



## SAMRÅDSHANDLING

# PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten 21:149 i Västra Hamnen i Malmö



Utsnitt av fastighetskarta, med planområdet markerat med röd linje. För exakt avgränsning se plankarta.

## Planprocess

| SKEDE                               | FÖRKLARING  |
|-------------------------------------|---|
| Planprogram<br>April 2011           | Planprogram Pp 6030 godkändes av stadsbyggnadsnämnden (SBN).  |
| SBN planuppdrag<br>April 2020       | Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).   |
| <b>SBN samråd<br/>December 2022</b> | <b>Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN)<br/>Samrådstidtid 27 december 2022 – 3 februari 2023</b> |
| Granskning<br>Maj 2023              | Granskningstid minst 3 veckor   |
| SBN antagande<br>November 2023      | Beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).   |
| Laga kraft<br>December 2023         |   |

## Planfakta

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Dp 5697</b></p> <p><b>Planförfarande:</b> standard</p> <p><b>Sökande:</b> Varvsstaden AB</p> <p><b>Planhandläggare:</b></p> <p>Ivan Gallardo<br/>ivan.gallardo@malm.se<br/>tel 040 - 34 35 60</p> | <p><b>Planhandlingar</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• denna planbeskrivning</li><li>• plankarta</li></ul> |
|---|--|

## Innehållsförteckning

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 Planförslaget i korthet .....</b>              | <b>4</b>  |
| 1.1 Syfte .....                                     | 4         |
| 1.2 Sammanfattning .....                            | 4         |
| <b>2 Planförslag .....</b>                          | <b>6</b>  |
| 2.1 Stadsbyggnadsidé .....                          | 6         |
| 2.2 Planbestämmelser och motiv .....                | 10        |
| 2.3 Gestaltning .....                               | 15        |
| 2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark ..... | 26        |
| 2.5 Trafik.....                                     | 27        |
| 2.6 Teknisk försörjning .....                       | 28        |
| 2.7 Administrativa bestämmelser .....               | 29        |
| <b>3 Konsekvenser .....</b>                         | <b>30</b> |
| 3.1 Bedömning av miljöpåverkan .....                | 30        |
| 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa.....           | 30        |
| 3.3 Ekonomiska konsekvenser.....                    | 38        |
| 3.4 Konsekvenser för fastigheter.....               | 38        |
| 3.5 Samhällskonsekvenser .....                      | 38        |
| <b>4 Genomförande .....</b>                         | <b>41</b> |
| 4.1 Organisatoriska genomförandefrågor .....        | 41        |
| 4.2 Tekniska genomförandefrågor .....               | 41        |
| 4.3 Ekonomiska genomförandefrågor .....             | 43        |
| 4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor .....    | 44        |
| <b>5 Planeringsförutsättningar .....</b>            | <b>45</b> |
| 5.1 Bakgrund och organisation.....                  | 45        |
| 5.2 Planområdet .....                               | 45        |
| 5.3 Tidigare ställningstaganden .....               | 52        |
| 5.4 Underlag till planarbetet .....                 | 53        |

# 1 Planförslaget i korthet

## 1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för torg samt två kvarter med blandad stadsbebyggelse med publika bottenvåningar mot de allmänna platserna och gatorna samt möjliggöra för högskole- och universitetsutbildning, centrumverksamhet, kontor, transformatorstation, besöksanläggning och bostäder.

Syftet är även att bevara befintlig kranbana vid torget samt Vagnsverkstadens fasader mot Stora Varvsgatan, Jagaregatan och Nils Holmströms plats.

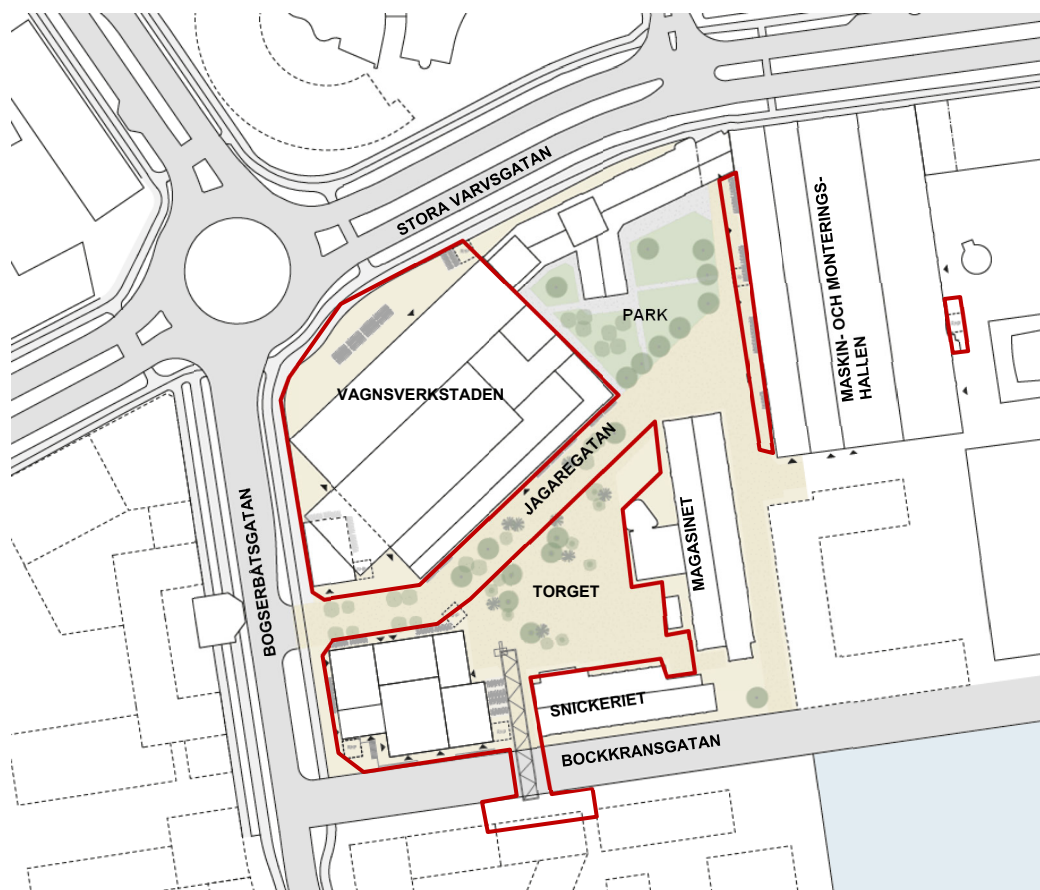
Nya byggnader och tillbyggnader ska ha en hög arkitektonisk kvalitet för att tillvarata och förstärka platsens varvshistoria och karaktär. Vagnsverkstaden med på- och tillbyggnad ska upplevas som en offentlig byggnad vilket ställer höga krav på dess gestaltning.

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

## 1.2 Sammanfattning

### Planförslag

Planläggningen möjliggör en fortsatt utveckling av Västra Hamnens omvandling från industri- och hamnområde till en blandad stad. Målet är att Västra Hamnen ska bli ett attraktivt område för bostäder, centrumverksamheter, kultur, rekreation och utbildning. Planområdet är beläget i den del av Västra Hamnen som kallas Varvsstaden och utgör en viktig länk mellan Västra Hamnen och centrala Malmö.



*Illustration med ungefärligt planområde markerat inom röd linje.*

Planförslaget innebär att Varvsstadens stadsdelstorg möjliggörs. På torget föreslås också att befintlig kranbana bevaras.

Inom Vagnsverkstaden möjliggörs det för högskole- och universitetsutbildning, centrumverksamheter, kontor, transformatorstation och besöksanläggning. Byggnadens tre ursprungliga fasader mot Stora Varvsgatan, Jagaregatan och Nils Holmströms plats bevaras. Genom på- och tillbyggnad i 2–6 våningar (nockhöjder om 13–34 meter) ryms de nya funktionerna. I kvarterets bottenvåning ska det finnas lokaler för centrumverksamhet mot Stora Varvsgatan, Jagaregatan och Bogserbåtsgatan.

I sydvästra delen av planområdet möjliggörs ett nytt bebyggelsekvarter för kontor, centrumverksamhet, bostäder, transformatorstation samt högskole- och universitetsfunktioner. Kvarteret föreslås få en varierande skala på 2–8 våningar (nockhöjder om 11–35 meter). Huvuddelen av kvarterets bottenvåning ska uppföras med lokaler för centrumverksamhet.

Planförslaget möjliggör att ny grönska tillkommer i form av träd och planteringar i gatuummen, på torget och inom kvartersmark.

Gestaltningen och bebyggelsehöjderna kommer att studeras vidare inför granskningen av detaljplanen. Bland annat ska höjden på bebyggelsen som vänder sig mot Stora Varvsgatan utredas vidare, så att denna blir rätt för platsen.

#### **Konsekvenser**

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

#### **Planeringsförutsättningar**

Planområdet är cirka 10 000 kvadratmeter stort och består idag av asfaltytor samt Vagnsverkstaden, en tidigare industribyggnad.

Marken utgörs i huvudsak av del av fastigheten Hamnen 21:149 som ägs av Varvsstaden AB. En mindre del av planområdet består av fastigheten Hamnen 21:138 som ägs av Malmö kommun.

Jagaregatan samt Bogserbåtsgatan är sedan tidigare planlagda gator (Dp 5175) i anslutning till denna detaljplans planområde.

#### **Överensstämmelse med översiktsplanen**

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen.

#### **Överensstämmelse med Arkitekturstaden**

Under arbete med planförslaget har Arkitekturstadens teser varit vägledande i dialogen kring utformning och gestaltning.

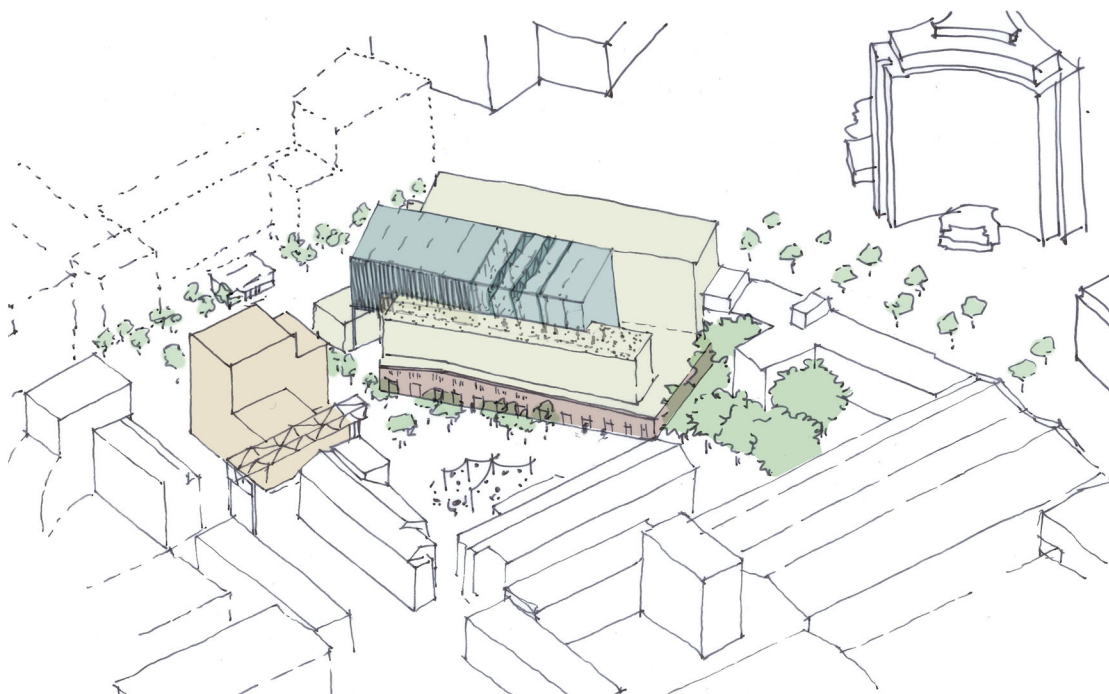
## 2 Planförslag

### 2.1 Stadsbyggnadsidé

Planförslaget tar sin utgångspunkt i strategier från *Utvecklingsplan Varvsstaden* och *Planprogram Varvsstaden* om att omvandlingen av området byggs upp kring en tydlig, långsiktig och engagerande vision. Visionen konkretiseras genom de tre byggstenarna:

- 1) nätverkande och inbjudande stråk
- 2) nyfikna och utmanande platser
- 3) historisk och nyskapande bebyggelse

Varvsstadens parker, stråk, platser och bebyggelse ska tillsammans utformas som en innerstadsmiljö med stor variation i funktioner, rikedom på mötesplatser och öppna publika rum med en stark koppling till platsens kulturhistoria.



*Vy över planområdet från sydost. Observera att bilden endast visar den nya bebyggelsen som volymer, utformningen kommer att utredas vidare i planarbetet och i samband med bygglövsprövningen.*

Centralt inom planområdet planeras ett torg som kommer bli hela Varvsstadens stadsdels-torg. Platsen för torget i planförslaget är redan idag ett informellt torg genom att denna del av Varvsstaden redan är öppen för allmänheten och genom innehållet i angränsande bebyggelse, exempelvis kontors- och restaurangverksamheter i den bevarande magasinsbyggnaden. Kranbanan är idag ett tydligt byggnadselement från varvstiden som står på platsen för det framtida torget. Den ska fortsatt vara en framträdande byggnadsdel i det nya stadsrummet som planförslaget innebär.

Vagnsverkstaden har tre ursprungliga fasader som är bevarandevärda. På- och tillbyggnaden på Vagnsverkstaden kommer tillsammans med Maskin- och monteringshallen (planlagd i Dp 5175), som ligger öster om Nils Holmströms plats, att utgöra något som kan liknas vid en samlad campusmiljö för konstnärliga studier, uppdelat i två byggnader. De båda

högskolebyggnaderna kommer att komplettera varandra i sitt innehåll. Det finns också tankar kring att de konstnärliga aktiviteterna ska tillåtas att få ta plats i det offentliga rummet på torget och i stadsdelen.

Som komplement till högskoleverksamheten kan en viss andel kontor uppföras och i vissa lägen i bottenvåningen ställs krav på lokaler för centrumverksamheter. Högskolebyggnaden kommer att ha en stark offentlig karaktär och påverkan på stadsbilden med dess nya volymer. Det innebär att det kommer ställas höga krav på byggnadens utformning och gestaltning.

Det helt nya kvarteret väster om bevarad kranbana kommer genom planförslaget möjliggöra ny blandad stadsbebyggelse. Kvarterets placering vid torget och vid viktiga stråk gör att byggnaden måste utformas utan baksidor. Därför föreslås även att bottenvåningen i stora delar kommer att rymma lokaler för centrumverksamhet. För kvarteret i övrigt ger planförslaget möjlighet till både kontorsverksamhet och/eller bostäder. Platsen för utevistelse för de boende kommer att ske på takterrasser. En bärande idé är att det nya kvarteret inte ska konkurrera med bevarad kranbana och den nya bebyggelsen inom Vagnsverkstaden gällande skala, placering och siktlinjer.



*Det nya kvarteret i planområdets sydvästra del kan bebyggas med bostäder eller kontor. I bottenvåningen ska lokaler för centrumverksamhet finnas. Vy från Bogserbåtgatan. Observera att bilden endast visar den nya bebyggelsen som volymer, utformningen kommer att utredas vidare i planarbetet och i samband med bygglovsprövningen.*

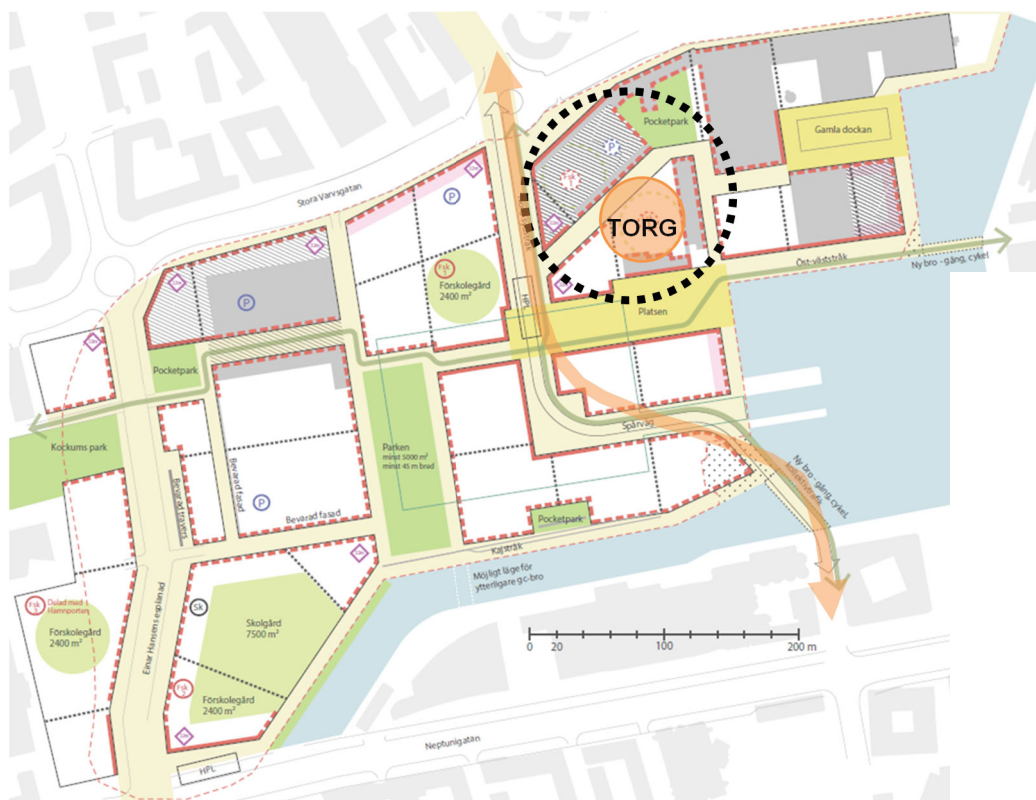
Kvarteren inom planområdet ligger centralt och väl synligt i Varvsstaden vid det nya torget och intill Stora Varvsgatan samt i korsningspunkten mellan det framtida öst-västliga cykelstråket (Bockkransgatan) och det nord-sydliga kollektivtrafikstråket (Bogserbåtgatan). Detta ställer höga krav på en god gestaltning av bebyggelsen. En utmaning är att utforma byggnader som bidrar till en levande gatumiljö med framsidor och entréer åt många håll. Se mer under avsnitt 2.3 Gestaltning.

Skalan i planförslaget innebär en förändring av stadsbilden och platsen. Gestaltningen och bebyggelsehöjderna kommer att studeras vidare inför granskningen av detaljplanen. Bland annat ska höjden på bebyggelsen som vänder sig mot Stora Varvsgatan utredas vidare, så

att denna blir rätt för platsen. Läs mer under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, avsnitt Stadsbild och landskapsbild.

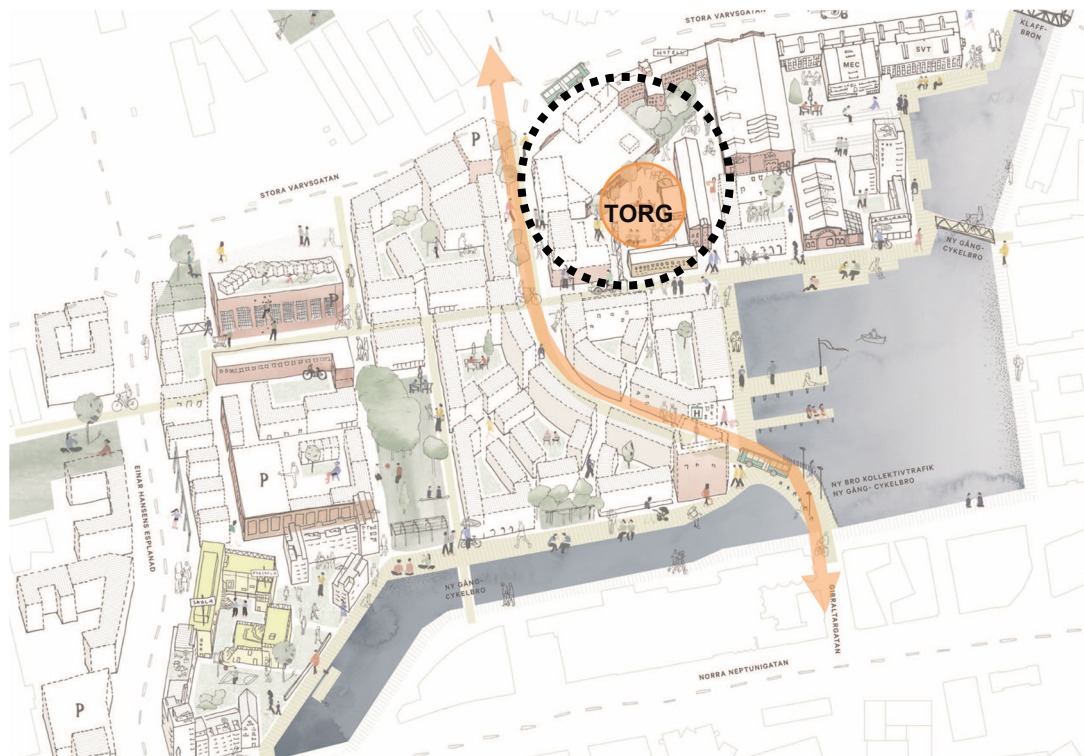
Huvudprinciperna från planprogrammet och utvecklingsplanen för Varvsstaden är fortsatt relevanta för planförslaget. Planförslaget avviker dock på några punkter från tidigare ställningstagande:

- Genom att tillåta högre bebyggelsevolymmer som en på- och tillbyggnad av Vagnsverkstaden. Detta för att rymma de lokalytor och våningshöjder som krävs för tänkt högskole- och universitetsverksamhet.
- Bebyggelsestruktur och omdisposition av allmänna ytor – Varvsstadens nya mötesplats torget var tidigare tänkt söder om planområdet intill mötet mellan öst-väststråket, nord-sydstråket och Varvsbassängen.
- Det södra kvarteret i detta planförslag linjerar i fasadliv med Snickerietbyggnaden som finns direkt öster om byggrätten. Detta kvarter har i tidigare skisser sträckt sig längre söderut.
- Sträckningen av nord-sydstråket (kollektivtrafikstråket) i Dp 5640 har också lett till förändringar i bebyggelsestrukturen i sydöstra delen av Varvsstaden.



Kartbild från Utvecklingsplan (2014) med planområdet schematiskt markerad i streckad svart linje samt torget. I utvecklingsplanen var torget tänkt att placeras söder om planområdet, se gulmarkering (Platsen). Orange linje visar på planlagt kollektivtrafikstråk (Dp 5640), en mer östlig sträckning än vad som var tänkt i Utvecklingsplanen.





*Skiss från Varvsstaden AB (2022). Visar en fullt utbyggd stadsdel, en av många möjliga varianter för planering av Varvsstaden, en ögonblicksbild över planeringen just nu. Planområdet schematiskt markerad i streckad svart linje samt torget. Orange linje visar på planlagt kollektivtrafikstråk (Dp 5640).*

## 2.2 Planbestämmelser och motiv

### Användning av allmän plats

|                         |   |
|-------------------------|---|
| <b>GATA</b>             | Endast en liten del inom planområdet planläggs som gata. Syftet med detta är att säkra att ledningar hamnar inom allmän platsmark. Gatan kommer att utformas tillsammans med genomförandet av Jagaregatan som redan är planlagd som lokalgata i Dp 5175.  |
| <b>GATA<sub>1</sub></b> | Gatan i torgets västra kant under kranbanan omfattas av användningen gata på fotgängares villkor. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en tillgänglighet till ny bebyggelse samt passage mellan Jagaregatan och Bockkransgatan. Gatan kan i genomförande regleras som gågata och får den endast trafikeras med motorfordon med tillstånd. Gatan ska utformas för låga hastigheter, anpassade efter oskyddade trafikanter. |
| <b>TORG</b>             | Inom planområdet centrala delar säkerställer detaljplanen ett torg. Syftet med bestämmelsen är att skapa förutsättningar för Varvsstadens stadsdelstorg.  |

### Användning av kvartersmark

|   |   |
|---|---|
| <b>S<sub>1</sub>C<sub>1</sub>RE<sub>1</sub></b> | Högskola och universitet, Centrum (inte kontor), Besöksanläggning, Transformatorstation.<br><br>Syftet med bestämmelserna är att möjliggöra ett kvarter med i huvudsak högskole- och universitetslokaler med centrumverksamheter (inte kontor) i bottenvåningarna, se bestämmelse s <sub>1</sub> . För flexibilitet över tid möjliggörs också ändamålet Besöksanläggning. Inom byggrätten möjliggörs Transformatorstation, vars storlek, antal och placering kan komma att preciseras inför granskning.   |
| <b>S<sub>1</sub>CKRE<sub>1</sub></b>            | Högskola och universitet, Centrum, Kontor, Besöksanläggning, Transformatorstation.<br><br>Syftet med bestämmelserna är att möjliggöra ett kvarter med i huvudsak högskole- och universitetslokaler med centrumverksamheter (inte kontor) i bottenvåningarna, se bestämmelse s <sub>2</sub> . För flexibilitet över tid möjliggörs också ändamålet Kontor och Besöksanläggning. Inom byggrätten möjliggörs Transformatorstation, vars storlek, antal och placering kan komma att preciseras inför granskning.  |
| <b>KCBS<sub>1</sub>E<sub>1</sub></b>            | Kontor, Centrum, Bostäder, Högskola och universitet, Transformatorstation.<br><br>Syftet med bestämmelserna att möjliggöra ett blandat stadskvarter med centrumverksamheter (inte kontor) i bottenvåningarna, se bestämmelse s <sub>3</sub> . Byggrättens storlek gör troligen att kvarteret antingen rymmer bostäder eller kontor med en publik bottenvåning och inte både kontor och bostäder.<br><br>För framtida flexibilitet möjliggörs även användningen Högskola och universitet. Inom byggrätten möjliggörs också Transformatorstation, vars storlek och placering kan komma att preciseras inför granskning. |

|             |  |
|-------------|--|
| <b>CSDB</b> | <p>Centrum, Skola, Vård, Bostäder</p> <p>Syftet med dessa mindre ytor inom planområdet är bland annat för att lösa parkeringsbehovet för rörelsehindrades fordon kopplat till befintliga byggrätter i Varvsstaden, planlagda i Dp 5175. Användningen (CSDB) som tillåts är samma som redan är planlagda i de angränsande byggrätterna i Dp 5175.</p> |
|-------------|--|

### Egenskapsbestämmelser för allmän plats

#### Skydd av kulturvärden

|           |   |
|-----------|---|
| <b>q2</b> | <p>Kranbanan ska bevaras.</p> <p>Syftet är att kranbanan ska bevaras och fortsatt vara en del av platsens historia som varvmiljö. Kranbanan kommer att vara ett framträdande byggnadselement i stadsmiljön.</p> <p>Se vidare under 2.3 Gestaltning - Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö samt kapitel 5, avsnitt bebyggelse och kulturmiljö.</p> |
|-----------|---|

#### Varsamhet

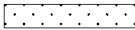
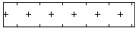
|           |   |
|-----------|---|
| <b>k2</b> | <p>Varsamhetsbestämmelse för kranbanan.</p> <p>Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att kranbanans värdebärande karaktärsdrag tas tillvara vid underhållsarbeten och reovering.</p> <p>Se vidare under 2.3 Gestaltning - Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö samt kapitel 5, avsnitt bebyggelse och kulturmiljö.</p> |
|-----------|---|

#### Upphävande av strandskydd

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Generellt inom området</b> | <p>Planområdet berörs av bestämmelse som innebär att strandskyddet är upphävt.</p> <p>Enligt Miljöbalkens 7 kap 13§ gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter en tidigare detaljplan innebär detta (i enlighet med MB 7 kap 18 g §) att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt.</p> <p>Strandskyddet föreslås upphävas inom området. Upphävandet av strandskyddet bedöms vara motiverat av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet och bedöms inte försämra livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten, eftersom området har begränsade naturvärden.</p> |
|-------------------------------|---|

## Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

### Begränsning av markens utnyttjande

|   |  |
|---|--|
|  | Marken får inte förses med byggnad. Syftet är att ge plats för uteservering, parkering för cykel och parkering för rörelsehindrades fordon.  |
|  | Marken får endast förses med komplementbyggnader i begränsad omfattning, transformatorstation eller andra anläggning än byggnader.<br>Syftet med bestämmelsen är att ge möjligheter till väderskyddad cykelparkering, parkeringsplats för rörelsehindrades fordon samt andra komplementbyggnader som kan möta behovet från centrumverksamheterna och/eller högskole- och universitetsfunktionerna.<br>Transformatorstation, vars storlek, antal och placering kan komma att preciseras inför granskning. |

### Byggnaders användning

|           |  |
|-----------|--|
| <b>S1</b> | Lokal för centrumverksamhet, inte kontor, ska finnas i bottenvåningen.<br>Syftet med bestämmelsen är att säkerställa aktiva bottenvåningar med centrumverksamheter i hörnläge mot Bogserbåtsgatan/Jagaregatan samt i hälften av fasadlängden mot torget/Jagaregatan.   |
| <b>S2</b> | Lokal för centrumverksamhet, inte kontor, ska finnas i bottenvåningen.<br>Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en aktiv bottenvåning med centrumverksamhet mot Stora Varvsgatan.<br>Entré till kontorsverksamhet får uppföras.   |
| <b>S3</b> | Lokal för centrumverksamhet, inte kontor, ska finnas i hela bottenvåningen.<br>Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en aktiv bottenvåning mot Jagaregatan, Bogserbåtsgatan och det nya torget.<br>Entréer till kontorsverksamhet, bostäder får finnas och komplementfunktioner såsom miljörum får uppföras i begränsad omfattning. |

### Höjd på byggnadsverk

|             |  |
|-------------|--|
| <b>h1-7</b> | Bebyggelsens höjd regleras med en högsta tillåten nockhöjd, det vill säga höjden på takkonstruktionernas högsta punkt. Syftet är att säkerställa lämpliga höjder på bebyggelsen inom området utifrån bland annat stadsbild och omgivningpåverkan i form av skuggning. Stor vikt bör ges till är att säkerställa ett gott mikroklimat på gator, torg och i park.<br>Nockhöjderna inom området KCBS <sub>1</sub> E <sub>1</sub> är anpassade så att det ska vara möjligt att bygga med träkonstruktion som normalt kräver högre våningshöjd än andra konstruktioner. |
|-------------|--|

### Markreservat för allmännyttiga ändamål

|           |   |
|-----------|---|
| <b>u1</b> | I marken mellan Stora Varvsgatan och Vagnsverkstaden löper ledningar vars befintliga lokalisering säkerställs genom planbestämmelsen u <sub>1</sub> i kombination med prickmark (marken får inte förses med byggnad). |
|-----------|---|

## Rivningsförbud

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>r<sub>1</sub></b> | <p>Vagnsverkstadens ursprungliga tegelfasader omfattas av rivningsförbud. Bestämmelsen syftar till att skydda byggnadens viktiga kulturhistoriska värden.</p> <p>Se vidare under 2.3 Gestaltning - Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö samt kapitel 5, avsnitt bebyggelse och kulturmiljö.</p> |
|----------------------|---|

## Skydd av kulturvärden

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>q<sub>1</sub></b> | <p>Bevarandebestämmelse för Vagnsverkstadens tre ursprungliga fasader. Syftet med bestämmelsen är att skydda de kulturhistoriska värdena som fasaderna utgör genom exempelvis fasaddetaljer, fönstersättning och material.</p> <p>Se vidare under 2.3 Gestaltning - Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö samt kapitel 5, avsnitt bebyggelse och kulturmiljö.</p> |
|----------------------|--|

## Varsamhet

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>k<sub>1</sub></b> | <p>Varsamhetsbestämmelse för Vagnsverkstadens tre ursprungliga fasader. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att rätt typ av material och metoder används vid ändringar och underhållsåtgärder.</p> <p>Se vidare under 2.3 Gestaltning - Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö samt kapitel 5, avsnitt bebyggelse och kulturmiljö.</p> |
|----------------------|---|

## Utformning

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>f<sub>1</sub></b> | <p>I detaljplanen anges att en grönytefaktor på 0,3 ska uppnås inom det norra kvarteret respektive det södra kvarteret.</p> <p>Syftet med grönytefaktorn är att ge goda förutsättningar för grönska inom området.</p> <p>Se vidare under avsnitt 2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark.</p> |
|----------------------|---|

## Utförande

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b>Generellt inom kvartersmark</b> | <p>Lägsta färdiga golvnivå för byggnader ska vara minst +3,2 meter RH2000. Byggnader, underjordiska garage samt tekniska installationer ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader är undantagna. Lokaler för centrumverksamheter och/eller bostadskomplement i bottenvåning samt entré till trapphus i flerbostadshus, som inte kan uppföras med färdigt golv på +3,2 meter, ska utföras med teknisk konstruktionslösning i lokalentré för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning. Den befintliga byggnaden, vars fasader ska bevaras, ska även den utföras med teknisk konstruktionslösning i entréerna. Syftet är att undvika att bebyggelsen skadas vid framtida höjda havsvattennivåer.</p> <p>Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, avsnitt havsnivåhöjning.</p> |
|------------------------------------|---|

## Utnyttjandegrad

|   |   |
|---|---|
| <b>e<sub>1</sub> samt inom norra byggrätten</b> | <p>Bestämmelserna reglerar antal kvadratmeter bruttoarea (BTA) inom de två kvarteren.</p> |
|---|---|

|  |  |
|--|--|
|  | Syftet med bestämmelserna är att ge en viss flexibilitet att utveckla byggrätterna. Bestämmelserna tillsammans med höjdbestämmelserna (h <sub>1-7</sub> ) skapar ramverket för kvarterens volym och skala. |
|--|--|

#### Skydd mot störningar

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Generellt inom området</b> | <p>Bebyggelsen inom området utsätts för buller från vägtrafiken på angränsande större gator. Trafikbullerförordningens riktvärden har därför gjorts bindande i detaljplanen genom planbestämmelse.</p> <p>Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, avsnitt Omgivningsbuller.</p> |
|-------------------------------|---|

#### Upphävande av strandskydd

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Generellt inom området</b> | <p>Planområdet berörs av bestämmelse som innebär att strandskyddet är upphävt.</p> <p>Enligt Miljöbalkens 7 kap 13§ gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter en tidigare detaljplan innebär detta (i enlighet med MB 7 kap 18 g §) att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt.</p> <p>Strandskyddet föreslås upphävas inom området. Upphävandet av strandskyddet bedöms vara motiverat av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet och bedöms inte försämra livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten, eftersom området har begränsade naturvärden.</p> |
|-------------------------------|---|

#### Villkor för startbesked

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Generellt inom området</b> | Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföreningar är avhjälpna. Syftet är att säkerställa att de markföreningar som påträffats inom området saneras eller hanteras på annat sätt så att marken blir lämpligt för sitt föreslagna ändamål. |
|-------------------------------|---|

#### Fastighetsstorlekar

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

## 2.3 Gestaltning

Den befintliga miljön i Varvsstaden och inom planområdet har redan idag en stark identitet, ett värde att tillvarata och förvalta.

I Varvsstaden finns det en kontrast av både storskaliga och intima miljöer i en mänsklig skala. Det finns en brokighet i arkitekturen, allt från äldre tegelarkitektur till senindustriella plåthallar och byggnadstillägg. Det går att se hur olika tiders förhållningssätt till förändringar speglas i den fysiska miljön. I början av 1900-talet förändrades det varsamt, byggnader byggdes till (både uppåt och utåt) på ett sätt som underordnade sig ursprunget. Under senare delen av 1900-talet var en mer rationell förändring rådande. Hela byggnader har delats, byggnader har byggts ihop med gångbroar och tillbyggnader har byggts i stil med samtida arkitektur.

Det finns en stor rikedom av färger och material. Framtida materialval har stor betydelse för upplevelsen av Varvsstaden. Det är både intressant att återanvända material och att i framtiden välja material som åldras med värdighet.

Alla dessa aspekter ska inspirera den nya Varvsstaden och har varit en inspiration till planförslaget. Det skulle kunna sammanfattas i en mening från Varvsstaden AB:s Estetiska kompass; ”Oavsett var man är, ska man känna att man är på ett gammalt varv”.

### Arkitekturstaden

Under planarbetet har samtliga teser från Arkitekturstaden varit en utgångspunkt. Arkitekturen ska:

- tillföra värden till alla människor i Malmö
- främja livet i stadens rum
- vara inbjudande och tillgänglig
- stärka Malmös särart
- gestaltas i relation till sin omgivning
- ge sinnliga upplevelser
- bidra till Malmös miljömässiga hållbarhet
- kunna utvecklas över tid
- åldras med skönhet och värdighet

### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö

Planförslaget bygger på att de tre ursprungliga fasaderna på Vagnsverkstaden bevaras genom skydds- och varsamhetsbestämmelser, likaså kranbanan som idag är ett tydligt byggnadselement från varvstiden. Den ska fortsatt vara ett framträdande element och artefakt i det nya stadsrummet.

En antikvarisk förstudie finns framtagen (Restaurera 2021-09-29). Förstudien ska vara ett underlag vid bygglovgivning för Vagnsverkstaden.

Förutom det som regleras i planbestämmelser om bevarande, rivningsförbud och varsamhet som finns beskrivet under 2.2 Planbestämmelser och motiv, bör dessa antikvariska värden bevaras för Vagnsverkstaden:

- Tegelfasaderna och deras byggnadsdetaljer ska bevaras och behandlas utan att patina och spår av tidigare användning försvinner.
- Bevarade fasader, konstruktioner, gjutjärns- och smidesfönster med mera ska restaureras och underhållas med traditionella material som åldras med värdighet, har en robust karaktär och som stämmer överens med byggnadens ursprungliga uttryck.

- Nya öppningar kan med fördel tas upp i fasaderna på sådana platser där det tidigare funnits öppningar som senare satts igen. Exempelvis i befintliga lägen för portar som idag är igensatta. Detsamma gäller för taklanterniner som satts igen.
- Vagnsverkstaden har ursprungligen haft en helt sluten karaktär åt norr, utan portar eller dörrar. Under 1940- och 1970-talen har dörr- och portöppningar tillkommit. Ytterligare öppningar i tegelfasad och utvidgning av öppningar i befintliga fönsterlägen ska minimeras och utföras som nya tillägg.
- De repetitiva öppningarna i fasaden åt torget i söder ska bevaras.
- Om det är möjligt ska ursprungliga, nitade takstolar och eventuellt även traversbänor bevaras.
- Fasaderna ska inte rensas från historiska spår och detaljer. Klockor, järndetaljer och armaturer etcetera ska i möjligaste mån bevaras.
- Om det är möjligt ska installationer och maskiner, vilka minner om byggnadens tidigare funktion, bevaras.

### **Återbruk som koncept**

I Varvsstaden har fastighetsägaren Varvsstaden AB initierat ett större arbete om återbruk som ett vidare begrepp som innefattar kulturhistoria, enskilda material och funktioner. Återbruk betraktas som en brygga mellan det förflutna och framtiden, med tillämpning idag. I Varvsstaden är enskilda byggnader och artefakter bevarandevärda för deras kulturhistoriska värde, men konceptet kan även innefatta skalförskjutningar och kontrasterande material, som i sin tur kan tillåtas återspegla sig i den nya bebyggelsens arkitektur.

En viktig inriktning för både gestaltnings- och hållbarhetsarbetet i Varvsstaden är den ambitiösa återbruksbank som Varvsstaden AB har upprättat. Det innebär att man vid rivning av befintliga byggnader och strukturer samlar in, katalogiserar och återanvänder byggnadsdelar, byggnadsmaterial och artefakter med mera i ny bebyggelse och i det offentliga rummet.

De olika insamlade materialen utgör utgångspunkt för den idékatalog som tagits fram och som tydliggör värdet av de olika materialen och betonar deras identitetsskapande betydelse. Idékatalogen synliggör miljövinster i form av reducerade koldioxidutsläpp, men uppmärksammar också potentiella affärsnyttor förknippade med återbruk.

### **Gestaltungsprinciper**

Under arbetet med planförslaget har ett utkast på gestaltningsprogram (Marge arkitekter, 2022-11-10) tagits fram i samarbete mellan Varvsstaden AB, stadsbyggnadskontoret samt fastighets- och gatukontoret. Syftet med gestaltningsprogrammet är att säkerställa en god gestaltning och en hög arkitektonisk kvalitet vid bygglovgivning. Gestaltningsprogrammet kommer att vidareutvecklas under planprocessen.

I denna planbeskrivning presenteras en sammanfattning av gestaltningsprogrammets inriktning och teman som gestaltningsprinciper. Gestaltningsprogrammet pekar ut tre huvudkoncept för gestaltningen gällande för såväl byggnader som mark/landskap i det offentliga rummet. De tre huvudkoncepten kan fungera var för sig eller i kombination inom ett och samma projekt:

- tillgängliggöra historien
- det senindustriella arvet
- det oväntade



## Tillgängliggöra historien

### *Koncept*

Varvsstaden öppnas upp och tidigare privata stadsrum tillgängliggörs för allmänheten. När befintliga kulturhistoriska byggnader bevaras kan dess historia ytterligare tillgängliggöras genom att tillägg eller intilliggande nyproduktion kan visa på en historisk relevans.

Ny bebyggelse relaterar till den äldre bevarandevärda tegelarkitekturen genom att bygga vidare med liknande karaktärsdrag, men tydligt samtida.

### *Gestaltungsprinciper*

- Nya byggnader eller tillbyggnader ska utföras i tunga material och med fönster som ”hål i mur”.
- Ny arkitektur ska underordna sig omkringliggande befintliga byggnader genom en stor omsorg om detaljering
- Ny arkitektur ska bygga vidare på befintliga byggnaders karaktärsdrag såsom fasadmotiv som löper över flera våningar eller en brokighet med många tillbyggnader och tillfälliga byggnader
- Nya byggnader ska vara varsamma tillägg i stadsrummet och vara tydligt samtida



*Vagnverkstaden är ett exempel på bevarandevärd arkitektur inom planområdet med dess skala, material, detaljering, rytm och struktur*



*Referenser på samtida landskapsarkitektur som tydligt bygger vidare på befintliga byggnaders historik genom tunga sammanhängande "industrigolv".*

*Från ovan:*

*Westminister presbyterian church, Minneapolis, Coen+Partners*

*Park Dräi Echelen, Luxemburg, Michel Desvigne*

*Referenser på samtida arkitektur med tunga material och fönster som "hål i mur".*

*Från ovan:*

*Newport Street Gallery, London, Caruso St:John*

*Hertogenmolen, Aarschot, nOA arcitecten*



*Referenser på samtida arkitektur som med sin skala, rytm, struktur och materialitet underordnar sig befintliga byggnader.*

*Från ovan:*

*Rådhusstillbyggnaden, Göteborg, Gunnar Asplund  
Lycee hotelier, Lille, Caruso St John Architects*

*Referenser på samtida arkitektur som med stor omsorg för detaljer och hantverksmässigt utförande ansluter och förhåller sig varsamt till befintliga byggnader.*

*Från ovan:*

*Museum of Childhood, London, Caruso St:John  
Civic centre, Barcelona, Harquitects*

## Det senindustriella arvet

### *Koncept*

Varje tidsålder har adderat lager till Varvsstaden, alla med sina material och gestaltningsgrepp. Mycket av byggnaderna från 60–70-talet försvinner när Varvsstaden transformeras från avskild industri till en integrerad stadsdel med blandad stadsbebyggelse.

Konceptet handlar om att bevara andra värden än enskilda byggnader, såsom skalförskjutningar och materialförhållanden. Den äldre tegelarkitekturen i 2–4 våningar ges en ny omgivning. Med konceptet tillförs ny arkitektur som relaterar till det som försvinner.

### *Gestaltungsprinciper*

- Nya byggnader hjälper till att skapa kontrast och variation i skala, både i det storskaliga och i det lägre mer intima stadsrummet
- Ny arkitektur är tydligt avläsbar i sin konstruktion och volym
- Nya byggnaders konstruktion och fasad gestaltas som om de är av varandra oberoende, fasadmaterial gestaltas som tydliga beklädnadsmaterial
- Nya volymer gestaltas med enkla takavslut. Byggnadsvolymens vertikala delar avslutas så att fasaden möter himmel
- Nya volymer ska vara av en arkitektur som är tydligt samtida



*Exempel på senindustiell arkitektur som rivs.*

*Skala, robusthet, rationalitet och avläsbarhet är karaktärer att ta fasta vid även när nya byggnader gestaltas.*



*Referenser på samtida landskapsarkitektur som hämtar inspiration av borttagna byggnadsvolymmer, genom att gestalta med en liknande skala och kulörval.*

*Från ovan:*

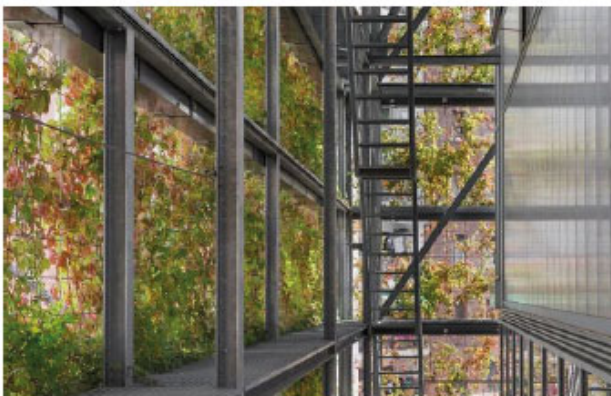
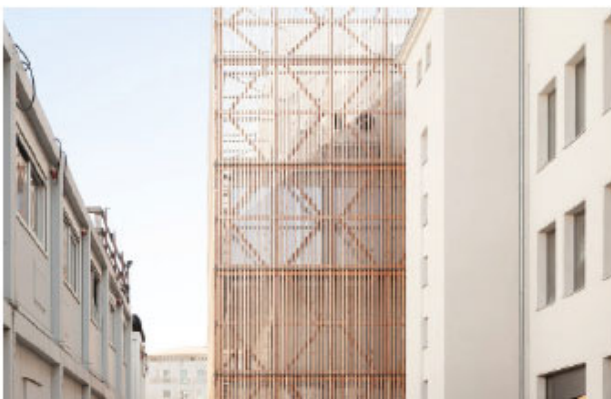
*Sulzer Areal, Wintertur, Vetsch Nipkow Partners  
Loki Areal, Wintertur, Krebs und Herde La Arch*

*Referenser på samtida arkitektur med enkla takavslut och fasad som möter himlen.*

*Från ovan:*

*Garage Museum of Contemporary art, Moskva, OMA*

*Referens. FRAC Nord-Pas de Calais, Lacaton  
Vassal New Generation Research centre Caen,  
Bruther*



*Referenser på samtida arkitektur där konstruktion och fasad är oberoende av varandra och fasaden är ett tydligt beklädnadsmaterial.*

*Från ovan:*

*Suger house studio, London, Assemble Studio  
University performing arts, Berlin, Ortner Ortner  
Sports center, Barcelona, Anna Noguera and Javier  
Fernández*

*Referenser på samtida arkitektur med en tydlig avläsbarhet i konstruktion och fasad.*

*Från ovan:*

*University Bordeaux, Lacaton Vassal  
School Meloëe, Gent, XGDA  
Foundation Prada, Milano, OMA*

## Det oväntade

### *Koncept*

I varje stadsomvandling tillkommer nya byggnader och nya offentliga rum.

I Varvsstaden gestaltar de nya tilläggen transformationen från industri till blandstad. Det är viktigt att det nya får ta form och synas. Det kan vara bostäder på en viktig plats där de tidigare inte funnits, eller en publik verksamhet med vikt för hela staden, eller ett nytt torg som blir ett komplement till de mer utsatta kajerna.

### *Gestaltungsprinciper*

- Ny arkitektur ska gestaltas med material som är nya för Varvsstaden
- Nya byggnader ska vara lekfulla men sammanhållna
- Ny arkitektur får gärna kontrastera i färg och/eller materialval
- Ny arkitektur får gärna visa återbruk på ett nytt sätt
- Nya tillskott i det offentliga rummet får med fördel vara skir grönska
- Ny arkitektur ska vara tydligt samtida



*Exempel på "det oväntade" i den befintliga byggnadsstrukturen. Stadsrum som öppnas upp i oväntade vyer och platser.*

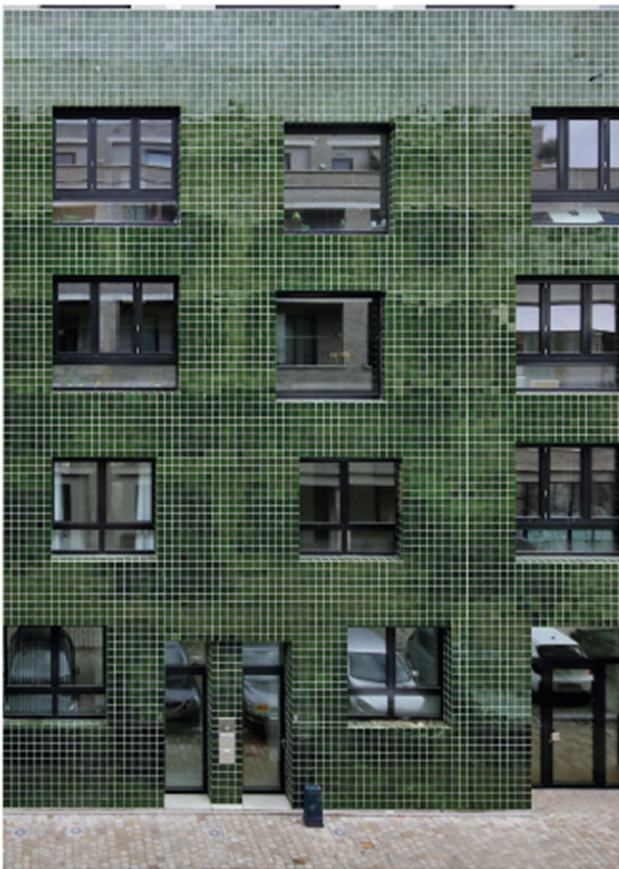


*Referenser på samtida arkitektur i kulörer som är kontrasterande mot omkringliggande bebyggelse.  
Från ovan:  
Moderna Museet Malmö, Malmö, Tham Videgård*



*Referenser på samtida arkitektur som är lekfull men sammanhållen.  
Från ovan:  
Sommarpaviljong, Limburg, Atelier Amont*





*Referenser på samtida arkitektur utfört i material som är nya för Varusstaden; växtlighet i fasad, trä i fasad, bladguld i fasad och fasader i keramiska material.  
Från vänster ovan:  
Foundation Prada, Milao, OMACadix Housing Complex . Antwerp, NoArchitecten*

*Från höger ovan:  
Urbana villor, Malmö, Siegel  
Ljura, Norrköping, Marge arkitekter*

## **Gestaltning inom Varvsstaden**

Förutom det gestaltungsprogram som är framtaget till planförslaget så finns dokument gällande helheten för Varvsstaden och dess gestaltning. Dessa dokument bör också vara vägledande i gestaltning av offentliga rum och vid bygglovgivning för nya byggnader.

### **Stadslivskompass**

Som ett komplement till *Utvecklingsplanen för Varvsstaden*, har en gemensam inriktning tagits fram som behandlar stadsdelens utveckling när det gäller stråk, rörelser och liv i det allmänna gaturummet. *Stadslivskompassen* har tagits fram i samarbete mellan Varvsstaden AB, stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret, och ska fungera som en vägledning:

- För exploitören i utveckling av detaljplaner och val av funktioner och innehåll i byggnaderna
- För arkitekter, byggaktörer och framtida verksamheter som ska gestalta och utveckla byggnaderna samt
- Vid upphandling, när Malmö stad handlar upp konsulter för gestaltning och projektering av den allmänna platsmarken.

### **Estetisk kompass**

När stadsutvecklingsprojektet Varvsstaden är klart kommer det att finnas fler nya än gamla byggnader inom området. För att belysa de kvaliteter som platsen har idag, har det tagits fram ett dokument där detta finns samlat. Det gör det möjligt att bygga vidare på befintliga kvaliteter, både ge genom att låta byggnader och detaljer vara kvar – och genom att ersätta dem med nya som bevarar, uppdaterar och lägger till kvaliteter. På så sätt kan Varvsstaden bli en kontrastrik plats.

## **2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark**

### **Grönytor och plantering**

Grönytefaktor är ett planeringsinstrument som används för att säkerställa en viss mängd vegetation och vatten i bebyggd miljö. Grönytefaktor mäts som ett genomsnittligt värde för hela tomtens yta. De olika delytorna inom kvarteret får ett värde mellan 0,0 och 1,0 beroende på vilka förutsättningar de erbjuder för växtligheten och för den lokala dagvattenhanteringen samt för det lokala mikroklimatet. Riktlinjer för grönytefaktor godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2014.

I detaljplanen anges att en grönytefaktor på 0,3 ska uppnås inom det norra kvarteret respektive det södra kvarteret. Eftersom mängden grönytor och obebyggda ytor är begränsade inom kvartersmark kommer åtgärder i form av exempelvis planteringsbäddar på takterrasser, trädplantering där möjlighet finns, sedumtak, vertikal grönska och infiltrerande beläggning bli nödvändiga för att uppfylla kravet.

Uppfyllande av grönytefaktor kommer att ingå i bygglovgranskningen.

### **Höjdsättning av mark**

Föreskrivna höjder för omgivande gator finns i detaljplan 5175.

Torget kommer att uppföras med en skälning för att hantera dag- och skyfallsvatten. Det kommer att finnas rinnvägar för bräddning av vatten. Dessa rinnvägar kommer att vara på östra och västra sidan om Snickerietbyggnaden, byggnaden som ligger direkt söder om torget och planområdet.

En skyfallsutredning för ett större område inom Varvsstaden inklusive aktuellt planområde kommer att utföras under samrådstiden för detaljplanen och inarbetas och kompletteras planhandlingarna inför granskning av detaljplanen.

## **Bostadsgårdar**

Detaljplanen möjliggör bostäder i det södra kvarteret. Utemiljön på marken är begränsad, gemensamma vistelseytor utomhus får anordnas på takterrasser. Det finns möjlighet till detta i samtliga väderstreck.

Samrådsförslaget prövar möjligheten för bostäder inom kvarteret men illustrationer som presenteras bygger på en kontorsbyggnad med lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen.

## **2.5 Trafik**

### **Gång- och cykeltrafik**

Jagaregatan, Isbrytargatan, Bockkransgatan och Bogserbåtgatan är redan planlagda i Dp 5175 samt i Dp 5640. Gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik förutom i Bogserbåtgatan där det kommer att finnas separerade gång- och cykelbanor.

Inom planområdet säkerställs passage under bevarad kranbana samt passage mellan Snickeriet och Magasinet.

### **Kollektivtrafik**

Kollektivtrafikstråket i Bogserbåtgatan kommer att ingå i ett nytt nät för stomlinjer för bussar och utgöra en viktig länk mellan Västra Hamnen och stadens övriga delar. En ny hållplats föreslås anläggas i Varvsstadens södra del. Första åren beräknas sträckan trafikeras av 500 bussar/dygn och om 20 år beräknas trafiken vara upp till 2000 bussar/dygn.

### **Biltrafik**

Jagaregatan, Isbrytargatan, Bockkransgatan och Bogserbåtgatan är redan planlagda i Dp 5175 samt Dp 5640.

Passagen under bevarad kranbana planläggs som gata på fotgängares villkor. Gatan bör regleras som gågata för att minimera biltrafik, då endast leveranstrafik och annan trafik med tillstånd tillåts.

### **Bilparkering**

Bilplatsbehovet har beräknats till ca 44 bilplatser för verksamheter i kvarteret i norra delen av planområdet (Vagnsverkstaden) och 34 platser för kvarteret i sydvästra delen av planområdet. Parkeringstalet för medelnivå av mobilitetsåtgärder har använts, men beroende på hur mycket fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet bli både högre och lägre.

Behovet av bilparkering löses genom nyttjande av platser i parkeringshus som planeras inom detaljplan 5554, väster om planområdet. Platser i ett ännu icke detaljplanelagt parkeringshus inom Varvsstaden kan också behövas för att uppfylla behovet och då kommer parkering tillfälligt ske på befintliga markparkeringar i området.

Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) kan anordnas på kvartersmark. De små friliggande ytorna av kvartersmark som ingår i detaljplanen är delvis avsedda för PRH.

### **Cykelparkering**

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

Cykelplatsbehovet har beräknats till ca 430 cykelplatser för verksamheter i kvarteret i norra delen av planområdet (Vagnsverkstaden). Cykelparkeringen löses dels utomhus, dels inomhus i bottenplan.

Behovet för kvarter i sydvästra delen av planområdet har beräknats till cirka 210 cykelplatser. Det löses dels utomhus, dels i källaren.

Planen omfattar även mindre ytor runt Maskin- och monteringshallen, bland annat avsedda att lösa delar av den byggnadens cykelplatsbehov.

### **Angöring**

Enligt Boverkets byggregler ska angöring med bil kunna ske inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga och användbara entréer till bostadshus, centrumfunktioner och arbetsplatser. Besöksparkering för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meter från tillgängliga och användbara entréer.

Leveranser och avfallshantering kan ske från de mindre gatorna som omger planområdet (Jagaregatan och Bockkransgatan) samt från den planerade gatan i planområdet.

## **2.6 Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning och spillvatten**

Vatten- och spillvattenledningar finns i Stora Varvsgatan. I samband med exploateringen kommer planområdet anslutas till dessa och ett nytt ledningsnät byggas inom området.

### **Dagvatten**

Nya dagvattenledningar kommer att ersätta nuvarande inom planområdet. Dagvattnet föreslås avvattnas via ledningar ut i hamnbassängen.

### **Skyfallshantering**

Vid kraftiga regn bedöms ledningsnätets kapacitet inte vara tillräcklig för att omhänderta de stora mängder vatten som uppkommer. För att undvika att vattenmassorna från skyfall blir stående intill byggnader eller belastar nedströms belägna områden i hög grad kan skyfallsvattnet fördröjas lokalt i gaturummet och på torget, som kommer att ha en skålning, för att sedan kunna avledas till hamnbassängen.

En skyfallsutredning för ett större område inom Varvsstaden inklusive aktuellt planområde kommer att utföras under samrådtiden för detaljplanen och inarbetas och kompletteras inför granskning av detaljplanen.

### **Avfallshantering**

Planförslaget bygger på att angöringsmöjligheter för avfallshantering finns i Jagaregatan och Bockkransgatan, angöring bör inte ske i kollektivtrafikstråket (Bogserbåtgatan).

### **Ledningar**

Det finns möjligheter att ansluta kommande bebyggelse till befintligt ledningsnät. I direktanslutning till planområdet i Bogserbåtsgatan och Jagaregatan finns redan viss ledningsinfrastruktur. Norr om planområdet i Stora Varvsgatan finns ett huvudstråk för ledningar.

### **Elförsörjning**

Byggnadernas orientering, taklutning, byggnadshöjd och eventuella skuggning är viktiga faktorer som påverkar förutsättningarna för en effektiv lokal produktion av solenergi.

Planförslaget innebär ett preliminärt behov av tre transformatorstationer. I samrådsförslaget finns möjlighet till lokalisering inom båda byggrätterna.

Inför granskning av detaljplanen kan lokalisering och elförsörjningsbehov komma att behöva studeras vidare i dialog mellan E:ON och Varvsstaden AB.

## **2.7 Administrativa bestämmelser**

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 60 månader från det datum då beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

## 3 Konsekvenser

### 3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Föreslagen markanvändning väntas inte ge någon betydande negativ påverkan på omgivningen. Marken kommer att saneras vilket innebär en positiv påverkan för mark och vatten.

### 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

#### Stadsbild och landskapsbild

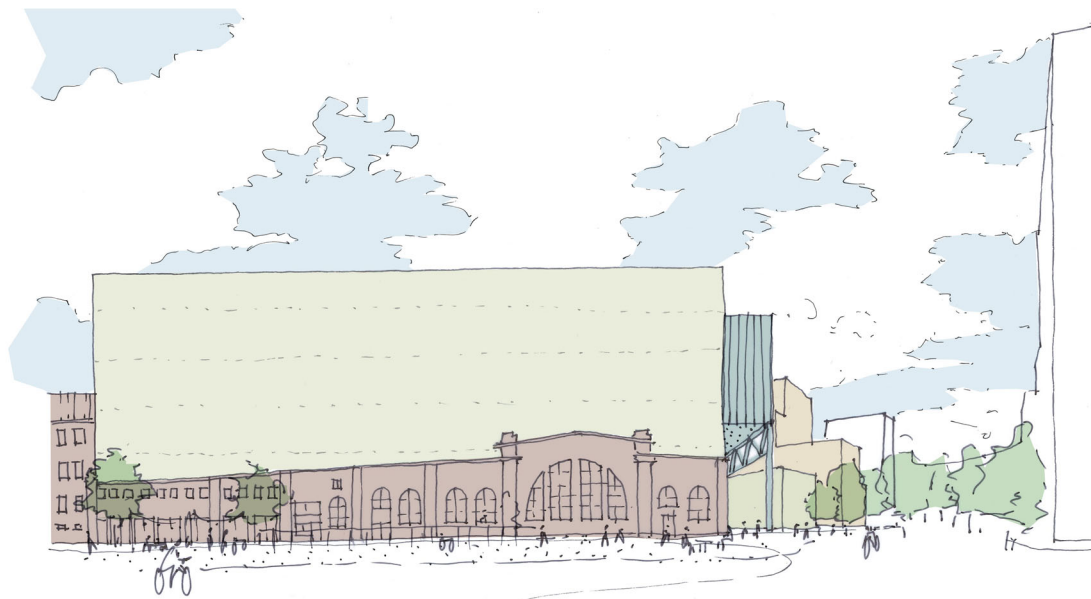
Planförslaget innebär en påtaglig förändring av stadsbilden eftersom området idag till delar är obebyggt eller har lägre bebyggelse i förhållande till vad planförslaget medger.

Byggnadsvolymen för till- och påbyggnaden av Vagnsverkstaden innebär en påtaglig förändring av stadsbilden. Detta på grund av de ytor och våningshöjder som högskole-/universitetsverksamheterna kräver. Att möjliggöra tillräckliga ytor för utbildningsverksamheten på platsen har i avvägning delvis vägt tyngre än att bevara befintlig skala i stadsbilden.

Gestaltningen och bebyggelsehöjderna kommer att studeras vidare inför granskningen av detaljplanen. Bland annat ska höjden på bebyggelsen som vänder sig mot Stora Varvsgatan utredas vidare, så att denna blir rätt för platsen.

#### Upplevelse från Stora Varvsgatan

Vagnsverkstadens norra fasad kommer att bevaras men sett till den befintliga stadsbilden medger planförslaget en stor till- och påbyggnad på den befintliga byggnaden. Angreppssättet i planförslaget har varit konceptet kring en byggnadsvolym med en arkitektur inspirerad av de senindustriella hallstrukturerna som tas bort i Varvsstaden. Befintlig fasad och ny påbyggd fasad linjerar med varandra. Motivet till detta är att det stora stadsrummet mot Stora Varvsgatan tål en hög sammanhållen volym, men också för att hålla nere byggnadsvolymen mot stadsrummen i söder (torget, gatan och parken). I hörnläget mot Stora Varvsgatan och Bogserbåtsgatan möter byggnadsvolymen gatorna i en lägre skala.



*Vy från nordväst, med Bogserbåtsgatan till höger i bild. Observera att bilden endast visar den nya bebyggelsen som volymer, utformningen kommer att utredas vidare i planarbetet och i samband med bygglovsprövningen.*

### Upplevelse från Torget

De befintliga fasaderna på Vagnsverkstaden är framträdande då påbyggnaden ligger inskjuten från det befintliga fasadlivet och i samma skala som befintlig fasad. Motivet till att hålla nere skalan är viktig ur ett kulturmiljöperspektiv men också för att skapa förutsättningar för vistelsekvaliteter och ett gott mikroklimat mot torget, gatan och torget.

På torgets södra del bevaras kranbanan från varvstiden. Det nya bebyggelsekvarteret väster om kranbanan underordnar sig kranbanans skala och möter byggnadshöjden på Snickeriet för att skapa ett inrammat stadsrum där kranbanan blir ett framträdande byggnadselement på torget.

### Upplevelse från Bockkransgatan (söder)

Även från Bockkransgatan blir bevarad kranbana fortsatt framträdande. Platsen för det nya bebyggelsekvarteret väster om kranbanan är idag obebyggt och innebär därför en stor förändring av stadsbilden genom planförslaget. Det nya bebyggelsekvarteret har en varierande skala med en lägre skala mot kranbanan och mot Bogserbåtsgatan i väster, där en mindre platsbildning möjliggörs. Skala inom kvarteret är som högst längs kvarterets mitt mot Bockkransgatan, detta ger minst påverkan på stadsbilden och förutsättningarna för sol på torget.

### Dagsljus

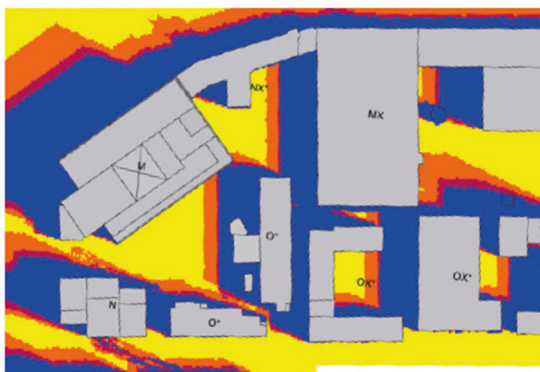
Inför granskning av detaljplanen kommer dagsljusutredningar genomföras och läggas till i planbeskrivningen.

### Sol/vind/mikroklimat

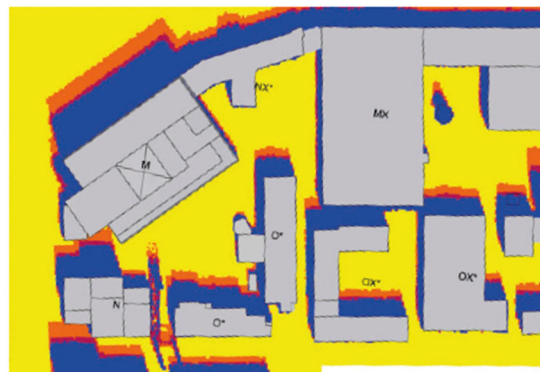
För att uppnå kvalitativa stadsrum där folk vill uppehålla sig är mikroklimatet och solförhållandena avgörande. Planförslagets nya bebyggelsevolym bör skugga vistelseytor så lite som möjligt.

## Solstudier

Solstudierna utgår från solförhållandena i april månad (vilket även motsvarar september) vilket är den tiden på året när man framför allt börjar nyttja soliga platser utomhus. Studien visar att torget, parken och de nya kvarterens söderfasader har goda solförhållanden lunchtid. På kvällstid finns fortsatt goda solförhållanden på torget och på den uteservering som finns i anslutning till Magasinet på torgets östra kant.



*April - juni kl.09*



*April - juni kl.12*



*April - juni kl.15*



*April - juni kl.18*



*Solstudie framtagen av Marge arkitekter*

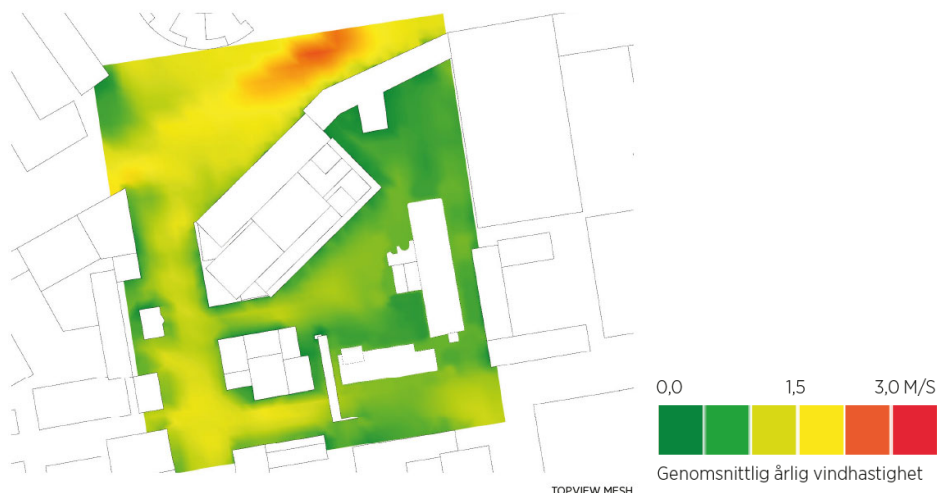
## Vindstudier

En vindstudie har tagits fram som studerar vindkomforten i och runt planområdet (CF Møller Architects, november 2022). Med vindkomfort avses vilka typer av aktiviteter som är lämpliga utefter vindens påverkan på lokalklimatet, i detta fall stående eller sittande och vid 1,2 meters höjd över marken.

Vindstudien visar att vindhastigheten inte har betydande påverkan på vindkomforten i området. De högsta vindhastigheterna kommer att uppstå längs Stora Varvsgatan och Bogserbåtsgatan. Torget och parken i öster kommer att få relativt låga vindhastigheter och lämpar sig därför väl för sittande aktiviteter under längre tid.

Fasader mot väst och syd är mer exponerade för högre vindhastigheter och på grund av att vindtunnlar formas längs fasader på Bogserbåtsgatan och Jägaregatan. Turbulens kan uppstå särskilt vid byggnaders hörn mot dessa gator, och längs Stora Varvsgatan.





*Sammanfattande karta som visar genomsnittlig årlig vindhastighet, där mörkgrön är de mest vindskyddade miljöerna. Längs Stora Varvsgatan är vindhastigheterna betydligt högre än vid platsen för torget. (CF Møller Architects, nov 2022)*

### **Arkeologi**

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök finns inga fornlämningar inom planområdet.

### **Kulturmiljö**

Planförslaget innebär att en kranbana från varvstiden bevaras samt att Vagnsverkstadens tre ursprungliga fasader bevaras. Volymhanteringen av på- och tillbyggnad för Vagnsverkstaden innebär stor förändring av stadsbilden, dock har volymerna anpassats för att tillvarata de kulturhistoriska kvaliteterna och läsbarheten av platsens historia.

Planförslaget innebär också att den kulturhistoriska miljön kring torget till stora delar bevaras, genom att torget även fortsättningsvis ramas in av Vagnsverkstadens fasader tillsammans med Snickeriet, Magasinet och Nils Holmströms plats.

### **Naturmiljö**

Inga kända naturvärden finns inom planområdet.

### **Grönstruktur**

Planförslaget ger förutsättningar för att andelen grönytor ökar i området. Nya planteringar i gaturummet kan tillkomma. Planen ställer krav på grönytefaktor vilken bidrar till att säkerställa gröna miljöer inom kvartersmark.

### **Risker och säkerhet**

I samband med planarbetet för *Planprogram Varvsstaden* sågs risksituationen över inom området. Enligt dokumentet *Riskhänsyn Varvsstaden* framtaget av Tyréns 2011-02-09 finns det inga kända risker kopplade till pågående verksamheter i närhet till planområdet. Utanför planområdet är det främst Lantmännen Cerealias verksamhet som är förknippad med risker i form av dammexplosion och brand. Verksamheten ligger söder om planområdet på motsatt sida av hamnbassängen. Det innebär att den kommer ligga cirka 230 meter ifrån planerade bostäder.

*Risikanalyser dammexplosioner fastigheten Triton* togs fram av Ramböll, 2018-02-22, i samband med framtagandet av detaljplan för fastigheten Trion 7 m.fl., sydväst om aktuellt planområde, för att utreda risker kopplade till Lantmännen Cerealias verksamhet.

Utredningen rekommenderade ett skyddsavstånd på 100 meter för bostäder och känsliga verksamheter. I planförslaget planeras inga bostäder eller annan känslig verksamhet inom skyddsavståndet.

### **Luftkvalitet**

Enligt mätningar av miljöförvaltningen *Luftkvalitetsmätning vid Stora Varvsgratan i Västra Hamnen 2017–2018* så ligger kvävedioxidnivån på förhöjd halt i planområdet. Nivåerna ligger dock under miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Luftkvalitetsmätningen visade låga partikelhalter som jämfört med miljökvalitetsnormerna uppmättes med halter 30 - 40 procent av normvärdet.

Tillkommande biltrafik till följd av planförslaget bedöms inte vara i den omfattningen att den kommer medföra någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormer i områdets närhet, varken för kväveoxid eller någon annan norm för utomhusluft.

### **Vattenkvalitet**

Dagvatten från planområdet kommer avledas via kommunala dagvattenledningar i gatorna. Slutlig recipient är Malmö hamnområde. Området är i VISS, Vatteninformation Sverige kategoriserade som Kust. Målet för Malmö hamnområde är att uppnå God ekologisk status år 2021 samt God kemisk status år 2015.

Planförslaget ger förutsättningar för att andel hårdgjord yta kommer att minska samtidigt som att platsen saneras från föroreningar. Det kommer på sikt att minska risken för kemiska utsläpp via avvattnings.

Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte medföra någon risk för att mål för miljökvalitetsnormer för vatten inte uppnås.

### **Skyfall**

Planområdets topografi ligger på marknivåer mellan +1,9 – +2,9 meter. Den lägsta nivå är på det framtida torget och den högsta i Jagaregatans västra punkt dvs mellan de två byggrätterna inom planförslaget. Torget kommer att utföras med en skålning för att hantera dag- och skyfallsvatten. Det kommer att finnas rinnvägar för bräddning av vatten. Dessa rinnvägar kommer att vara på östra och västra sidan om Snickerietbyggnaden, byggnaden som ligger direkt söder om torget och planområdet. Det innebär goda förutsättningar för avvattnings mot hamnbassängen.

Föreskrivna höjder för omgivande gator finns i detaljplan 5175.

En skyfallsutredning för ett större område inom Varvsstaden inklusive aktuellt planområde kommer att utföras under samrådtiden för detaljplanen och inarbetas och kompletteras planhandlingarna inför granskningsskedet.

### **Havsnivåhöjningar**

Malmö kommer fortsatt ha behov av att utveckla attraktiva platser längs kusten, såväl för bostadsbyggande, näringsliv och rekreation. Det kustberoende näringslivet ska kunna utvecklas och kusten nyttjas som en rekreativ resurs. Kusten ska utvecklas på ett hållbart sätt så att havet och dess resurser som ekosystemtjänster inte äventyras.

Malmös fortsatta stadsutveckling baseras på översiktsplanen, som vägleder stadens fysiska planering. Översiktsplanens planeringsprinciper innebär att staden ska växa genom förtätning och komplettering av befintliga tätorter och strukturer. Ny bebyggelse behöver anpassas gestaltningsmässigt till befintlig bebyggelse och infrastruktur, utifrån platsens förutsättningar, läge och behov. Denna inriktning ligger också i linje med plan- och bygglagens krav på långsiktigt god hushållning, då de stora investeringar som gjorts under århundranden i Malmös bebyggelse och infrastruktur nyttjas fullt och vidareutvecklas.

Malmö stads klimatanpassningsarbete utgår från att klimatförändringarna pågår och är något som kommer att påverka staden och den fysiska planeringen under överskådlig tid. Klimatanpassning till stigande havsnivåer utgår från att Malmö skyddas långsiktigt genom

olika kustskyddsåtgärder. Dessa dimensioneras utifrån konstruktionens livslängd samt aktuell prognos vid etableringen.

Staden arbetar utifrån att enskilda detaljplaner ska hantera de skyddsbehov som nyexploateringar inom respektive område har inom tidshorizonten fram till år 2125. I den fysiska planeringen används planeringsnivåer för allmän platsmark och bebyggelse med säkerhetsmarginaler jämfört med de prognostiserade framtida stigande havsnivåerna som staden utgår ifrån.

I Malmös stads arbete med hantering av framtida höga havsvattenstånd i detaljplaner används ett klimatunderlag som baseras på:

- SMHI:s regionala klimatscenarier. SMHI har som Sveriges expertmyndighet ansvaret att ta fram beslutsunderlag avseende klimatförändringar och havsnivåhöjningar, utifrån FN:s klimatpanel IPCC:s rapporter.
- ett 100-årsperspektiv, dvs i nuläget år 2125. Detta bedöms vara en lämplig tidshorizont för bedömning av risker i enskilda detaljplaner och fastigheter.
- Boverkets rekommendationer om att utgå från IPCC:s värsta klimatscenario, RCP 8.5, för att prognosticera framtida stillvattennivåer.
- Ett medianvärde av de stillvattennivåer som räknats fram av SMHI, utifrån RCP 8.5 och med ett 100-årsperspektiv.
- Ett medianvärde av de tillfälliga havsnivåhöjningar som räknats fram av SMHI, utifrån en 200-års extremhändelse.
- Lokala våg- och vindeffekter, utifrån Malmö stads vågatlas.

Sammantaget innebär detta en dimensionerande framtida tillfällig havsvattennivå på +2,71 meter. Därutöver kan det, beroende av läge i staden, även vara nödvändigt att ta höjd för uppstuvningseffekter\* och våguppstuvning.

Det aktuella planområdet påverkas inte nämnvärt av våguppstuvning, eftersom området ligger skyddat från vågexponering från öppet hav, enligt Malmö stads vågatlas (Rapport – Malmö vågatlas - en kartläggning av vågeffekter i Malmö stad, Sweco, 2022-02-04). En utredning som tagits fram gällande uppstuvningseffekter inom kanalområdet (PM – Lokala vattenståndseffekter i Malmös kanalsystem, Sweco, 2021-02-24) visar att även vinduppstuvningseffekterna är försumbara vid det aktuella planområdet. Planområdet ligger dock på en marknivå av ca +1,9 - 2,9 meter, dvs lägre än den dimensionerande framtida, tillfälliga havsnivån. Den lägsta nivån är på det framtida torget och den högsta i Jagaregatans västra punkt, det vill säga mellan de två byggrätterna inom planförslaget.

Detaljplanen reglerar att ny bebyggelse inom området, undantaget komplementbyggnader, ska ha en färdigt golvhöjd på lägst 3,2 meter över nollplanet (RH2000). Detta ger en säkerhetsmarginal på ca 0,5 meter i förhållande till höjden +2,71 meter. Utöver detta ska byggnaden uppföras vattentät till samma nivå. I det fall där delar av befintlig bebyggelse bevaras, eller nya lokaler för centrumverksamheter skapas som av tillgänglighetsskäl inte kan anläggas med färdigt golv-höjd på lägst +3,2 meter, ska dessa istället utföras med teknisk lösning vid entré som skydd mot översvämning vid höjda havsnivåer.

Sammantaget innebär åtgärderna att bebyggelsen inom kvarteret kommer att kunna skyddas från översvämning vid framtida stigande havsnivåer.

\* *Uppstuvningseffekter uppstår när vinden driver vatten in mot (eller ut från) kusten där vattnet ansamlas och vattenståndet därmed stiger (respektive sjunker).*

## Föroreningar

### Mark

Undersökningar och åtgärder har utförts (PQ Geoteknik & Miljö AB) och godkänts av tillsynsmyndigheten miljöförvaltningen i Malmö, under åren 2016–2021.

Planområdet ligger på mark som fyllts ut kontinuerligt mellan 1870 och 1880 och industriverksamhet har där bedrivits fram till idag. Markundersökningar som visat måttliga föroreningar och åtgärder med avseende på dessa föroreningar har utförts inom planområdets södra del.

På grund av pågående verksamheter och tjocka industrigolv samt kablar och ledningar i drift, har det inom norra delen (utvidgning-byggnad 231 m.m.) ännu inte utförts undersökningar, men däremot väster, söder och öster därom. Dessa undersökningar visar i stort samma typ av markförorening som inom planområdets södra del, d.v.s. vanligen måttliga, normalt förekommande i stadsmiljö och över grundvattenytan (<2,5m djup). För att säkerställa en god stadsmiljö måste avhjälpandeåtgärder i mark därför vid behov utföras även inom denna del planområdet. Föroreningarnas egenskaper och placering gör dock att de är tämligen enkla att åtgärda med konventionella metoder varför planområdet bedöms lämpligt för sitt ändamål. Exploatören bär ansvar för att hantera avhjälpandeåtgärder inom planområdet. Vidare markmiljöundersökningar kommer att pågå parallellt med arbetet med detaljplanen. Detaljplanen innehåller en administrativ bestämmelse som innebär att startbesked (för byggnation) inte får beviljas förrän eventuella markföroreningar är avhjälpna.

### Byggnader

Inom planområdet har industriverksamhet bedrivits mellan 1870-tal och fram till idag. Mindre delar av denna verksamhet har varit förorenande. Inventering och undersökning av byggnaderna (samtliga) visar att det bitvis förekommer byggnadsmaterial som innehåller miljö- och hälsostörande ämnen och i mindre omfattning verksamhetsrelaterade föroreningar. Exploatören bär ansvar för att hantera rivnings-, skydds- och eventuella avhjälpandeåtgärder inom planområdet.

Startbesked villkoras i plankartan med en planbestämmelse som innebär att förorening i mark ska vara avhjälpn innan startbesked ges. Se 4 kap 14§ pbl.

## Omgivningsbuller

### Trafikbuller

Riktvärden för trafikbuller från spårtrafik och vägar anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Av dessa framgår att trafikbullernivån vid en bostadsfasad inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om bostaden inte är större än 35 m<sup>2</sup> är motsvarande nivå 65 dBA. Vid en uteplats bör bullernivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Vid uteplatsen bör den maximala ljudnivån inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger i timmen mellan 06.00 och 22.00.

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

Detaljplanen innehåller en bestämmelse som gör ovanstående riktvärden bindande.

En bullerutredning är framtagen av Efterklang (2020-12-20 samt uppdaterade utbredningskartor 2022-06-02). Utredningen konstaterar att det finns goda förutsättningar att bygga bostäder enligt det planförslaget medger. Fasader mot Stora Varvsgatan och Bogserbåtsgatan beräknas få dygnsekvivalenta trafikbullernivåer överskridande 60 dBA men det finns goda förutsättningar att skapa ljuddämpade sidor för bostäder så att trafikbullerriktvärden

klaras. Vid fastighetens sydöstra område finns möjlighet till uteplats där bullerriktvärden beräknas klaras.

#### Buller från industriell verksamhet

Området är primärt utsatt för industribuller från hamnen Copenhagen Malmö Port (CMP) och Lantmännen Cerealia där CMP är klart dominerande.

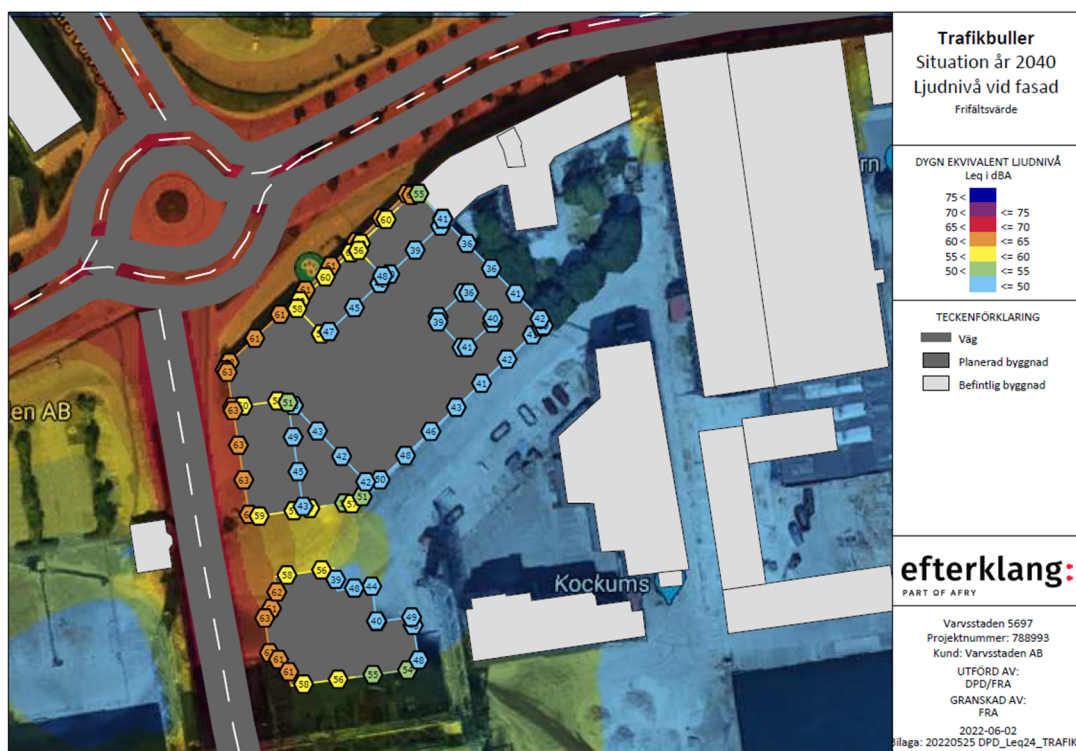
Det samlade verksamhetsbullret beräknas klara ljudnivåer motsvarande zon A enligt ”Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär - BFS 2020:2”. Att bostäderna hamnar inom zon A innebär att bostäder kan accepteras utan särskild buller Anpassning.

#### Lågfrekvent buller

Beräkningar visar att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus klaras med normal byggnadskonstruktion (tung fasad och vanliga treglasfönster).

#### Sammanvägt buller

I bullerutredningen (Efterklang 2020) görs bedömningen att det samlade bullret kommer vara lågt och det kommer inte föreligga någon risk för människors hälsa.



Trafikbuller, ekvivalent ljudnivå, Efterklang 2022-06-02

#### Trafikkonsekvenser

Västra Hamnen har under en längre tid genomgått en förändring från industriområde till ett område med blandad bebyggelse. Omvandlingen av området pågår fortfarande och i takt med att det byggs ut ökar behovet av rörelser till och från området. Området planeras utifrån de förutsättningar som finns beskrivna i *Hållbart resande i Västra Hamnen* och de mål som finns för delområdet enligt *Trafik- och mobilitetsplan*, vilket innebär att 30 % av resorna utgörs av cykel, 20% till fots, 30% med kollektivtrafik och 20 % med bil.

Planområdet ligger i ett läge med god tillgänglighet till ett välutbyggt kollektivtrafiknät. Tillgängligheten kommer att stärkas ytterligare när kollektivtrafikstråket längs Bogserbåtsgatan, brokopplingen över Varvsbassängen och en ny hållplats söder om planområdet genomförs.

### **3.3 Ekonomiska konsekvenser**

#### **Exploateringsavtal**

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

#### **Övriga ekonomiska konsekvenser**

Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, gas-, va-, tele- eller elledningar bekostas av exploatören och i överensstämmelse med vad som avtalats i exploateringsavtal.

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

### **3.4 Konsekvenser för fastigheter**

#### **Hamnen 21:149**

Planförslaget innebär att två nya kvarter möjliggörs. Planförslaget innebär att minst två nya fastigheter behöver bildas för de två nya kvarteren det vill säga en avstyckning från fastigheten Hamnen 21:149.

Delar av den kommunala fastigheten Hamnen 21:138 kommer att överföras till de nya kvarteren och fastigheterna då planförslaget innebär att delar av den allmänna platsmarken planläggs som kvartersmark.

Delar av fastigheten kommer att planläggas som kvartersmark med användning CBDS (centrum, bostäder, vård, skola) och föreslås överföras till fastigheterna Pråmen och Bogserbåten 1.

De delar som inom fastigheten planläggs som allmän platsmark föreslås överföras till fastigheten Hamnen 21:138.

Norra delarna av fastigheten Hamnen 21:149, mot Stora Varvsgatan kommer att planläggas som ett u-område, det vill säga ett markreservat för underjordiska allmännyttiga ledningar.

#### **Hamnen 21:138**

Planförslaget innebär att delar av fastigheten Hamnen 21:149 planläggs som torg och gata. Allmän platsmark föreslås föras över till fastigheten Hamnen 21:138.

Del av fastigheten planläggs som kvartersmark, den marken föreslås överföras till ny fastighet som bildas för kvartersmark med användningen KCBS<sub>1</sub>E<sub>1</sub>.

#### **Pråmen 1 och Bogserbåten 1**

Delar av fastigheten Hamnen 21:149 kommer att planläggas som kvartersmark med användning CBDS (centrum, bostäder, vård, skola) föreslås överföras till fastigheterna Pråmen och Bogserbåten 1.

### **3.5 Samhällskonsekvenser**

#### **Social konsekvensbedömning (SKB)**

Tidigt i processen i arbetet med samrådsförslaget av detaljplanen genomfördes en social konsekvensbedömning. Ett möte som underlag till bedömningen hölls i januari 2022 med

representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighets- och gatukontoret, arbetsmarknads- och socialförvaltningen, Varvsstaden AB samt Marge arkitekter.

Då SKB:n togs fram tidigt i processen behandlade den platsens förutsättningar, möjligheter och eventuella målkonflikter.

En sammanfattande bedömning: Varvsstaden är en unik möjlighet att i stor skala förtäta centrala Malmö. Kulturmiljön är den stora identitetsbäraren. Det centrala läget innebär att de offentliga platserna behöver dimensioneras, gestaltas och fyllas med funktioner som ska komma fler än de boende till del.

De frågor som har beröring på detaljplanen och som påverkat planarbetet är:

- Studera vidare hur serviceytor, cykelparkering, avfallshantering, angöring med mera ska lösas, för att motverka att torget eller utsidan av kvarteret ska upplevs som baksidor
- Passager från kollektivtrafikstråket (Bogserbåtgatan) ska visuellt kopplas samman med torget så att det är lätt att orientera sig, vilket bidrar till att platsen känns trygg
- Nya bostäder behöver utemiljöer av tillräcklig kvalitet
- Utforska möjligheter att i Varvsstaden skapa mötesplatser som fungerar för alla årstider
- Undersök möjligheten att kunna samnyttja högskolornas lokaler utanför verksamhetstid. Är det möjligt för föreningsliv och civilsamhälle att ta del av dessa?

### **Bostadspolitiska mål**

Malmö stads har bostadspolitiska mål för 2018–2022 som bland annat ska utgöra utgångspunkt för planläggning enligt plan- och bygglagen.

Genomförandet av detaljplanen bidrar till uppfyllelse av de bostadspolitiska målen genom att det möjliggör för nya bostäder i en funktionsblandad stad, där boende blandas med arbetsplatser och annan service.

### **Barnperspektiv**

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Planområdet har begränsade möjligheter att erbjuda platser för barns lek, framför allt eftersom det inte finns tillgång till bostadsgård på mark. Däremot kan området bli en relativt trygg miljö med förhållandevis små mängder trafik med motorfordon, och ett välutvecklat gång- och cykelvägnät. Torget kan utgöra en fin mötesplats för både barn och vuxna.

### **Tillgänglighet**

Planområdet bedöms ha förutsättningar för att kunna bli en tillgänglig miljö för personer med olika fysiska förutsättningar och behov.

### **Jämställdhet**

Planförslaget innebär en möjlighet till nya bostäder, arbetsplatser och utbildningslokaler i ett kollektivnära läge, vilket bedöms främja jämställdhet eftersom bilen inte blir en avgörande faktor för möjligheten att bo, arbeta och studera i området. Kvinnor och barn använder cykel- och kollektivtransporter i större utsträckning än män vilket innebär att de gynnas mest av närheten till dels kollektivtrafiknätet, dels intilliggande cykelvägnät.

### **Kommunal service**

Planförslaget innehåller ingen kommunal service.

Detaljplanens genomförande bedöms generera cirka 50 nya bostäder inom området om fastighetsägaren väljer att utveckla bostäder istället för kontor i det nya kvarteret väster om befintlig kranbana.

Behovet av förskole- och grundskoleplatser löses genom att det i planområdets närhet i Varvsstadens sydvästra del (planlagt i dp 5400) finns förskola och grundskola där det bedöms ha kapacitet att ta emot barnen från det aktuella planområdet.

#### **Kommersiell service**

Planförslaget bedöms ha positiv inverkan på platsens tillgång till kommersiell service eftersom det möjliggörs för centrumverksamheter.

#### **Relevanta övriga projekt**

##### *Storstadspaketet*

Kollektivtrafikstråket, som går väster om planområdet, ingår i Storstadspaketet. Storstadspaketet innebär att Malmö stad fram till 2031 bland annat ska anpassa stadens gator till fyra nya MalmöExpresslinjer och anlägga sammanlagt tre mil nya cykelbanor. Åtgärderna finansieras genom ett 50 procentigt bidrag från staten (25 % för cykelbanorna), under förutsättning att staden skapar förutsättningar att det kan byggas 27 650 bostäder – det så kallade bostadsåtagandet. Bostadsåtagandet ska vara genomfört 2035. Bussarna som ska trafikera gatorna ska vara helt elektrifierade, vilket bidrar till renare luft och tystare fordon. De får även bättre framkomlighet, vilket medför ökad bekvämlighet och kvalitet för resenärerna. Region Skåne svarar för trafikeringen.



## 4 Genomförande

### 4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

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

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

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

#### Tidplan

Preliminär tidplan för genomförandet av kvarteret för högskola/universitet är att byggnaden ska tas i bruk 2027. För att den snäva tidplanen ska vara möjlig att genomföra betyder det att bygglovsprocessen behöver inledas direkt efter detaljplanen vunnit laga kraft.

### 4.2 Tekniska genomförandefrågor

#### Mark

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

Vid höjdsättningen av området ska VA Syd medverka för att säkerställa att spillvatten och dagvatten kan avledas med självfall.

Markradonundersökning (PQ Geoteknik & Miljö AB 2015) har utförts inom detaljplaneområdet och visar radonhalter inom låg- och normalriskintervallet. Sammantaget klassas området som normalriskområde. Eventuella byggnader skall utföras radonskyddade.

Planområdet ligger på mark som fyllts ut i havet kontinuerligt mellan 1870 och 1880 och industriverksamhet har där bedrivits fram till idag. Geotekniska undersökningar i området (PQ Geoteknik & Miljö AB 2016–2021) visar att ytlig fyllning, vanligen av hårdgjorda ytor, är fast ned till någon meters djup medan underliggande fyllning och övre delen av följande naturliga, bitvis organiska bottensediment är lösa. Jordlagren går därefter över i fastare sediment och fast finkornig morän ned till det kalkstensberget på ca 8–10 m djup. Planerade nya byggnader och byggnadsstommar kommer normalt att behöva grundläggas genom stödpålning till berg alternativt annan grundförstärkning till eller i fasta sediment eller morän. Markens egenskaper och antagna grundläggningsmetoder är tämligen enkla och konventionella varför planområdet bedöms lämpligt för sitt ändamål. Mindre lätta komplementbyggnader, liksom gator, VA har i söder och norr bedömts kunna grundläggas ytligt. För byggnation måste omgivningspåverkan beaktas bland annat avseende vibrationer och deformationer, t.ex. genom spontning, pålning, schaktning, packning och grundvatten. För djupa schakter under grundvatten-/tryckytan måste vattenåtgärder beaktas.

För att säkerställa ett tillfredsställande resultat behöver geoteknisk detaljundersökning- eller utredning utföras inför varje nybyggnation, vilket exploatören bär ansvar för att genomföra.

## Kranbanans konstruktion och underhåll

Planförslaget innebär att befintliga kranbana bevaras och blir i Malmö stads ägo.

De konstruktionstekniska förutsättningarna för bevarandet har utretts (PE teknik & arkitektur 2022). Den befintliga hallbyggnaden i söder har varit en del i att stabilisera kranbanan. Eftersom byggnaden rivs krävs det åtgärder för att säkerställa kranbanans stabilitet när denna ska kunna stå för sig själv. För att detta ska fungera behövs ett passivt jordtryck mot fundamenten som kranbanans pelare är inspända i, samt att pålarna hela tiden behöver vara tryckbelastade eftersom betongpålar inte ska utsättas för dragbelastning.

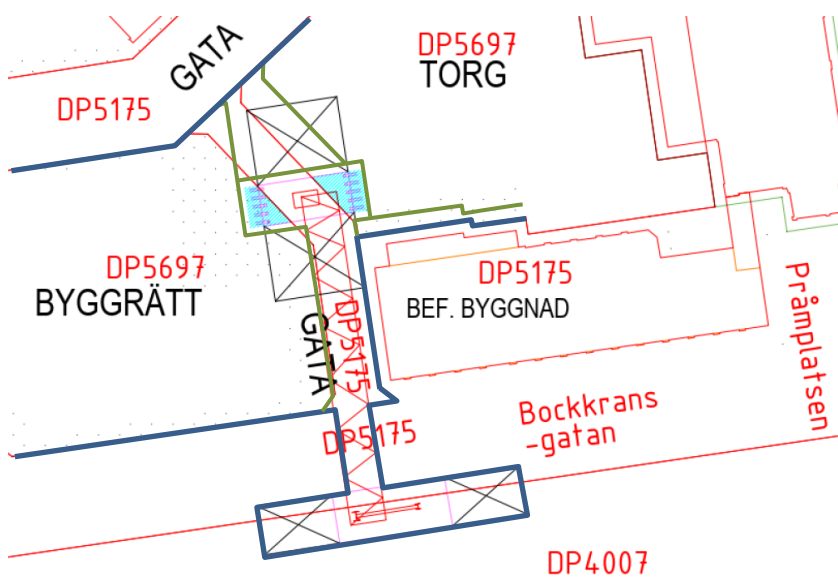
För det norra fundamentet finns sneda pålar, dessa pålar hanterar de horisontella krafter som uppkommer av vind när det blåser vinkelrätt mot kranbanan. I andra ledden av fundamentet finns inga sneda pålar som kan ta upp horisontella vindlaster när det blåser parallellt. Av denna anledning behövs det ett passivt jordtryck på fundamentets långsidor som verkar som mothåll för de horisontella krafter som uppstår.

För det södra fundamentet finns inga sneda pålar alls, endast vertikala. Även här behövs ett passivt jordtryck mot fundamentets sidor för att för att uppnå stabilitet.

Det är viktigt att de mothållande jordmassorna som fundamentet har mot sina sidor inte grävs bort eller ändras, eftersom kranbanan då inte kommer att vara stabil.

I planförslaget har gränsdragningen mellan allmän platsmark och kvartersmark anpassats så att kranbanans fundament och den mark som ska fungera som jordtryck hamnar på allmän platsmark. Ledningar ska inte placeras mellan fundamentet, jordtryckzonen och byggrätten. Parkeringsnedfarter ska inte anordnas längs byggrättens östra fasad.

Planförslaget säkerställer ett bebyggelsefritt avstånd mellan kranbana och ny byggrätt. Den bebyggelsefria marken ska vara tillgänglig så att det finns utrymme för att kunna sköta kranbanan ur ett drift- och underhållsperspektiv. Möjligheten behöver finnas att bygga upp ställningar och köra in eventuella liftar för målning, underhåll och inspektioner. Delar av marken längs kranbanans västra sida ligger inom prickmark på kvartersmark, där får inte fast möblering eller plantering som försvårar tillgängligheten uppföras.



*Illustration från PE teknik & arkitektur. Illustrationen visar kranbanans fundament (rosa), pålar (turkos) samt mark (svarta kryss) som fungerar som jordtryck. Utsnitt av plangränsen (mörkblå linje) samt utsnitt av användningsgränser (grön linje).*

### **Teknisk försörjning**

I samband med fortsatt markprojektering bör behovet av ledningar för el och VA utredas.

För placering av nätstation på allmän plats måste avtal tecknas med fastighets- och gatukontoret avseende upplåtelse av marken. I avtalet ska bland annat överenskommelse om utformningen träffas.

Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. Utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen för strålning och brandrisk.

### **Brand**

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

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

Om utrymning från byggnader inte kan ske med hjälp av räddningstjänsten kan utrymningen lösas genom t.ex. Tr2-trapphus eller att lägenheterna har tillgång till två oberoende trapphus.

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

### **Buller**

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

### **Dagsljus**

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

## **4.3 Ekonomiska genomförandefrågor**

### **Exploateringsavtal**

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

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

### **Övriga ekonomiska genomförandefrågor**

Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, gas-, va-, tele- eller elledningar bekostas av exploatören och i överensstämmelse med vad som avtalats i exploateringsavtalet.

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

#### **4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor**

##### **Fastighetsbildning**

Nya fastigheter kommer att tillskapas genom avstyckningen, överföring av mark kommer att ske genom fastighetsreglering. Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet.

I planområdet läggs kvartersmark ut för bland annat bostäder. Kvartersmarken förmodas delas in i ett antal fastigheter mellan vilka samverkan måste ske.

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. Ett u-område, markreservat för allmännyttiga ändamål, är utlagt i norra delen av planområdet.

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

## 5 Planeringsförutsättningar

### 5.1 Bakgrund och organisation

#### Motiv för planläggningen

Detaljplanen möjliggör för torg samt två kvarter med blandad stadsbebyggelse, en högskole- och universitetsmiljö samt ett bevarande och vidareutveckling av kulturhistoriskt värdefull miljö. Planmotiven är:

- Fler arbetsplatser och bostäder i ett kollektivtrafiknära läge
- Förutsättningar för en etablering av högskole- och universitetsmiljö i ett kollektivtrafiknära och centralt läge. Verksamheten kan bidra positivt till områdets identitet och livet i stadsrummen.
- Funktionsblandning som kan underlätta människors vardag och bidra till ökad upplevelse av trygghet på platsen.
- Mer liv och rörelse i stadsrummen som gör att det upplevs stimulerande och tryggt att vistas i dem.
- Fortsatt synliggörande av Malmös och platsens historiska sammanhang, genom att byggnader bevaras och ges ny användning. Detta ger karaktär och identitet åt området och bidrar till dess attraktivitet.

#### Planförfarande

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

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

#### Historik i processen

Detaljplanen för del av fastigheten Hamnen 21:138 och del av fastigheten 21:149 i Västra Hamnen i Malmö (dp 5640) delades efter samråd upp i två detaljplaner, dp 5640 och dp 5697 (denna detaljplan). Dp 5640 innehåller kollektivtrafikstråket (inklusive bro) samt kaj mot Varvsbassängen. Anledningen till uppdelningen var att klara målsättningen med en färdigbyggd bro över Varvsbassängen till år 2024 och att det krävs fler utredningar för dp 5697 då planen innehåller byggrätter för bostads- och kontorskvarter samt ett torg.

#### Medverkande

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

### 5.2 Planområdet

#### Plandata

Planområdet utgör en del av den så kallade Varvsstaden i Västra Hamnen i Malmö.

Planområdets area är cirka 10 000 kvm. Marken inom planområdet utgörs i huvudsak av del av fastigheten Hamnen 21:149 som ägs av Varvsstaden AB. En mindre del av planområdet består av fastigheten Hamnen 21:138 som ägs av Malmö kommun.



Ortofoto med planområdets ungefärliga avgränsning markerat med röd linje. För mer exakt avgränsning, se plankarta.

### Platsens historik

Varvsstaden är ett före detta industriområde som har tillhört Kockums. På 1870-talet började Kockums Mekaniska verkstad tillverka fartyg på området och 1910 flyttade de hela sin verksamhet till Varvsstaden. Bebyggelsen i varvsområdet byggdes under åren succesivt om och till för att passa företagets verksamhet. I området finns både en rad pampiga industribyggnader i rött tegel, men också stora hallar i plåt och stora kranbanor. 1986 lades fartygsproduktionen ner och 1995 tillverkades den sista ubåten, men byggnader och strukturer finns till stora delar kvar och berättar historien om denna viktiga period i Malmös utveckling. I dag är området under utveckling till en blandad stadsbebyggelse.

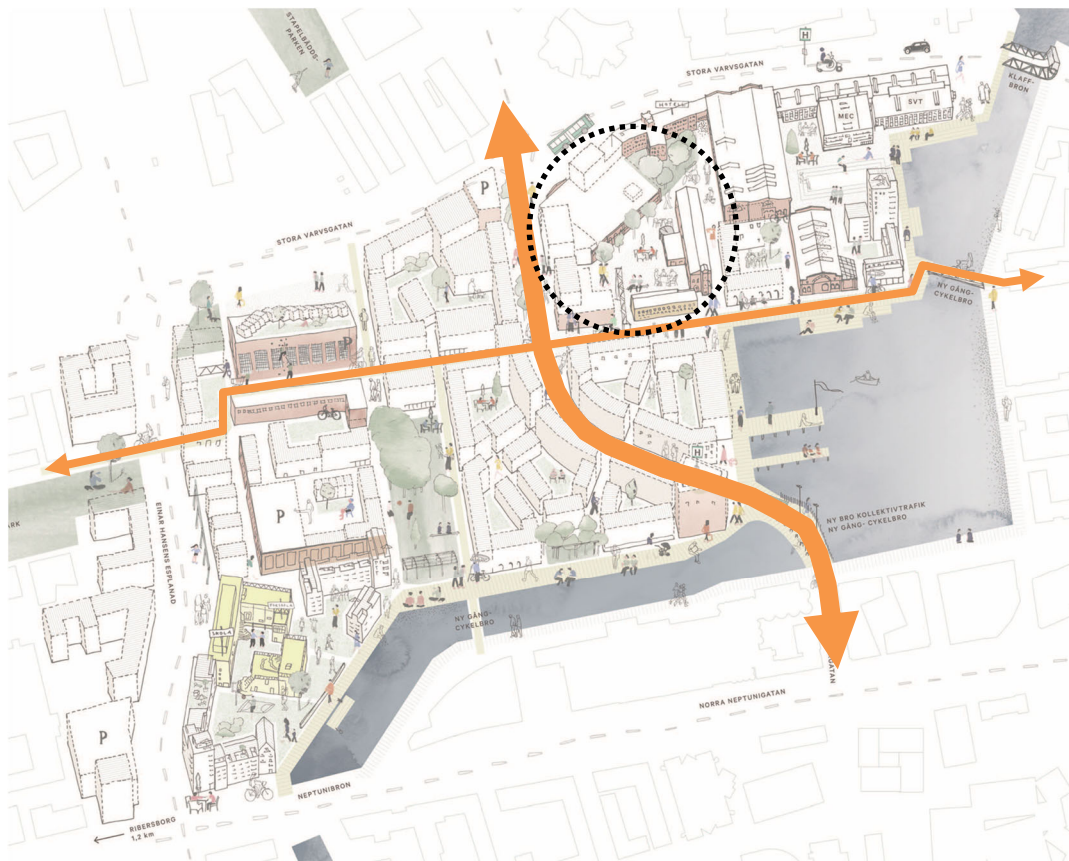
### Stråk, platser, struktur, sammanhang

Varvsstaden tillsammans med Södra Varvsbassängen utgör i dagsläget en barriär mellan Västra Hamnen och de centrala delarna av Malmö. Gång- och cykeltrafikanter behöver ta omvägar på grund av att platsen inte är tillgängligt för allmänheten samt att kopplingar över hamnbassängen saknas.

Söder om planområdet finns ett sammanhållet kajstråk. Kajstråket ska omfatta hela kustlinjen runt Västra Hamnen och vara tillgängligt för allmänheten.

I utvecklingsplan Varvsstaden finns ett framtida cykelvänligt grönt stråk utpekad som korsar söder om planområdet i östvästlig riktning. Där stråket tangerar planområdet i söder finns ett område utpekad som plats med urban karaktär. Stråket kommer att kopplas till Universitetsholmen med en gång- och cykelbro som förväntas vara på plats under 2024.

I Utvecklingsplan Varvsstaden är ett stråk för kollektivtrafik som planlagts i Dp 5640. Stråket sträcker sig genom Varvsstaden i nord-sydlig riktning och kopplar samman området med centrala staden genom att en ny bro för kollektivtrafik uppförs över västra delen av hamnbassängen. Kollektivtrafikstråket och bron över Varvsbassängen kommer att färdigställas under 2024.

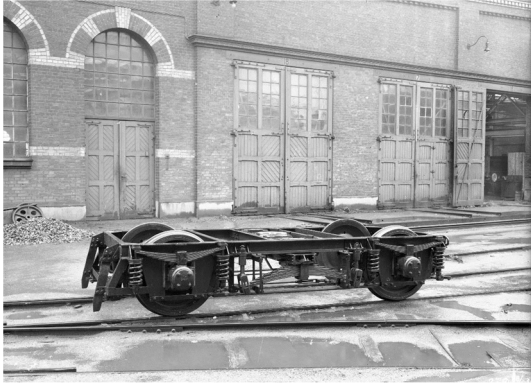


*Illustration från Varvsstaden AB. Viktiga stråk och kopplingar markerade med orange, Kollektivtrafikstråket i Bogserbåtsgatan i nord-sydlig riktning med bro över Varvsbassängen. Öst-västliga stråket kopplar till Universitetsholmen med en gång- och cykelbro. Planområdets schematiskt markerad med svart streckad cirkel.*

### **Bebyggelse**

Platsen ingår i ett område vars karaktär definieras som ”verksamhetsområdet-hamnar” enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande*. Programmet lyfter fram att hamnområden till stor del karaktäriseras av bland annat hårdgjorda öppna ytor, kajkanter och hamnbassänger och stora ofta fristående byggnadsvolymer. Dessa drag bör genomsyra hamnområdena även i framtiden när platsen omvandlas till stadsbebyggelse.

Befintlig bebyggelse inom planområdet består av en före detta industribyggnad i form av en vagnsverkstad för tillverkning av järnvägsvagnar. Byggnaden uppfördes 1913 och är en en-våningsbyggnad uppförd med fasader i rött tegel med dekorationer i kalksandsten. Byggnaden förändrades under 1960- och 70-talet då delar av byggnaden revs för att ge plats åt nya traversbanor.



*Foto Löpboggie framför Vagnsverkstaden  
för, Malmö - Ystads Järnväg  
Bildkälla: Digitalt museum, Järnvägsmuseets foton.*



*Vagnsverkstaden sett från Stora Varvsgatan.  
Bildkälla: Marge arkitekter*



*Vagnsverkstaden sett från söder/Jagaregatan.  
Bildkälla: Marge arkitekter*



*Vagnsverkstaden sett från väster  
från Nils Holmströms plats.  
Bildkälla: Marge arkitekter*

## **Kulturmiljö**

### **Värdefulla bebyggelsemiljöer**

Varvsstaden är en av Malmös äldsta och bäst bevarade industrimiljöer. Den verksamhet som funnits på platsen, Kockums mekaniska verkstad, har haft enorm betydelse för stadens utveckling. Dess historia är intimt förknippad med Malmös historia och det gamla varvsområdet är en unik miljö i staden. Området med docka, kajer, varvsbassäng och industribyggnader är präglad av det förflutna. Det är idag en industrimiljö där historien känns påtaglig och närvarande och hela miljön har mycket höga bevarandevärden. Varvsområdet utgör en spännande industrimiljö med ett unikt lokal- och industrihistoriskt värde. Bebyggelsen har tillkommit under en drygt hundra år lång period är blandad såväl gällande material och färg som i arkitektur och skala.

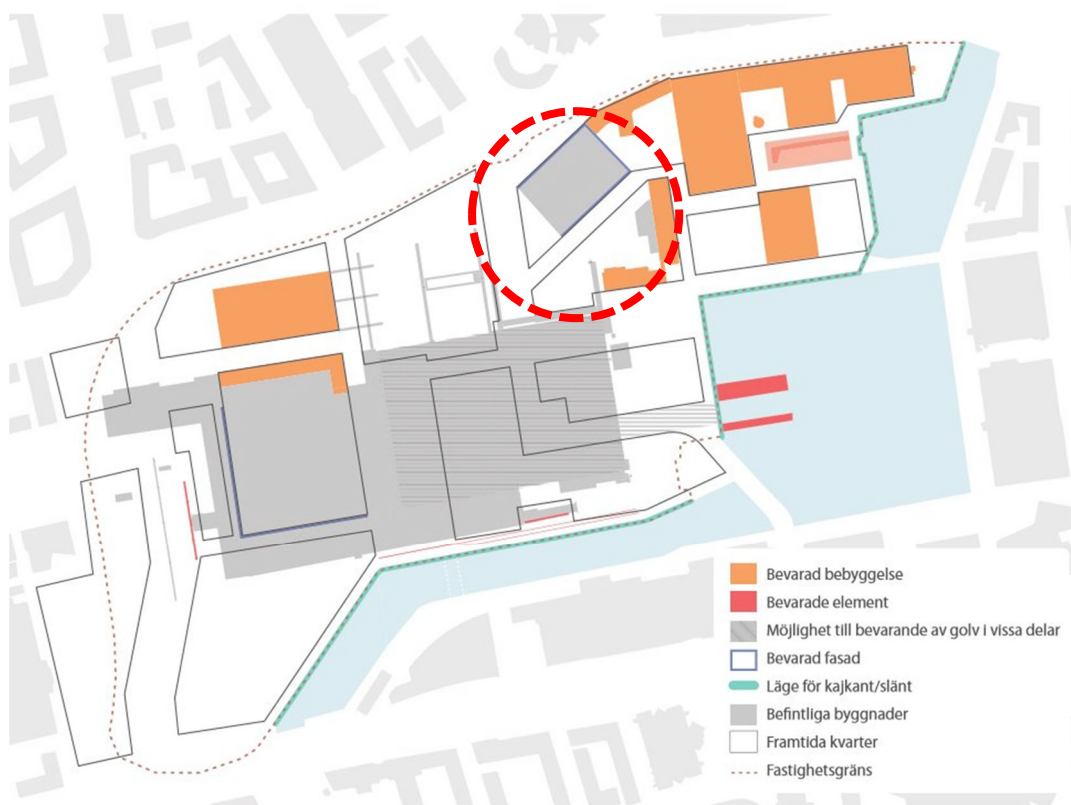


Planområdet ligger i den del av Varvsstaden som präglas av den äldre industribebyggelsen. Platsen och bebyggelsemiljön är unik med direkt koppling till både Magasinet, Snickeriet, Nils Holmströms plats och Maskin- och monteringshallen.

Bebyggelsen inom planområdet är inventerad och kulturhistoriskt värderad Kulturhistorisk utredning Varvsstaden, Malmö Kulturmiljö rapport 2007:009.

I samband med Kockums flytt från Davidshall på 1910-talet skedde omfattande utbyggnader av varvsområdet med fartygsbäddar, verkstäder, förråd med mera. Arkitekt bakom den här utbyggnadsfasen var Axel Stenberg. Byggnaderna uppfördes i rött tegel i en utsmyckad, historiserande arkitekturstil typisk för tiden. Vagnverkstaden är en av byggnaderna tillkommen i samband med denna expansion.

Endast två tredjedelar av byggnaden är bevarad då den förkortades 1974. Trots detta har byggnaden ett högt arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde som gör den omistlig.



*Illustration från Utvecklingsplan Varvsstaden som visar vilken bebyggelse samt vilka element som ska bevaras. Vagnverkstadens tre fasader är utpekade. Planområdets schematiskt markerad med röd streckad cirkel.*



*Kranbana som bevaras som en framträdande byggnadsdel från varvstiden. Snickeriet till vänster i bild. Direkt väster om kranbanan möjliggör planförslaget ett nytt bebyggelsekvarter. Foto: Marge arkitekter.*

#### Värdefull miljö i övrigt

Kranbanan inom planområdet är idag ett tydligt byggnadselement från varvstiden som tar plats på platsen för det framtida torget. Den ska fortsatt vara ett framträdande element och artefakt i det nya stadsrummet som planförslaget innebär.

#### Arkeologi

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök finns inga fornlämningar inom planområdet.

#### Topografi, landskap, grönstruktur

Planområdets topografi är relativt plan. Marknivåerna inom planområdet ligger på +1,9 – +2,9 meter. Den lägsta nivån är på det framtida torget och den högsta i Jagaregatans västra punkt dvs mellan de två byggrätterna inom planförslaget. Föreskrivna höjder för omgivande gator finns i detaljplan 5175.

Planområdet domineras av den befintliga Vagnverkstaden och kranbanan, samt öppna, mer eller mindre, hårdgjorda ytor. Det framtida torget ramas in genom de befintliga bebyggelsestrukturerna inom planområdet och Magasinet och Snickeriet. Befintliga siktlinjer att värna är dels genom den inramade vyn mellan Magasinet och Snickeriet mot Varvsbassängen, dels genom den nord-sydliga vyn vid kranbanan.

Inom planområdet finns ingen befintlig vegetation eller grönska bortsett från plantering vid Magasinets västra fasad samt enstaka flyttbara trädplanteringar. I grönplanen anges att planområdet i likhet med stora delar av Västra Hamnen lider brist på grönytor.

### **Kollektivtrafik**

Planområdet ligger cirka 500 meter (fågelvägen) ifrån Malmö C-uppgången Anna Lindhs plats, med region- och fjärrtåg.

MalmöExpress linje 5 (Västra Hamnen- Rosengård- Stenkällan) går längs Stora- och Västra Varvsgatan, med hållplatsläge cirka 200 meter norr planområdet, hållplats Dockan respektive Stapelbäddsparken. Linje 5 har god turtäthet i rusningstrafik.

Busshållplats, som trafikeras av ringlinje 3 (Centralen- Värnhem- Södervärn- Erikslust-Centralen), finns i direkt anslutning till planområdet, vid Stora Varvsgatan. Ringlinje 3 har god turtäthet i rusningstrafik.

I Dp 5640 är Bogserbåtsgatan planlagd som ett starkt kollektivtrafikstråk inklusive bro över Varvsbassängen. Stråket kommer att trafikeras av MalmöExpresslinje nr 5 och nr 3. Preliminärt kommer stråket att börja trafikeras under 2025.

### **Metro till Köpenhamn**

Malmö stad har sedan 2012 tillsammans med Köpenhamns kommun arbetat med planeringen av en metrolinje, Öresundsmetron, mellan städerna. Det har genomförts ett flertal utredningar, senast budgetuppdraget som resulterade i rapporten *Sammanfattande rapport om hur ett nytt metrosystem kan förverkligas när Öresundsmetron etableras* (KF 2021-10-28). I arbetet med metron har två potentiella sträckningar genom Västra Hamnens pekats ut, varav den ena passerar strax väster om planområdet. Ytterligen ett stationsläge för metron pekats ut i norra delen av Västra Hamnen.

### **Gång-, cykel- och biltrafik**

Infart till planområdet sker i dag från Stora Varvsgatan väster om planområdet. Stora Varvsgatan är en fyrfilig gata med trädplanteringar mellan öst- och västgående trafik. Gång- och cykelbanor, som är separerade från biltrafiken med trädplantering, finns på båda sidor av gatan.

I Dp 5640 är Bogserbåtsgatan planlagd för ett gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk inklusive bro över Varvsbassängen samt kaj mot Varvsbassängen. Stråket kommer att bidra till att koppla samman Västra Hamnen och med stadens övriga delar.

Söder om planområdet är Bockkransgatan planlagd (dp 5175) som lokalgata. Gatan kommer utgöra ett viktigt öst-västligt stråk genom Varvsstaden med gång- och cykelbron över Varvsbassängen till Universitetsholmen.

### **Teknisk försörjning**

Inom planområdet löper el- och teleledningar längs entréplatsen mellan Vagnsverkstaden och Stora Varvsgatan. Befintliga ledningar för el och gas finns även genom den yta som planläggs som torg. I anslutande gator (Stora Varvsgatan, Bogserbåtsgatan, Jagaregatan, Bockkransgatan) till planområdet finns ledningar för vatten och spillvatten samt el och tele.

Fjärrvärmledningar och gasledningar finns i Stora Varvsgatan, norr om planområdet.

### **Kommunal och kommersiell service**

Kommunal och kommersiell service finns i Västra Hamnen samt i centrala Malmö, i anslutning till planområdet, där det bland annat finns livsmedel, apotek, restauranger och skola (Stapelbäddsskolan, F-6), förskolor och multiidrottsplan.

I utvecklingen av övriga Varvsstaden planeras mer kommunal och kommersiell service. Bland annat finns det sydväst om planområdet en skola, förskola och centrumfunktioner (se Dp 5400).

### 5.3 Tidigare ställningstaganden

#### Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken

Planområdet berörs av riksintressen för kustzonen. Riksintresset har en vid utbredning och omfattar stora delar av Malmö. Malmö stads huvudsakliga planeringsinriktning är att främst bygga innanför Yttre Ringvägen och använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt. Det ska dock ske utan att äventyra tillgängligheten till kusten.

Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset eftersom området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt att ny bebyggelse och kontorsverksamhet är väl avskild från området närmast strandlinjen.

#### Översiktsplan

Översiktsplanen anger markanvändningen *ny blandad stadsbebyggelse* för området.

Föreslagen markanvändning i detaljplanen är förenliga med översiktsplanen för Malmö.

#### Planprogram

Planförslaget grundar sig på ett planprogram, Planprogram för Varvsstaden, Pp 6030, som var på samråd under april-juni 2011 och godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2011-08-25. Detaljplaneförslaget utgår ifrån planprogrammets intentioner och vision- *kontrastriska Varvsstaden*.

#### Utvecklingsplan för Varvsstaden

För området har upprättats en utvecklingsplan, Utvecklingsplan Varvsstaden, som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2014-04-01. Utvecklingsplanen togs fram för att konkretisera planprogrammets intentioner inför detaljplanarbetet. Under arbete med utvecklingsplanen togs en strategiplan för Varvsstaden fram. Strategiplanen anger inriktning för området men medger flexibilitet över tid. Dess viktigaste aspekterna är följande:

- Offentliga rummets kvaliteter
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik som grund
- Gammal och ny bebyggelse i kombination
- Blandad stad

#### Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla

Planområdet omfattas av "Västra Hamnen ett hållbart och gott liv för alla" som redovisar Malmö stads vision, mål och strategier för stadsdelen Västra Hamnen. Några av målen för Västra Hamnen 2031 är att stadsdelen ska vara en blandad stad med levande gaturum samt en plats dit man reser hållbart. Med blandad stad med levande gaturum avses bland annat att publika och kommersiella verksamheter i bottenvåningarna ska möjliggöras i alla kommande detaljplaner.

Detta planförslag bedöms vara i enlighet med dokumentets intentioner.

#### Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är:

- Dp 4007 (1989)
- ÄDp 4909 (2006) är en ändring av Dp 4007
- Dp 5175 (2017)

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

## 5.4 Underlag till planarbetet

### Kommunövergripande dokument

- Riktlinjer för grönytefaktor, 2014
- Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande, 2005
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Bostadspolitiska mål, 2018–2022
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- Energistrategi för Malmö, 2009
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Trafiksäkerhetsstrategi för Malmö Stad, 2015–2020
- Fotgängarprogram för Malmö Stad 2012–2018
- Cykelprogram för Malmö Stad 2012–2019
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
- Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016

### Övriga dokument

- Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla, juli 2013
- Planprogram för Varvsstaden, april 2011
- Utvecklingsplan Varvsstaden, april 2014
- Hållbart resande i Västra Hamnen 2014-05-16

### Utredningar till grund för planförslaget

- Bullerutredning, Efterklang, 2020-12-22, samt uppdaterade utbredningskartor, 2022-06-02
- Kulturhistorisk utredning Varvsstaden. Enheten för Kulturmiljövård Rapport 2007:009)
- Riskanalys dammexplosioner fastigheten Triton, Ramböll, 2018-02-22
- Markföroreningar och geoteknik, PQ Geoteknik & Miljö AB, PM 2022-04-06
- Gestaltningsprogram, Marge, 2022-11-10
- Mobilitet och parkering, Sigma 2022-11-18
- Antikvariskt förstudie, Restaurera, 2021-09-29
- Rapport Kranbana PE teknik & arkitektur, 2022-10-03
- Vindkomfortstudie Varvsstaden, Varvsstaden Dp 5697, CF Møller Architects, 2022-11-24

Stadsbyggnadskontoret

Thomas Ihre  
Enhetschef

Ivan Gallardo  
Planhandläggare