

Detaljplan för del av fastigheten Innerstaden 80:37 i Södervärn

PLANBESKRIVNING



Sammanfattning

Planförslaget innebär att mark som idag är grönyta planläggs som gata i syfte att möjliggöra en bussgata och utbyggnad av kollektivtrafiken i området. Bussgatan är en del av en större ombyggnad av Södervärns bussterminal. Planförslaget innebär också att resten av den befintliga grönytan planläggs som park. Inom parkområdet möjliggörs cykelparkering både med och utan tak. Ett område för nätstation föreslås på en grönyta strax öster om Uppsalagången.

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

1. Inledning

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

Detaljplanens syfte

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

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

Planförfarande

Standardförfarande

Planläggningen ska hanteras med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen. Valet av förfarande har sin grund i att:

- översiktsplanen är aktuell
- planläggningen är förenlig med översiktsplanen
- planläggningen är förenlig med länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen
- planläggningen bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan
- planläggningen har inte ett betydande intresse för allmänheten
- planläggningen har inte i övrigt stor betydelse.

Beslut om samråd fattas av stadsbyggnadsnämnden.

Beslut om granskning fattas av stadsbyggnadskontoret.

Beslut om antagande fattas av stadsbyggnadsnämnden, eftersom planläggningen inte bedöms vara av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt, i enlighet med 5 kapitlet 27 § plan- och bygglagen.

Bedömning av miljöpåverkan

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

Huvudmannaskap

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

Genomförandetid

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

Planinformation

Beslutsinformation

- Beslut om planbesked och planuppdrag fattades av stadsbyggnadsnämnden 2025-06-19.
- Beslut om samråd fattades av stadsbyggnadsnämnden 2025-12-11.
- Beslut om granskning fattades av stadsbyggnadskontoret april 2026.
- Beslut om antagande fattades av stadsbyggnadsnämnden september 2026.

Digital funktionalitet

Detaljplanen följer Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS2020:5), Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8) och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet. Tillkommande egenskapsbestämmelser har utformats enligt Boverkets planbestämmelsekatalog daterad 2025-12-01.

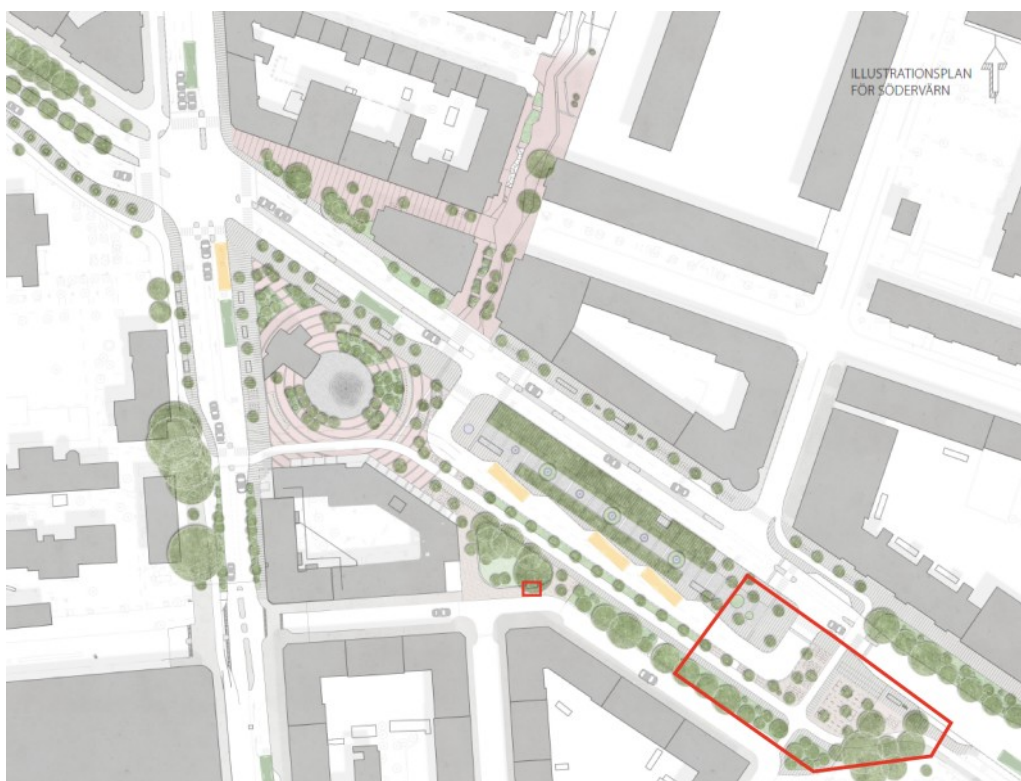
2. Detaljplanens innehåll

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

Stadsbyggnadsidé

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

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



Utformningsförslag för Södervärns bussterminal. Planområdet är markerat med röd linje. Illustration: Fastighets- och gatukontoret.

Beskrivning av detaljplanen

Planförslaget innebär att mark som idag är grönyta planläggs som *gata* i syfte att möjliggöra en bussgata och utbyggnad av kollektivtrafiken i området. Planförslaget innebär också att befintlig grönyta planläggs som *park*. Inom parkområdet möjliggörs cykelparkering både med och utan tak. Ett område för nätstation föreslås på en grönyta strax öster om Uppsalagången. Planläggningen av nätstationen bekräftar befintlig markanvändning.

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



Flygfoto Södervärns bussterminal, planområdet markerad med röd linje.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

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

Detaljplanens bestämmelser med motiv

Användning av mark och vatten

Allmän platsmark

GATA

En del av befintlig grönyta planläggs som gata.

Planbestämmelsen motiveras av att det finns ett behov av en ny bussinfart till Södervärns bussterminal.

PARK

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

Kvartersmark

E₁ - Nätstation

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

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Utformning av allmän plats

cykelparkering - Cykelparkering både med och utan tak får finnas

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

3. Förutsättningar och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs de avvägningar som gjorts i detaljplanen utifrån en tematisk indelning.

Utifrån olika aspekter beskrivs planeringsförutsättningarna samt konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Här framgår också hur kommunen har bedömt lämpligheten på en detaljerad nivå.

Fysisk miljö

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Förutsättningar

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

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

Konsekvenser

Planförslaget innebär att andelen grönyta minskas i förmån för en bussgata.

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

Park och grönstruktur

Förutsättningar

Planområdet består i dag av en grönyta med gräsmatta, buskar och 27 träd.

Konsekvenser

För att genomföra den nya bussgatan behöver vissa befintliga träd tas ned och delar av den befintliga grönytan inom planområdet ersättas med hårdgjorda ytor. Den gräs- och buskyta som tas bort inom planområdet uppgår till cirka 1 500 kvadratmeter. Större delen av denna yta består i dag av klippt gräs.

Av de 27 befintliga träden kommer 14 att bevaras, medan 13 behöver tas ned. Av de träd som ska fällas har sex dålig vitalitet. Inget av de träd som tas ned omfattas av biotopskydd. Som kompensation för de träd som fälls planeras 25 nya träd inom planområdet.

Utöver nyplantering inom planområdet planeras större planteringar på torgytan längre västerut, utanför planområdet. Befintligt parkstråk i anslutning till torgytan kommer också att breddas i förhållande till dagens utformning. Det planeras även nya träd i övriga delar av Södervärns bussterminal, vilket bidrar till att öka krontäckningsgraden i området.

Sociala frågor

Barnperspektiv

Förutsättningar

Planområdet och dess omgivningar utgörs idag av miljöer som i begränsad utsträckning är anpassade för barn.

Busshållplatserna är spridda längs flera olika gator inom terminalområdet, vilket innebär att resenärer, inklusive barn, ofta behöver korsa trafikerade gator för att byta busslinje.

Konsekvenser

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

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

Jämlikhet

Förutsättningar

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

Konsekvenser

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

Åtgärderna kring terminalen med nya hållplatslägen och annan utrustning som vistelseytor, platsbildningar, planteringar och bänkar kommer att öka tillgängligheten och tryggheten. Dessa åtgärder är även positiva ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom en attraktiv kollektivtrafik gynnar framför allt kvinnor som i högre utsträckning än män åker kollektivtrafik.

Service

Samhällsservice och kommersiell service

Förutsättningar

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

Konsekvenser

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

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

Förutsättningar

Detaljplaneområdet var fram till 1980-talet järn- och spårvägsområde. Området har sedan slutet av 1990-talet utgjorts av gatu- och parkmark. Utöver stadstypiska föroreningar som tungmetaller, BTEX, alifatiska- och aromatiska kolväten och PAH kan det eventuellt finnas kreosot och pesticider i mark och grundvatten.

Konsekvenser

En översiktlig provtagning av mark inom planområdet utfördes under våren 2026 i samband med detaljprojekteringen av ombyggnaden av Södervärns bussterminal. Syftet med provtagningen var att säkerställa att överskottsmassor kan hanteras ändamålsenligt. Vid behov kommer ytterligare provtagning att göras i ett senare skede i projektet.

Stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen gör bedömningen att parken, på grund av sitt läge och sin storlek, inte kommer vara en park med längre vistelsetider och utan risk för intag av jord. Eventuella markföroreningar kan hanteras under arbetets gång och till en lämplig nivå.

Skyfall

Förutsättningar

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

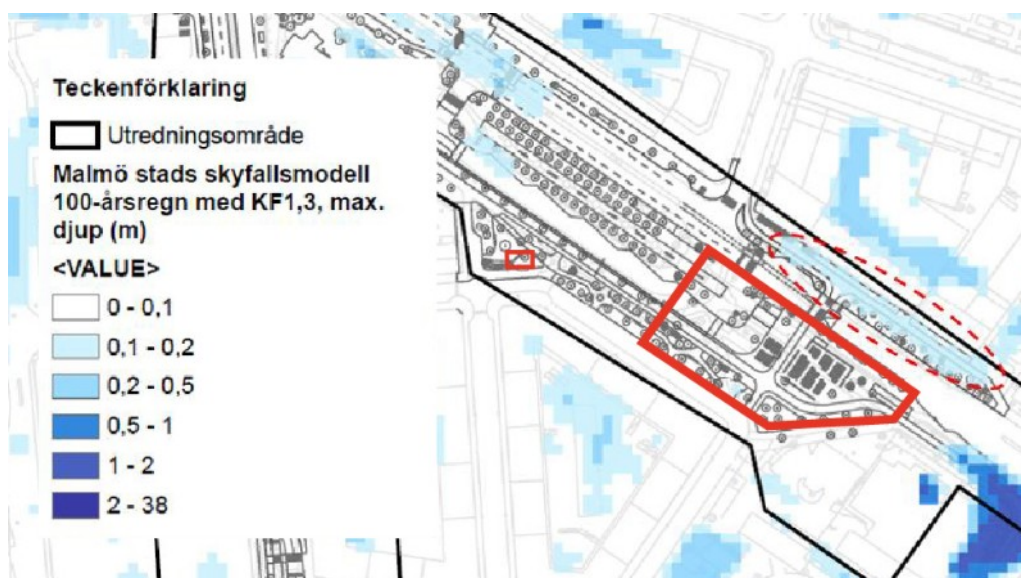


Illustration som redovisar var vatten ställer sig vid ett skyfallsliknande regn, med en klimatfaktor på 1.3. Planområdet markerat i röd heldragen linje.

Konsekvenser

Inom planområdet uppstår inga vattensamlingar vid skyfall.

Trafikbuller

Förutsättningar

Spårväggsgatan trafikeras idag av bilar, stadsbussar och regionbussar.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte leda till ökat trafikbuller.

Trafik

Bil- och kollektivtrafik

Förutsättningar

Södervärns bussterminal är en kollektivtrafikknutpunkt för buss med närhet till Triangeln där tågtrafiken avgår.

Busshållplatserna är spridda längs flera olika gator inom terminalområdet, vilket innebär att resenärer ofta behöver korsa trafikerade gator för att byta busslinje.

Konsekvenser

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

Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

Längs Bangatan och Spårväggsgatan finns separerade gång- och cykelbanor.

Konsekvenser

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

Möjligheterna att förlägga nya cykelbanor längs Spårvägsgatan har studerats i samarbete med fastighets- och gatukontoret. En separerad cykelbana i södra kanten av Spårvägsgatan har inte bedömts rimlig, eftersom det inte finns tillräckligt med utrymme för alla funktioner i gatan. Den sidoförskjutna cykelvägen från Bangatan över Spårvägsgatan och runt bussterminalen (där Södervärnsstråkets cykelbana går) kan upplevas som en försämrad cykelväg. Diskussioner förs med fastighets- och gatukontoret om olika sätt att kompensera för detta, vilket skulle beröra lösningar utanför aktuellt planområde.

Miljö

Dagvatten

Förutsättningar

Planområdet består av grönyta med gräs och träd.

Konsekvenser

Genomförande av planförslaget innebär att gröna ytor asfalteras vilket minskar möjligheten att fördröja dagvatten inom planområdets gränser. Inom planområdet planeras för nyplantering av träd och buskage, vilka bidrar till att fördröja dagvatten.

Miljökvalitetsnormer för luft

Förutsättningar

Vid planering ska kommuner och myndigheter iaktta att miljökvalitetsnormerna för luft inte överskrids enligt 5 kapitlet 3 § miljöbalken. Beräkningar visar att nivån av kvävedioxid i planområdet är mellan 13-15 mikrogram per kubikmeter. Det innebär att miljökvalitetsnormen för utomhusluft, enligt Luftkvalitetsförordningen (2010:447) på högst 40 mikrogram per kubikmeter luft (årsmedelvärde) klaras.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte försämra luftkvaliteten inom eller i närheten av planområdet. Genom att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar minskar behovet av biltrafik, vilket i sin tur leder till lägre utsläpp av kvävedioxid. Inga ytterligare åtgärder bedöms nödvändiga.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Förutsättningar

Vid planering ska kommuner och myndigheter iaktta att miljö kvalitetsnormerna för vatten inte överskrids enligt 5 kapitlet 3 § miljöbalken.

Dagvatten från planområdet avleds via det kombinerade ledningsnätet till Sjölanda reningsverk. Slutlig recipient är Öresund.

Konsekvenser

Dagvatten från planområdet kommer fortsatt att avledas via det kombinerade ledningsnätet till Sjölanda reningsverk. Där renas vattnet innan det leds till Öresund.

Sammantaget bedöms detaljplanens genomförande inte påverka miljö kvalitetsnormer för vatten i Öresund negativt.

Teknik

Teknisk infrastruktur

Förutsättningar

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

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

Konsekvenser

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

Gällande planer och program

Översiktsplan

Förutsättningar

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

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

Konsekvenser

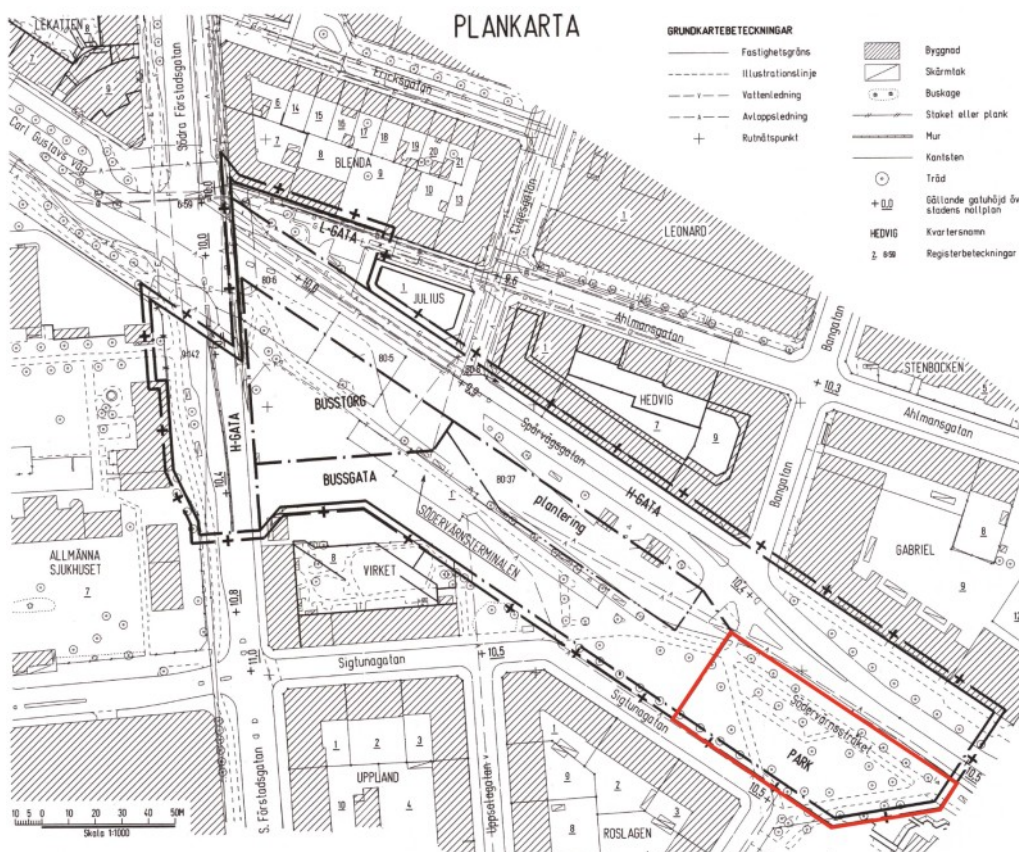
Planförslaget bedöms vara förenlig med Översiktsplan för Malmö (2023) och länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Förutsättningar

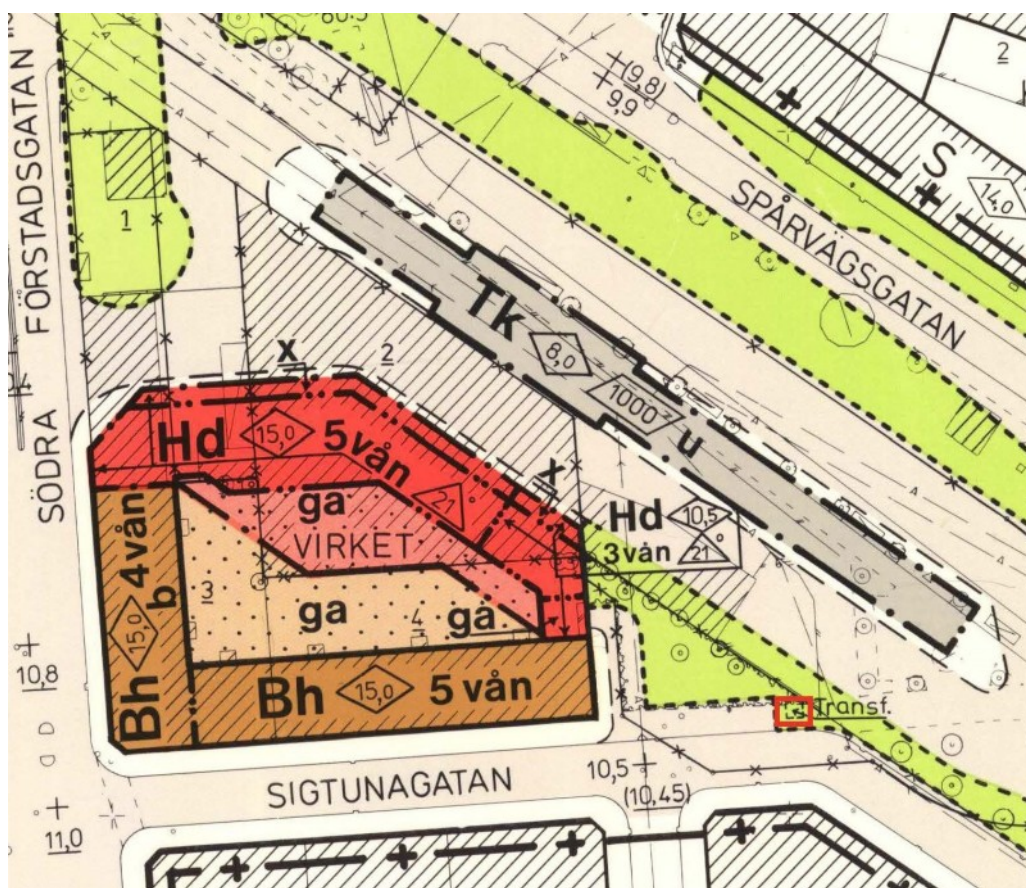
Planförslaget berör delar av två gällande detaljplaner, Dp 4376 från 1996 och PI 1655 från 1987.

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



Gällande detaljplan, Dp 4375. Planområdets östra del markerat med röd linje.

PI 1655 medger allmän plats *park, plantering, gång-och cykelvägar* för den del av aktuellt planområde där nätstationen är placerad.



Gällande detaljplan, PI 1655. Planområdets västra del markerat med röd linje.

Konsekvenser

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

Riksintressen

Kulturmiljövård

Förutsättningar

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

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

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

Konsekvenser

Detaljplaneförslaget bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövård.

4. Genomförande

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

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Planförslaget innebär ingen förändring gällande fastighetsindelning.

Rättigheter

Ledningsrätt som kommer belasta fastigheten Innerstaden 80:37 kan bildas på E₁-område. Eventuell ledningsrätt ansöks av och bekostas av ledningshavaren. Ansökningar om ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

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

Utbyggnad allmän plats och kvartersmark

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

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Kommunen genom fastighets- och gatukontoret ansvarar för kostnader för framtagande och genomförande av detaljplanen.

Eventuella kostnader för flytt eller ändring av befintliga ledningar i samband med planens genomförande bekostas av exploatören.

Planavgift

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

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

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

Tidplan

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

5. Planeringsunderlag

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

Kommunala planeringsunderlag

Översiktsplan för Malmö, 2023

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

Övrigt planeringsunderlag

Förstudie MalmöExpress linje 2 och 8

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

Ramavtal 8 Storstad Malmö

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

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

Avtalet har namnet Ramavtal 8 Storstad Malmö och innebär en kraftfull satsning på en kollektivtrafik och kompletterande cykelinfrastruktur.