhällsservice och handel. Marken ska utnyttjas effektivt, med en stigande täthetsgrad mot Östervärns station och Södra Bulltoftavägen. Längs Södra Bulltoftavägen ska inslag av handel möjliggöras.

En grön bebyggelsemiljö, där det alltid finns något grönt i sikte, ska karakterisera området. En ny huvudgata ska länka ihop Södra Bulltoftavägen i norr med Sallerupsvägen i söder. Området rymmer även en strukturerande uppsamlingsgata

och lokalgator där fotgängare har företräde. Ett flertal gång- och cykelpassager binder samman området med omgivande stadsbebyggelse, såväl över som under järnvägsspåren. Cykelstråken sammanbinder även området med befintliga *Kirsebergssmeden*. Gröna och stadsmässiga mötesplatser länkas samman med smala gaturum som prioriterar fotgängare, cyklister och plats för vistelse.

Järnvägsverkstädernas industriella prägel har med sin storskaliga tegelarkitektur, traverser och centrala grönområde stora kulturhistoriska värden som ska bevaras och utvecklas kreativt i en ny arkitektonisk kontext. Även utemiljöernas utformning ska anknyta till områdets historia genom att exempelvis bibehålla rester av järnvägsspåren i marken. I befintliga byggnader finns lokaler som på ett naturligt sätt kan ge plats för bland annat verksamheter, institutioner eller andra mötesplatser.”

Planförslaget är utformat i enlighet med den fördjupade översiktsplanen.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Detaljplaneområdet är inte detaljplanelagt.

Riksintressen

Detaljplaneområdet berörs inte av något riksintresse.

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.

Mark-och utrymmesförvärv

Rätt för huvudmannen att lösa in mark

Detaljplanen omfattar den privatägda fastigheten Järnvägen 1:5 som till delar planläggs för allmän plats för gata, park och torg.

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

Skyldighet för huvudmannen att lösa in mark

Detaljplanen omfattar den privatägda fastigheten Järnvägen 1:5 som till delar planläggs för allmän plats för gata, park och torg.

Om berörd fastighetsägare för Järnvägen 1:5 begär inlösen av de delar av fastigheten som är planlagda som allmän plats är kommunen, i sin roll som huvudman för allmän plats, skyldig att göra detta.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Marken inom planområdet omfattas av del av fastigheten Järnvägen 1:5 som ägs av privat fastighetsägare.

För de delar av fastigheten som planläggs för kvartersmark kommer nya fastigheter att behöva bildas genom fastighetsreglering. Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd fastighet.

Ansökningar om förändringar av fastigheter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

Rättigheter

Fastigheten Järnvägen 1:5 belastas av servitut 2/2003.1, 2/2003.2, samt 2/2003.3 samt ledningsrätter 46/1999:1 samt 13/1995:2. En rättighet ifrån 1915 för en kombinerad VA-ledning genom den norra delen av fastigheten finns också.

Ledningar som kommer att förläggas eller finnas kvar inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller ledningsrätter bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av ledningsrätt tas av berörd ledningshavare.

Ansökningar om förändringar av servitut och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

Markreservat i detaljplanen

Detaljplanen innehåller en bestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggningar för bostadsgård och bostadsgemensamma funktioner vilket innebär att marken måste hållas tillgänglig för detta ändamål.

Ansökning om bildande av gemensamhetsanläggning ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Blågröngrå-system (BGG-system)

Dagvattenlösningen inom planområdet bygger på att BGG-systemet kommer att användas för avvattning, fördröjning och rening av dagvatten från allmän platsmark. Malmö stad kommer att vara ägare av anläggningen och ha ansvar för drift och underhåll. Ledningarna från BGG-systemet ska anslutas till VA SYDs dagvattennät. Den tekniska lösningen är ännu inte färdigutvecklad, utan behöver studeras vidare i samråd med Fastighets- och gatukontoret.

Brand

Planområdet är beläget inom en insatstid för räddningstjänsten på 10 minuter.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA Syd. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov.

Buller

Bullerberäkningarna som är redovisade i planhandlingarna förutsätter uppförande av en bullerskärm utmed Kontinentalbanan. Bullerskärmen behöver uppföras i dialog med Trafikverket inom dennes mark.

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

Fjärrvärme

Området avses anslutas till fjärrvärmenätet. Eon ansvarar för utbyggnad och drift av fjärrvärmenätet inom området.

Markföroreningar

Inom fastigheten har omfattande markföroreningar påvisats. Startbesked får inte ges för byggnation förrän markförorening har avhjälpts. Se vidare under *kap. 3 Förutsättningar och konsekvenser* avsnitt *Markföroreningar*.

Risk

Delar av bebyggelsen ligger i närheten av Kontinentalbanan som trafikeras med farligt gods. Delar av bebyggelsen ligger även inom riskavstånd ifrån en kylanläggning med ammoniakhantering. För att risk för människors liv och hälsa inte ska uppstå, se rekommenderade åtgärder under *kap. 3 Förutsättningar och konsekvenser* avsnitt *Hälsa och säkerhet*.

Skyddsrum

Inom detaljplaneområdet finns idag tre aktiva skyddsrum. Ett genomförande av detaljplanen förutsätter att befintliga skyddsrum rivs och ersätts. Skyddsrum är en del av Sveriges totalförsvaret och regleras i lag (2006:545) om skyddsrum samt MSB:s föreskrifter. Tillstånd kommer att krävas för att ta bort skyddsrummen och ersättningslägen kommer att behöva redovisas.

Skyddsvärda arter

Inom området finns tre skyddsvärda träd som behöver fällas för att detaljplanens ska kunna genomföras samt en fridlyst art, klotullört. För fällning av de berörda träden krävs samråd med Länsstyrelsen. För påverkan på klotullörten krävs dispens. Dispens har lämnats avseende arten Klotullört, *Filago vulgaris*, för marksanering och insamling av frön. Särskilda villkor gäller för beslutet, se vidare under *kap. 3 Förutsättningar och konsekvenser avsnitt Naturvärden*.

Utbyggnad allmän plats

Malmö stad ska, genom fastighets- och gatukontoret, bygga ut områdets parker, torg och gator.

Utbyggnad av gång- och cykeltunnel

I anslutning till planområdet planeras för en utbyggnad av en ny gång- och cykeltunnel under Kontinentalbanan. Tidplan för utbyggnaden är inte satt, men uppskattas påbörjas efter 2030. Ytor för etablering av tunneln behöver tillgodoses inom planområdet vilket kan komma att påverka utbyggnadstakten för intilliggande kvarter. Malmö stad, genom fastighets- och gatukontoret, ansvarar för utbyggnad som behöver ske i dialog med Trafikverket.

Utbyggnad vatten och avlopp

Anläggningar och ledningsnät för fördröjning av dagvatten, vattenförsörjning och avlopp behövs inom området. VA Syd är huvudman för verksamhetsområdet för vatten och avlopp och ansvarig för utbyggnad och drift av dessa samt för utbyggnad

och drift av dagvattenanläggningar. Exploatören kommer att behöva bekosta ny sträckning av den befintliga kombinerade ledningen genom området.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Kostnader för utbyggnad av allmän plats kommer att bäras av exploatören och regleras i exploateringsavtal.

De föreslagna åtgärderna för fördröjning av dagvatten där park och fördröjningsdammar avses samutnyttjas kommer att vara kostnadsdrivande. Delar av kostnaden för utbyggnaden kommer att bäras av VA Syd, övriga delar kommer att bäras av exploatör och regleras i exploateringsavtal.

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

Planavgift

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

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Malmö stad och berörda fastighetsägare. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med 6 kapitlet 40 § plan- och bygglagen och kommer att undertecknas innan dess att detaljplanen antas eller godkänns i stadsbyggnadsnämnden.

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

I exploateringsavtalet kommer det preliminärt att bestämmas att de delar av fastigheten Järnvägen 1:5 som i detaljplanen läggs ut som allmän plats för park, torg och gata ska övergå till staden. Vidare avtalas om den gatukostnadsersättning som kommunen tar ut av exploitören för utbyggnad och ombyggnad av berörd allmän plats, samt att alla kostnader för nödvändiga flytt eller ombyggnad av ledningar ska bäras av exploitören.

Övriga organisatoriska frågor

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 kvartermark.

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

E.ON ansvarar för att nätstationer uppförs enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd.

Dagvattenanläggningar inom planlagt område som ska användas för flera fastigheter ska anmälas till miljöförvaltningen. Anmälan ska göras senast sex veckor innan anläggningen börjas byggas.

Tidplan

Preliminär tidplan för detaljplanens genomförande:

- Detaljplan, granskning, december 2026
- Detaljplan, antagande, oktober 2027
- Projektering och bygglov, cirka 2 år
- Utbyggnad av allmän plats i form av byggator planeras starta 2029
- Utbyggnad av kvartersmark bedöms preliminärt kunna påbörjas 2030

I anslutning till planområdet planeras för en utbyggnad av en ny gång- och cykeltunnel under Kontinentalbanan. Tidplan för utbyggnaden är inte satt, men uppskattas påbörjas efter 2030. Ytor för etablering av tunneln behöver tillgodoses inom planområdet vilket kan komma att påverka utbyggnadstakten för intilliggande kvarter.

5. Planeringsunderlag

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

Utredningar som legat till grund för detaljplanen

Antikvarisk förundersökning, Järnvägsverkstäderna
Järnvägen 1:5 Malmö, Del A, Restaurera Sverige AB, 2014-
10-29 Rev. 2024-04-17

Antikvarisk förundersökning, Järnvägsverkstäderna
Järnvägen 1:5 Malmö, Del B, Restaurera Sverige AB, 2014-
10-29 Rev. 2024-04-17

Antikvarisk Konsekvensanalys, Dp 5673 Järnvägen 1:5 i
Kirsebergsstaden Malmö, 2025-09-23, Restaurera Sverige AB

PM Risk Lokstallarna/Kirseberg Tankstation, *Tyréns*, 2024-10-
23

Miljöteknisk markundersökning Järnvägen 1:5, *Tyréns*, 2020-
07-03

Miljöteknisk markundersökning Järnvägen 1:5, *Tyréns*, 2020-
07-03

Jernhusen Verkstäder AB, Kompletterande miljöteknisk
markundersökning inom fastigheten Järnvägen 1:5, Malmö,
SWECO, 2024-03-14

Jernhusen Verkstäder AB Provtagning av slipers och jord
inom del av fastigheten Järnvägen 1:5, Malmö, *SWECO*,
2024-05-24

Kompletterande miljöinventering av Kirseberg, *Ramböll*,
2024-10-08

PM Luftprovtagning Kirseberg, Provtagning av inomhusluft
Hjul- och bussverkstad Kirseberg, *Ramböll*, 2024-11-15

Naturvårdsinventering av banområdet vid Kirseberg och
trädgårdsmark vid Ellstorp, Malmö stad, *Ekologigruppen*,
2016-10-26 (Granskningshandling)

Inventering av Klotullört inom Järnvägen 1:5, Malmö kommun,
WSP, 2023-10-31

Fördjupad trädinventering av trädbeståndet på fastigheten
Järnvägen 1:5, *Trädkonsult Green space network*, 2021-03-
09

Uppdaterad inventering av 35 träd inom fastigheten
Järnvägen 1:5, *Trädkonsult Green space network*, 2025-03-13

Fågelinventering Lokstallarna Kirseberg Malmö, *WSP*, 2022-
10-14

Inventering av fladdermusfauna vid fastigheten Järnvägen 1:5
inför ny detaljplan Malmö kommun, *Enviro Planning*, 2022-11-
15

Inventeringsrapport, inventering av igelkott vid lokstallarna i
Kirseberg i Malmö, *WSP*, 2022-10-24

Kulturmiljörummet Lokstallarna, Studie av verksamheter,
antikvarisk förhållningssätt, tillägg och gestaltning,
Campus/Kulturstaden, 2024-03-07

Riskbedömning, Dp 5763, Lokstallarna/Kirsebergsstaden,
Malmö, *Tyréns*, 2025-07-07

Beslutshandling för dispensansökan Klotullört, *Länsstyrelsen*,
2025-07-03

Järnvägen 1:5 underlag till detaljplan Mobilitets PM, *FOJAB*,
2025-06-13

PM Buller, *Tyréns*, 2025-07-04

Gestaltningssystem granskningshandling, *Malmö stad*, 2025

Dp 5763 Järnvägen 1:5 Vind- sol och skuggstudier, *FOJAB*,
2025-07-11

Dagvatten- och skyfallsutredningen för södra Kirseberg, *Afry*,
2025-11-17

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för Malmö, 2023

Fördjupad översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn,
2020

Riktlinjer för levande bostenvåningar, 2023

Riktlinjer för bostadsgårdar, 2022

Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020

Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016

Stadsbyggnadsnämndens riktlinjer för friytor vid förskolor
och skolor, 2021

Riktlinjer för grönytefaktor, 2014

Naturvårdsplanen, 2023-2030