

Husbåtar i Malmö – en lokaliseringsstudie för byggnation på vatten

Fastighets- och gatukontoret, 2025



Innehållsförteckning

Inledning	4
Sammanfattning	6
Begreppsdefinition	6
Sammanfattning av resultat	6
Nuvarande bedömningar i ett framtidsperspektiv	8
Målkonflikter	8
Kostsamma utmaningar att hantera	9
Bygglovsförutsättningar	9
Kanalens förutsättningar	9
Kustskydd	10
Lokaliseringsstudiens områdesförslag – en genomgång plats för plats	11
Mindre krävande anpassningsbehov	11
Va. hamnen – Bo-01 vid kanalen	11
Västra hamnen söder om Scaniabron vid Fritiden	12
Limhamns hamn – övre hamnbassängen vid Dragörkajen	13
Mer krävande anpassningsbehov	15
Östra hamnkanalen - öster om bastion Uppsala	15
Suellshamnen	17
Varvsbassängen	17
Citadellshamnen	20
Sibbarp – Barnviken, en ny bedömning	22
Rörsjökanalen nära Amiralsbron - Altonaparken	23
Mycket krävande anpassningsbehov	24
Yttre hamnen - Kaj 24/31 – Krankajen	24
Limhamns hamn – södra delen av Övägen	26
Limhamns hamn – norra sidan om Övägen – Sundskajen, Övägen och Glasbrukskajen	26
Limhamns hamn – utanför småbåtshamnen	29
Platsförslag som inte längre bedöms fungera	31
Inre hamnen - Skeppsbron och Hjälmarekajen	31
Ångbåtsbron/Smörkontrollen	32
Nyhamen – Stockholmskajen, Tvärkajen och Hullkajen	32
Industrihamnen – inre hamnen	33
Klagshamn	33
Sedan tidigare bortvalda platsförslag	35
Lagunen innanför småbåtshamnen - Strandsjön	35

Norra Västra Hamnen.....	35
Kanalen runt Gamla Staden	35
Utanför stadens markägande.....	35

Inledning

I ett yttrande på ett svar på en motion från Centerpartiet den 20 juni 2023 föreslås det att berörda nämnder i Malmö stad tar initiativ till att det byggs fler bostäder på vatten, förslagsvis i form av flytande småhus på Ön i Limhamns gamla industrihamn (Sundskajen). Hamnbassängen norr om Övägen vid den gamla industrihamnen som motionen berör, har tidigare identifierats som ett av flera eventuellt lämpliga områden i en lokaliseringsstudie för husbåtar ”Bygga på vatten” som Tekniska Nämnden beslutade om i mars 2011.

Inom Fastighets- och gatukontorets förvaltning pågår sedan några år tillbaka ett arbete med att stärka Malmös roll som kuststad, till vilket en handlingsplan har tagits fram. En av aktiviteterna i handlingsplanen är att utreda upplåtelser längs kust och vatten. I detta inryms vidare att utreda om och i sådana fall var det skulle kunna gå att upplåta kaj och vattenyta för någon form av husbåtar på vatten.

Utifrån Tekniska Nämndens yttrande och utifrån arbetet med Malmö som aktiv kuststad, har det föreslagits av Tekniska nämnden att ovan nämnda lokaliseringsutredning ”Bygga på vatten” från 2011, ska uppdateras efter nuvarande förutsättningar i staden. Samtidigt med genomgången av de tidigare föreslagna platserna, har även tanken funnits med om att se ifall ytterligare platser kan föreslås. Vidare påpekades det från nämndens sida samtidigt att eventuella målkonflikter gentemot annan aktivering av kusten, som skulle kunna bli reella vid ett utvecklande av byggnation på stadens vatten, ska beaktas och utredas närmare.

Sammantaget redovisar därmed denna rapport ett nytt underlag avseende de förutsättningar som finns i Malmö gällande möjligheterna för husbåtsetableringar längs stadens vattenlinjer. Det beskrivs även i denna lokaliseringsstudie åtgärder som identifieras som nödvändiga för att kunna nyttja vissa platser. Parallellt med detta diskuteras även vilka målkonflikter som kan uppstå i samband med utpekandet av möjliga platser för husbåtar längs med stadens kust.



Utgångskarta från "Bygga på vatten – Lokaliseringstudie för HUSBÅTAR i Malmö, mars 2011

Sammanfattning

Begreppsdefinition

I Plan- och bygglagen (PBL) tydliggörs att en byggnad inte behöver vara förankrad i mark. Husbåtar betraktas därmed som byggnader. Enligt definitionen av begreppet kan således en konstruktion som är placerad på en viss plats i vatten anses vara en byggnad. Vidare tydliggörs att det är **tiden** för hur länge en sådan konstruktion ligger förtöjd (varaktigheten) som är avgörande för om det är en husbåt eller inte, inte om någon faktiskt bor på den eller är verksam på den.

Därmed avses begreppet husbåt gälla varaktiga konstruktioner på vatten som ligger fast förankrade och inte på ett enkelt sätt kan flyttas eller avses vara mobila. Vidare kan de antingen vara till för boende eller för verksamheter såsom kontor, restaurang, café, bar eller events.



Colorbox

I redovisningen av resultaten i den här studien kategoriseras de olika typerna av husbåtar utifrån lämplighet för de utredda platserna i tre grupper enligt följande:

- Boendebåtar
- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

För vissa platser fungerar bara en av dessa husbåtskategorier, medan det för andra platser kan fungera med två eller alla tre kategorier.

Sammanfattning av resultat

På samma sätt som i lokaliseringsstudien från 2011, kan det konstateras att **Malmö har en lång kuststräcka, men med få skyddade lägen med avseende på vågor, vind och strömmar, vilket är en av förutsättningarna för att bygga på vatten.**

Under de senaste åren har det inkommit ett antal förfrågningar till Fastighets- och gatukontoret (FGK) om att nyttja stadens vattenrum. Förfrågningarna har gällt bostäder och kontorslokaler på vatten. Utöver dessa förfrågningar har det bland annat även efterfrågats kajplatser för s.k. restaurangbåtar och hotellbåtar samt för cafébåtar. Markavtalsenheten på Fastighets- och gatukontoret har i några av fallen kunnat föreslå platser, men ingen etablering har kommit till stånd på grund av flertalet varierande orsaker. Potentiella arrendatorer har dragit sig ur av olika anledningar, till exempel på grund av insikten av de ekonomiska förutsättningar som krävs för en etablering på vatten. I nuläget finns i Malmö endast tre husbåtar. Dessa är placerade i Västra hamnen, vilka tillkom under mitten av 2000-talet som ett resultat av Bo-01. **Därmed kan det konstateras att det endast har anlagts tre husbåtar på cirka 20 år i Malmö.**

Det kan tyckas som en långsam utveckling på området men det kan bland annat förklaras av de flertalet stora exploateringsområden som har utvecklats i staden de senaste årtiondena. Den stadsomvandling som påbörjades i slutet av 90-talet/början av 2000-talet och som fortsatt genomgår från industristad till s.k. kunskapsstad, med en stark exploateringskraft i flera olika områden har påverkat stadens bostad- och byggnadsutformning. Tillsammans med de utmaningar som det innebär att bygga på vatten och utifrån att staden har behövt hantera en snabb befolkningstillväxt och därmed producera bostäder i en hög takt, har byggande på vatten inte inkluderats i stadsutvecklingen.

Idén om att utveckla Malmö till en aktiv kuststad har funnits sedan början av 2000-talet och har sedan dess varit på tal i omgångar. Tankarna vaknade på nytt till liv i en mer omfattande utsträckning för ca 5-6 år sedan, varpå Fastighets- och gatukontoret återigen började diskutera hur och i vilken omfattning detta kan ske för att gynna staden på bästa sätt.

Av de 16 platser som redovisas som möjliga placeringar för husbåtar i ”Bygga på vatten” från 2011 (som tillsammans med ytterligare 5 platser, som av olika anledningar valdes bort i lokaliseringsstudien diskuterade 21 platsförslag totalt sett), har bedömningen gjorts att 9 av dessa platser fortsatt kan ses som möjliga.

Utöver detta är 2 av de platsförslag som bedömdes som olämpliga 2011, numera att betrakta som möjliga placeringar och det har även identifierats 2 nya platser som skulle kunna föreslås som tänkbara platsförslag för husbåtar.

Därav har 13 olika platsförslag identifierats som lämpliga och möjliga för etablering av husbåtar i samband med denna genomgång av den tidigare lokaliseringsstudien. De jämförande siffrorna i detta är därmed att vi 2011 utgick från 16 olika platsförslag och nu är motsvarande siffra 13 platser.

Vad som föranleder de nya bedömningarna är bland annat att det på några ställen har tillkommit nya detaljplaner som inte innefattar möjligheter till husbåtar (till exempel längs med kajerna runt Varvsbassängen). I ett annat fall har nya intressen för kajen dykt upp, vilket medför att nyttjandet av denna kaj bedöms behövs prioriteras för annan verksamhet. Denna studie redovisar detta och annan påverkande stadsutveckling mer utförligt längre fram.

Lokaliseringsstudien från 2011 utgår från en stadsbildssynpunkt och gör inte anspråk på att redovisa samtliga svar för om och i sådana fall hur vissa av de identifierade platserna skulle kunna nyttjas. Detta har utgjort en utmaning i nuvarande bedömning av de platser som föreslogs 2011, eftersom det i den studien saknas ställningstaganden utifrån ovan nämnda uppdrag om att utreda potentiella målkonflikter.

Nuvarande bedömningar i ett framtidsperspektiv

I läsningen av denna nya studie, där begreppet målkonflikter har varit centralt, är det ändå viktigt att ha med i tanken att flertalet platsförslag kan komma att bedömas annorlunda i framtiden. För även om de bedöms som lämpliga och möjliga just nu, så förändras staden snabbt. I de fall någon eller några av platserna utreds vidare genom fördjupade studier och analyser, kan de komma att ses på ett annat sätt utifrån aktuella och eventuella framtida målkonflikter och utveckling i stadsrummet.

Stadsutveckling, lagkrav och klimatutveckling med mera kan komma att påverka bedömningarna. **Utöver detta är det viktigt att inte glömma bort att flertalet av de nu föreslagna platserna kräver stora insatser både resurs, tids- och ekonomirelaterat för att kunna nyttjas för byggnation på vatten.**

Målkonflikter

För flera av platserna som nu bedöms lämpliga, bör det utredas vidare om även andra önskemål och förslag om vad platserna skulle kunna nyttjas eller redan nyttjas för, bland annat följande:

- Bryggor för allmänheten
- Aktiviteter såsom fiske/bad/kabel- och brädsport/båtuthyrning
- Visuella siktlinjer

Tillsammans med andra värden för staden, såsom natur- och kulturvärden, utgör detta tydliga målkonflikter i flera fall. Utifrån den nya bedömningen är målkonflikterna för sex av förslagen väldigt tydliga, vilket redovisas längre fram i rapporten vid aktuellt platsförslag. Redovisade målkonflikter innebär dock inte att en plats bedöms som olämplig, utan att det bedöms finnas flera olika variabler att ta hänsyn till när man står inför frågan om att kunna etablera husbåtar på platsen eller inte.

För samtliga platsförslag och ännu mer specifikt för de sex platser som denna studie identifierat innefattar väldigt tydliga målkonflikter, får bedömningar och överväganden göras från fall till fall om vilka värden staden vill satsa på. Viktigt i sammanhanget är att då titta på helheten av nyttjandet av stadens kustlinje, så att så stor variation som möjligt kan uppnås. Det är också viktigt att utreda om flera olika värden kan skapas på dessa platser, så att vi inte får ett likriktat nyttjande av kust och kajer.

Det kan också konstateras att eftersom staden förtätas och det har skapats och det planeras för fler förbindelser över och i anslutning till vattenområden och kajer, bland annat i form av uppgrundning och nya broar, förändras förutsättningarna för att nyttja vissa kajer och hamnbassänger (exempelvis Varvsbassängen). Detta utgör på vissa platser en utmaning för att kunna bygga på vatten i och med att konstruktioner då får lyftas in eller byggas på plats, eftersom broar och uppgrundning stoppar eller försvårar transport sjövägen för eventuella byggkonstruktioner. Samtidigt kan en uppgrundning i vissa fall förenkla en del sorters konstruktioner och ett mindre vattendjup anses ge en tryggare vattenmiljö ur räddningssynvinkel.

Målkonflikten ”visuella siktlinjer” innefattar en diskussion där det påtalats att byggnationer på vatten vid kajer skulle komma att skymma sikten för både allmänheten som rör sig i området och för närliggande boende och verksamheter. I tidigare diskussioner kring till exempel Skeppsbron

talades det mycket om att ur ett arkitektoniskt stadsplaneringsperspektiv behålla kajerna så öppna som möjligt för att skapa en känsla av frihet och möjlighet till kontakt med vattnet.

Kostsamma utmaningar att hantera

Flertalet av de platser som redovisades som potentiella platser för husbåtar i lokaliseringsstudien från 2011, har förutsättningar som innefattar att stora och kostnadstunga anpassningar behöver göras på kajen och/eller i vattenområdet för att platserna ska kunna användas. Detta eftersom stadens skärgårdslösa kustlinje är hårt våg- och vindutsatt på många ställen. Detta betyder i sin tur att vågbrytare kan behöva anläggas, vilket inte bara är mycket kostsamt utan även tidskrävande samt kräver vattendom via Länsstyrelsen. Vi har även en del områden där vattendjupet är över sex meter, vilket innebär anläggningsutmaningar i förhållande till vågkraft och strömmar.

Utöver detta tillkommer för flertalet platser även att ny detaljplan måste tas fram, vilket både är kostsamt och tid- och resurskrävande. Andra förutsättningar för husbåtar såsom el, VA och parkerings- och avfallshantering är även det kostsamt att anlägga.

Utifrån detta kan det konstateras att om man ser till den delen av att bygga på vatten som relaterar till boende, så pratar vi om relativt få boenden per område i förhållande till höga kostnader för möjliggörande och anläggande. Om vi i stället tittar på husbåtar för verksamheter, såsom till exempel för restauranger, caféer eller kontor, så kan investeringar ses som något som bygger upp platser i staden som många kan nyttja. Detta kan i sin tur ses som ett led i att Malmö utifrån ett perspektiv utvecklas vidare mot målet om att bli en attraktiv kuststad.

Bygglovsförutsättningar

Det är viktigt att tänka på att det fortsatt, på samma sätt som då lokaliseringsstudien genomfördes 2010-2011, är så att byggnader/konstruktioner på vatten enligt PBL är att betrakta som just byggnader. Utifrån detta krävs bygglov och bygganmälan och i och med bygglovskravet måste kraven avseende el, VA, avfall och parkering mm uppfyllas.

Permanent bygglov kan endast ges om det finns en detaljplan som anger ändamålet byggnad för boende. Detta saknas för de flesta föreslagna platserna i lokaliseringsstudien från 2011 och så även nu 24 år senare.

Kanalens förutsättningar

Några av de placeringar som togs upp i lokaliseringsstudien 2011 utgörs av platser i Malmös kanal, så även ett av de nya lokaliseringsförslagen. Det är viktigt att bära med sig att stora delar av kanalens slänter och kajkanter är i stort behov av renovering eftersom bland annat kajstag och uppbyggnaden av vallarna har ganska många år på nacken. Därtill bör avstämning med ansvariga för stadens Kanalprogram göras i det fall någon av dessa platser skulle aktualiseras.

Kustskydd

Den ursprungliga Lokaliseringsstudien tar inte upp diskussionerna kring det kustskydd som idag är ytterst relevant för flera delar av staden. Inte heller denna rapport kommer att fokusera på detta i någon större utsträckning. Utvecklandet av kustskyddet för berörda delar av Malmö bör dock i framtiden beaktas för att klargöra eventuella målkonflikter i ett potentiellt framtida nyttjade av vissa av stadens kajer för etablering av husbåtar.

Lokaliseringsstudiens områdesförslag – en genomgång plats för plats

I redovisningen av de utredda platserna nedan kommer de att redovisas utifrån tre olika nivåer av anpassningsbehov – ”**Mindre** krävande anpassningsbehov”, ”**Mer** krävande anpassningsbehov” och ”**Mycket** krävande anpassningsbehov”. Bedömningarna är baserade på vad som behövs för att platserna ska kunna nyttjas, såsom ifall vågbrytare och/eller uppgrundning krävs eller om en ny detaljplan måste tas fram. De målkonflikter som identifieras är svårbedömda och finns inte med som direkta faktorer i denna bedömning men förklaras för varje plats för att kunna finnas med i en framtida bedömning om ett platsförslag kan fungera eller inte.

Mindre krävande anpassningsbehov

Dessa tre platsförslag bedöms som de minst krävande när det gäller anpassningar och förberedelser för att någon form av husbåt ska kunna etableras på platsen. Detaljplan som godkänner husbåtar finns för en av platserna, men el och VA samt parkeringsfrågan lösas måste lösas för samtliga tre. I ett av fallen finns även målkonflikter identifierade som behöver utredas.

Det är viktigt att bära med sig att även de platser som bedöms ha ”mindre krävande anpassningsbehov” inte på något sätt är färdiga för ett direkt anläggande i absolut närtid. Och även för dessa kan vissa kostsamma investeringar behöva göras och processen för att ta fram nya detaljplaner kan vara resurs- och tidsmässigt krävande.

Va. hamnen – Bo-01 vid kanalen

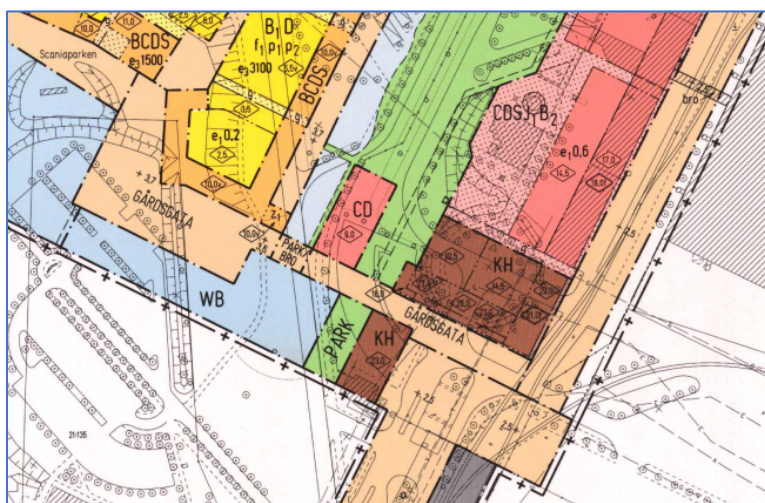
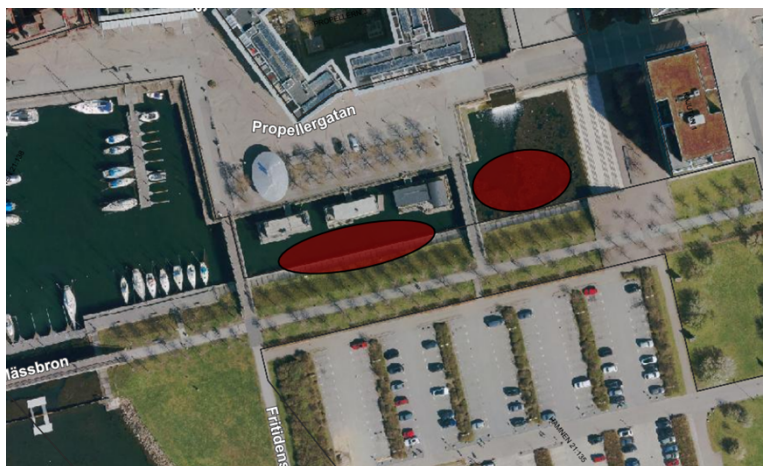
Stadens nuvarande enda husbåtsetablering är ett resultat av att man under Bo-01 ville utforska konceptet husbåtar i anslutning till Västra hamnens utvecklingsområde. Inom ramen för gällande detaljplan för området finns det möjlighet att iordningsställa platser för ytterligare några (2-3 st.) husbåtar för bostadsändamål på den södra sidan.

Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar

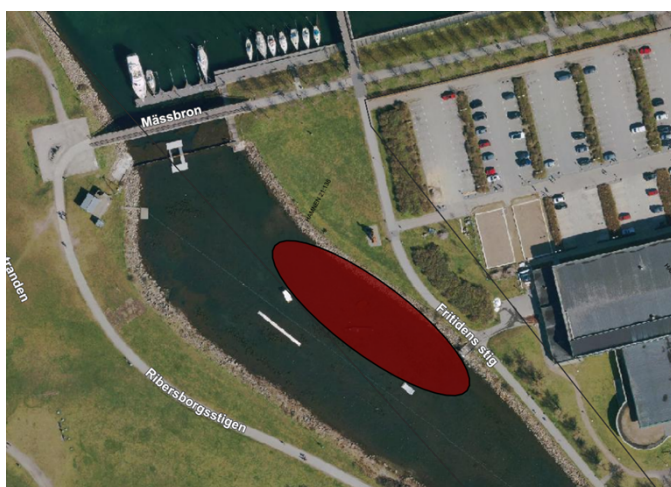
Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan finns för husbåtar (beteckning WB i detaljplaner) även för den södra kajen
- VA och el saknas på den södra kajen
- Parkeringsmöjligheter och avfallshantering behöver lösas



Västra hamnen söder om Scaniabron vid Fritiden

Bedömningen från 2011 om att ett färre antal husbåtar för boendeändamål skulle kunna anläggas här kvarstår. Dock är det viktigt att tänka på att vattencirkulationen i Turbinkanalen inte får begränsas av ett eventuellt husbåtsanläggande på platsen.



Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- Parkeringsmöjligheter och avfallshantering behöver lösas
- Ovan nämnda vattencirkulation är viktig att tänka på i relation till ett eventuellt anläggande av husbåtar på denna plats.

Målkonflikter

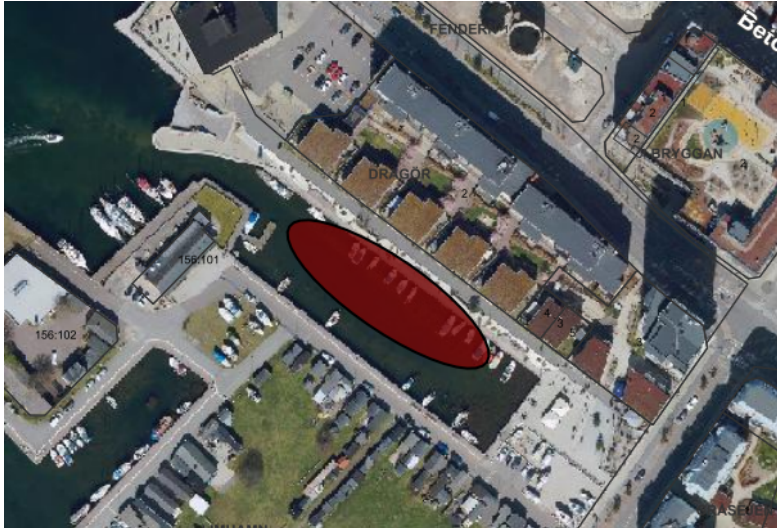
I dagsläget finns en kabelsportsanläggning och en kajaksluss i denna del av Turbinkanalen och närliggande kajakverksamhet medför en hel del paddling (kajaker och kanoter) i området. Ovan nämnda vattencirkulation är viktig att tänka på i relation till ett eventuellt anläggande av husbåtar på denna plats.

Limhamns hamn – övre hamnbassängen vid Dragörkajen

Hamnen har sedan en längre tid tillbaka avvecklat den verksamhet som tidigare kunnat motivera en riksintresseklassificering (till stora delar Cementas verksamhet). En tid efter den industriella avvecklingen hade hamnen en större betydelse som fiskehamn. Den verksamheten utgör därmed inte längre en grund för en riksintresseklassificering som hamn. Lossning och lastning av fisk i hamnområdet bedöms däremot sedan 2006 som ett riksintresse för yrkesfisket, även om det idag endast finns det endast ett fåtal aktiva yrkesfiskare i Limhamn. Staden genom bland annat Stadsbyggnadskontoret har uttryckt att hamnens kulturella prägel fiskehistoriskt är av stor vikt att bibehålla och i nuläget

Hamnbassängen söder om Övägen längs med Dragörkajen är i dagsläget kantad av båtplatser och är upplåten genom arrendeavtal till Limhamns Fiskareförening. Ett förslag från 2011 års lokaliseringsstudie angav att man där tyckte att det vore lämpligt med husbåtar för boendeändamål, framför allt när arbetet med att göra om kajen och området runt den till bostadsområde.

I det samtida arbetet med ny detaljplan för området, som vann laga kraft år 2012, anges dock inte att husbåtar kan anläggas inne i hamnbassängen. Orsaken till att det tidigare förslaget från 2011 inte kom med i detaljplanen är oklar, men platsen bedöms kvarstå som möjlig denna studie.



Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- VA och el finns i närheten men behöver ses över och anpassas för ändamålet
- Parkeringsmöjligheter och avfallshantering behöver lösas
- Nuvarande arrendeavtal med Limhamns Fiskareförening där denna yta idag ingår måste regleras.

Målkonflikt

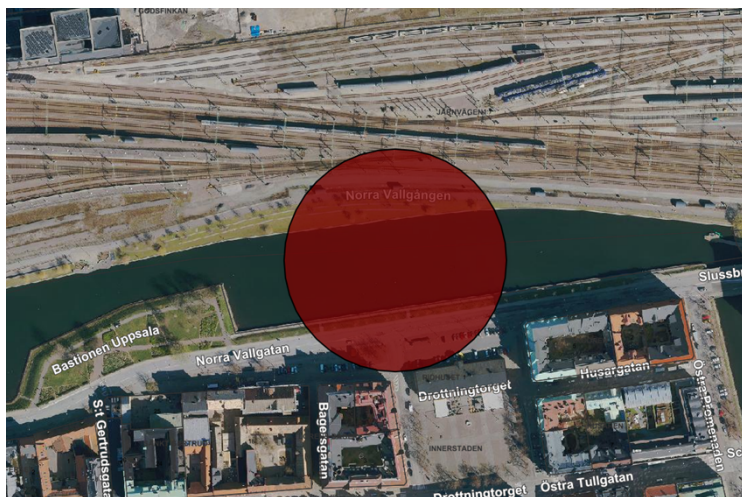
Eftersom platsen idag nyttjas som småbåtshamn och ingår i ett arrende med Limhamns Fiskareförening måste detta intresse vägas mot ett eventuellt anläggande av husbåtar på platsen.

Mer krävande anpassningsbehov

Dessa platsförslag bedöms som mer krävande än vad de ovan redovisade platsförslagen gör när det gäller anpassningar och förberedelser. Detaljplaner som innefattar möjlighet till husbåtsetablering finns **inte** för någon av platserna och el och VA samt parkering måste lösas för att platserna ska kunna nyttjas för husbåtar. Flertalet målkonflikter finns identifierade, vilka behöver utredas vidare och i två av fallen finns exploateringsprojekt (för Varvsbassängen och Östra hamnkanalen) som i relativ närtid kan påverka möjligheterna till eventuell husbåtsetablering. **Platsförslagen står därmed inför ett antal tids, ekonomi- och resurskrävande utmaningar men de bedöms fortsatt som lämpliga och rimliga ur ett framtidsperspektiv.**

Östra hamnkanalen - öster om bastion Uppsala

Den här delen av kanalen är relativt bred och här finns bortsett från Roddklubbens lilla brygga (i östra hörnet) och en kommunal ”fiskebrygga”, inte några etableringar i vattnet i dagsläget. Området skulle i första hand lämpa sig för husbåtar för boendeändamål.

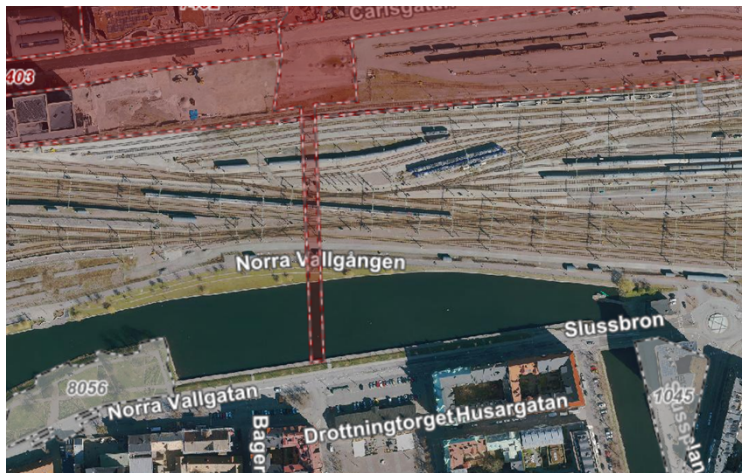


Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- VA- och elanslutningar saknas
- Parkerings- och avfallshanteringslösningar måste utredas – problematiskt i dagsläget.
- Utredning av statusen för slänt/glacis och kajstag
- Utmaning att den södra kajen ligger förhållandevis nära den trafikerade Norra Vallgatan



Viktigt att ta med i den framtida planeringen av denna del av kanalen är att det i dagsläget finns förslag på en förbindelse mellan Nyhamnen och Gamla Staden (från Carlskajen till Norra Vallgatan). Utredning av brons placering- både i sidled (var den korsar spårområdet) och var den landar och ansluter till gatunätet på var sida om spåren, samt konstruktion, genomförande och ekonomi pågår. Tolkningen från exploateringsansvarig för området är att det är relativt troligt att bron kommer att byggas även om inga fasta beslut kring detta finns idag. Skulle en framtida gång- och cykelbro bli verklighet, minskar därmed utrymmet där husbåtar skulle kunna anläggas och man får på nytt utreda platsens lämplighet.

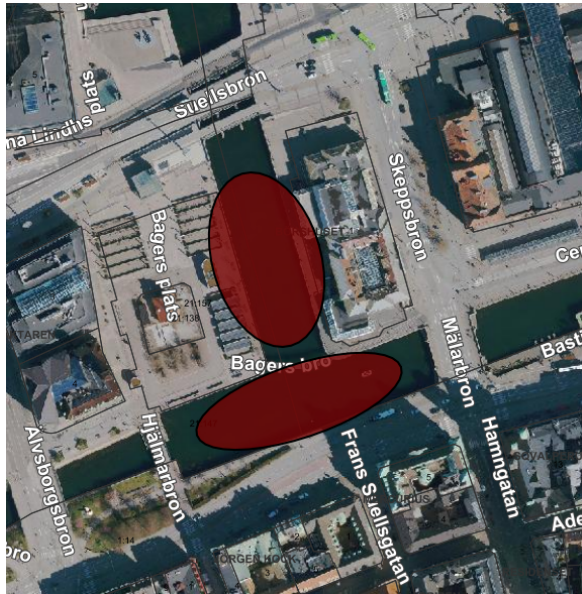
Visionsbilder för området har tidigare under år 2024 vidare presenterat utvecklingsmöjligheter med en badstrandsliknande inramning av detta kanalområde. En kombination av att skapa en strandliknande miljö tillsammans med anläggande av husbåtar kan tänkas fungera, men utrymmet för husbåtar krymper självklart i det fall området ska utvecklas mot visionen av en strandpromenad till fördel för allmänheten längs denna del av kanalen.



White Arkitekter

Suellshamnen

Husbåtar för verksamheter såsom restaurang, bar och/eller café samt evenemangsbåtar bedöms som lämpliga här eftersom de skulle kunna bidra till områdets turist- och nöjeskaraktär.



Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

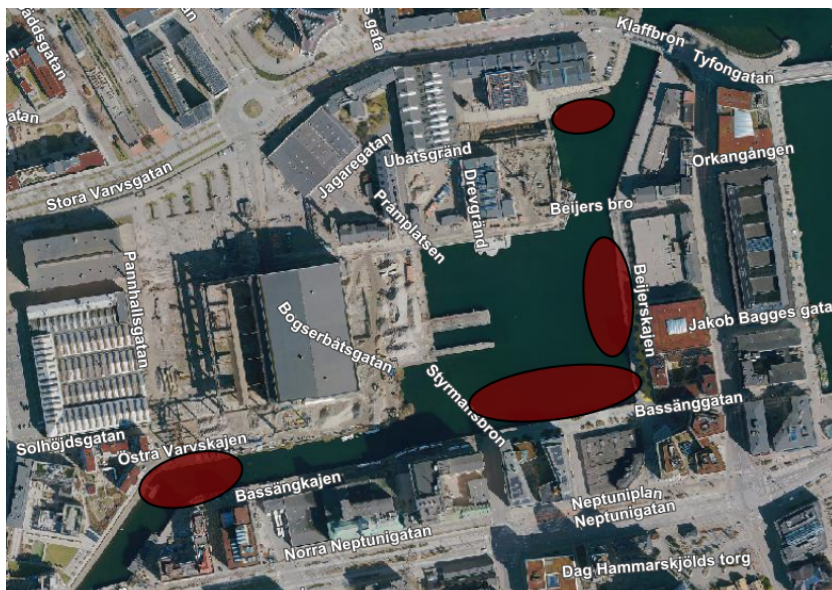
Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- VA- och elanslutningar krävs
- Parkering och avfallshantering måste utredas.

Det är viktigt att farleden här inte byggs igen eftersom kontakten mellan kanalen och de centrala hamnarna och kajerna bygger på att Suellshamnen går att passera med de mindre och lite lägre båtar som idag kan trafikera kanalen och ta sig runt i stadens vattensystem (till exempel Rundan, små fiskebåtar, trampbåtarna och Bookaboat).

Varvsbassängen

Det har tidigare, innan exploateringsarbetet påbörjades runt Varvsbassängen, funnits förslag innefattande att man i hamnbassängen, mellan Beijerskajen och Varvsstaden ville placera husbåtar, med inriktning mot restaurang, café- och kontorsverksamheter, längs med några av kajerna. Tanken var att denna typ av husbåtar skulle kunna ge liv åt kajerna och skapa möjligheter för allmänheten att uppleva en attraktiv och folklig hamnmiljö.



Hamnbassängen är sedan våren 2024 uppgrundad till 4 meters djup (från det tidigare djupet på mellan 6-11 meter) och föroreningarna på botten från tidigare industriverksamheter i området blev i samband med detta inkapslade. De nya detaljplanerna anger att endast bryggor får anläggas längs med några av kajerna. Detta medför att de tankar som tidigare funnits om att lägga olika sorters husbåtar här i nuläget inte kan realiseras utan att nya detaljplaner tas fram. Varför möjligheten till att placera husbåtar centralt i Malmö ”valdes bort” i den relativt nyligen beslutade detaljplane- och stadsutvecklingsprocessen för detta område, är i nuläget oklart (aktuella detaljplaner för hamnbassängområdet vann laga kraft 2016, 2017 och 2020). En tänkbar delförklaring är de diskussioner som funnits kring att skapa närhet till vattnet för de boende i området genom att hålla fria siktlinjer mot vattnet. Bejers- och Bassängkajen bedöms dock fortsatt kunna fungera för den här typen av husbåtsanläggningar eftersom kajerna till viss del ligger skyddade från vågor och strömmar, även om detta då skulle innebära att nya detaljplaner måste tas fram.

Vidare är numera två nya broar anlagda över hamnbassängen, Bejers bro och Styrmansbron. Detta gör att om större båtar ska etablera verksamhet längs någon av kajerna, måste de antingen lyftas i eller byggas på plats. Det finns förslag på att anlägga ytterligare en gång- och cykelbro i området.

Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

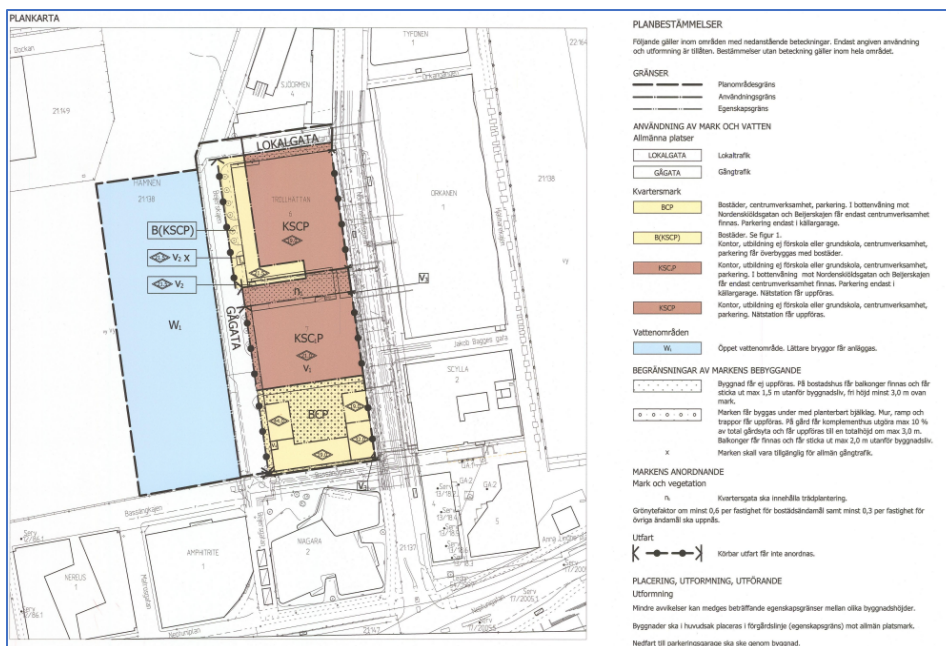
- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

Förutsättningar för etablering:

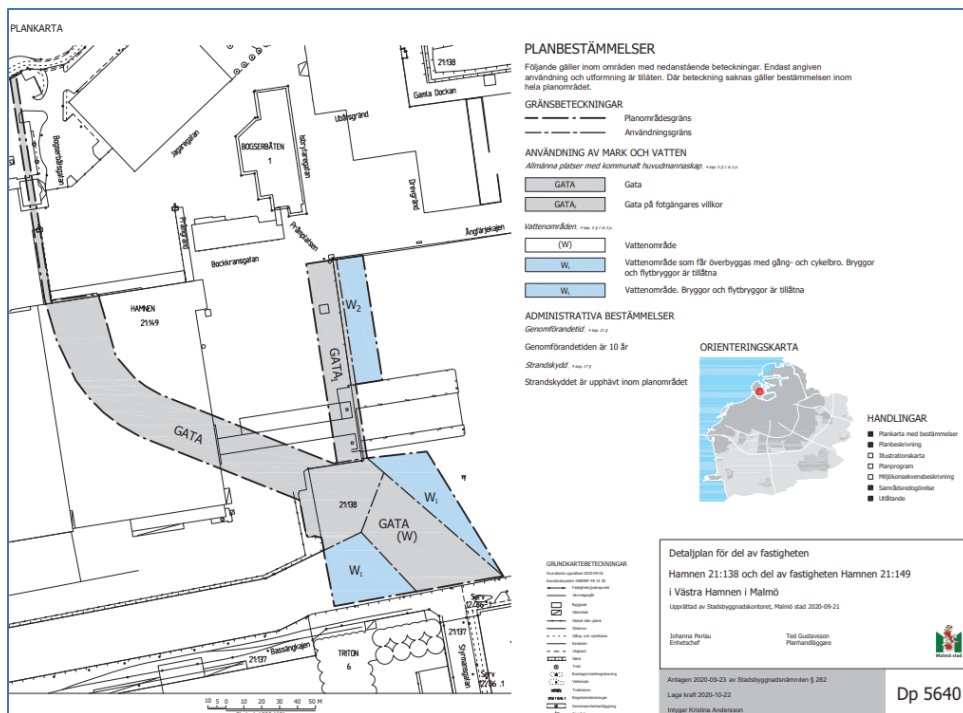
- Detaljplaner krävs
- Parkerings- och avfallshanteringsfrågan måste utredas
- El och VA vid kajerna måste anläggas



Detaljplan för nedre delen av Varvsbassängen som anger "W" vilket anger "vattenområde som får byggas över med bro (...)" och "W₁" som innebär att bryggor får anläggas.



Detaljplan för östra/mellersta delen av Varvsbassängen som anger "W" som innebär "öppet vattenområde där lättare bryggor får anläggas".



Detaljplan för västra/nedre delen av Varvsbassängen som anger "W₁" vilket innebär vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelbro och "W₂" som innebär vattenområde där flytbryggor får anläggas.

Citadellshamnen

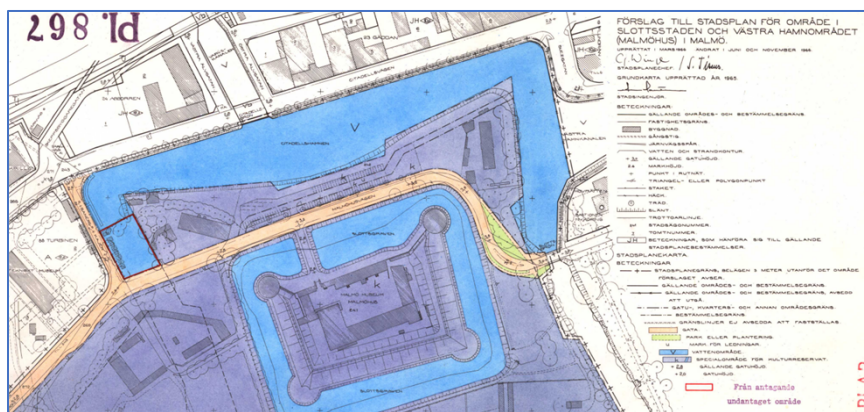
I Lokaliseringsstudien från 2011 menade utredningsgruppen att utifrån att man då visste att nya detaljplaner skulle tas fram för områdena vid Citadellsvägen och Skeppsgatan mm (de blev sedermera klara 2014 respektive 2018), borde möjligheten för boendebåtar alternativt restaurang- och eventbåtar utredas. Om detta utreddes och man kom fram till att inte möjliggöra för husbåtar i kanalen vid detta område och vid Citadellshamnen är oklart, men de nya detaljplanerna för området innefattar inte byggnation på vatten i området.

Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar
- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- VA- och elanslutningar saknas
- Utredning av statusen för slänt/glacis och kajstag
- Parkerings- och avfallshanteringsfrågan måste utredas



Målkonflikter

Delar av området innefattas av ett kulturskydd och staden är mån om att bevara hoddorna och fiskebåtsplatsena i anslutning till museiområdet. Utifrån detta skulle husbåtsbyggnation behöva anpassas till omgivningen visuellt sätt för att området fortsatt ska kunna bestå med sin fiskehistoriskt kulturella prägel.

Sibbarp – Barnviken, en ny bedömning

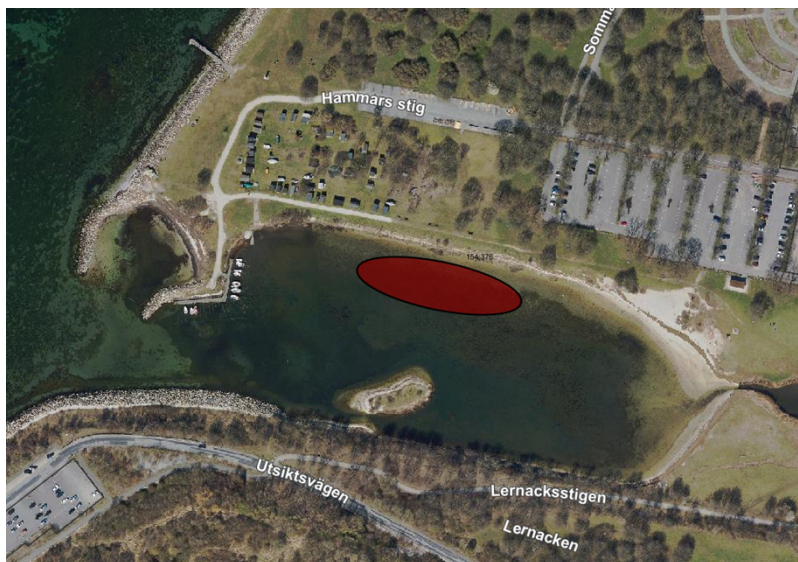
Platsen valdes i lokaliseringsstudien 2011 bort för att etableringar här skulle få en negativ påverkan på strandlivet. **Den nya bedömningen är att det skulle kunna fungera ett etablera husbåtar i området i begränsad utsträckning och på så sätt fortsatt bevara mycket av de naturvärden som området innehar.** Husbåtar här skulle lämpligen kunna innefatta kiosk- och eller restaurangverksamheter eller annan sommarverksamhet och turistnäring.

Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- VA och el krävs
- Möjlighet till avfallshantering måste ses över
- Utredning av vattendjup krävs då hamnbassängen idag är mycket grund på vissa ställen

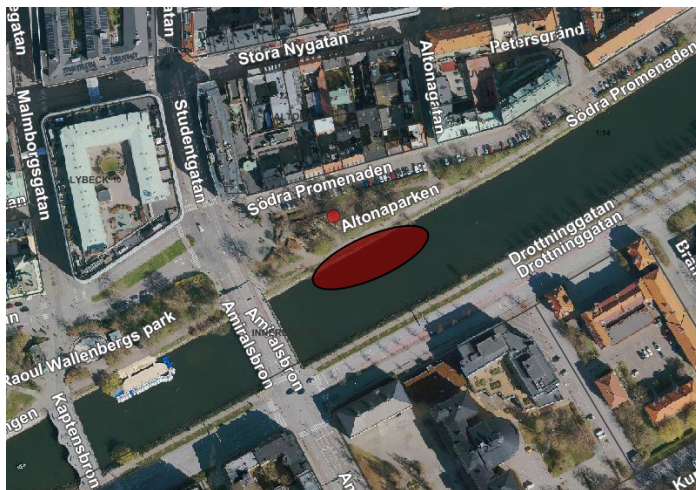


Målkonflikter

Barnviken och kringliggande park och naturområde utgör dels ett välbesökt strandområde sommartid, dels en skyddad vattenmiljö för fåglar och marint djurliv. Det finns dock goda möjligheter till att området fortsatt skulle kunna vara en tillgänglig strand för allmänheten och att man samtidigt även bevarar djurlivet, i det fall husbåtsanläggande blir aktuellt för platsen. Anpassningar och begränsningar får göras utifrån att staden ska bevara nuvarande värden i området, samtidigt som ett annat nyttjande i form av husbåtar tillför ytterligare värden till platsen. På så sätt skulle detta platsförslag kunna utgöra ett exempel på ett ställe där flertalet värden kan samverka och utvecklas.

Rörsjökanalen nära Amiralsbron - Altonaparken

Detta nya lokaliseringsförslag (som alltså inte var med i Lokaliseringsstudien från 2011), innebär en högst central placering för eventuella husbåtar och platsen bedöms kunna fungera för i första hand husbåtar för restaurang/café- och nöjesändamål. Denna relativt breda del av kanalen är i dagsläget förhållandevis outnyttjad längs med södersidan i anslutning till den trafikerade Drottninggatan, där det dock av utrymmesorsak inte bedöms lämpligt med husbåtar. Skulle husbåtar anläggas i området är det mest lämpligt vid Altonaparken längs med Södra Promenaden där parken utgör buffert mot gatan och det går att knyta an till stadskärnans övriga restaurang- och nöjesliv.



Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs
- VA- och elanslutningar saknas
- Utredning av statusen för slänt/glacis och kajstag
- Parkerings- och avfallshanteringsfråga måste utredas

Målkonflikter

Att bygga husbåtar på denna plats skulle begränsa allmänhetens åtkomst till kanalen i anslutning till parken. Utifrån detta skulle man kunna rikta in husbåtarna på att inte vara boendebåtar utan i stället event-, bar-, restaurang- eller cafébåtar. På så sätt medför eventuella husbåtar på platsen att allmänheten fortsatt får god åtkomst till den. Den öppenhet mot kanalen som idag präglar promenadstråket längs Altonaparken och österut med relativt fria siktlinjer skulle visserligen minska vid ett eventuellt husbåtsanläggande på platsen.

Mycket krävande anpassningsbehov

Dessa platsförslag bedöms som mycket mer krävande än de ovan redovisade platsförslagen när det gäller anpassningar och förberedelser inför eventuella husbåtsetableringar.

Detaljplaner som innefattar möjlighet till husbåtsetablering finns inte för någon av platserna och kostnadstunga samt resurs- och tidskrävande anpassningar såsom vågbrytare och/eller uppgrundning bedöms behövas för att platserna ska kunna nyttjas för husbåtar.

Som för flertalet övriga platsförslag måste det även för dessa platser tillses lösningar för el och VA samt parkering. **Bedömningarna av dessa platser innebär inte att platserna är helt omöjliga men de bör ses som betydligt mer utmanande att ta sig an utifrån flertalet olika perspektiv såsom resurser, miljöhänseende samt målkonflikter.**

Yttre hamnen - Kaj 24/31 – Krankajen

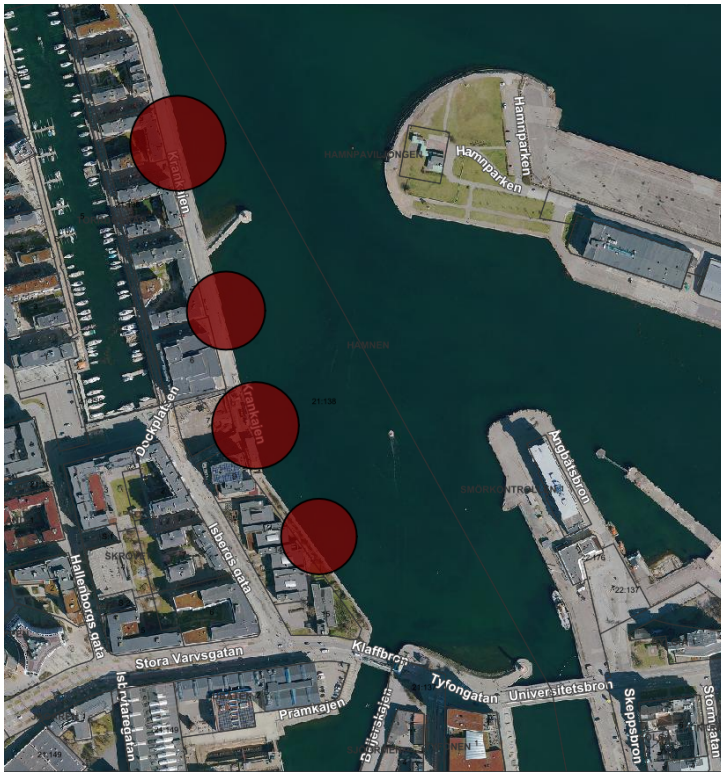
Detta platsförslag kräver att vågbrytare anläggs på grund av hård sjö och detta är vidare en av få kajer där vi idag kan ta emot större fartyg. Kajen är samtidigt tillräckligt lång för att den kunna nyttjas även för andra ändamål, bland annat för husbåtar med såväl boendeändmål- som restaurang, café, kontor eller eventverksamheter. Även kontorshusbåtar skulle kunna fungera på platsen i det fall att vågbrytare anläggs för att medföra ett lugnare vågklimat i anslutning till kajen. Därmed bedöms detta platsförslag idag till skillnad från i studien 2011, som möjlig men bedöms samtidigt hamna i gruppen platsförslag med mycket krävande anpassningsbehov.

Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar
- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

För att kunna nyttja vattenområde i södra delen av kajen krävs:

- Ny detaljplan
- Vågbrytare
- VA- och elanslutningar saknas
- Parkerings- och avfallshanteringsfrågan måste utredas



Den framtida visionen för utvecklingsområdet Nyhamnen föreslår en större konstgjord ö längs med Krankajen och kaj 24 och kaj 31. Denna vision speglar stadsutvecklingen i området på ganska lång sikt och en eventuell husbåtsetablering på platsen skulle kunna inkluderas i framtida planer för området.



[Nyhamnen - Malmö stad](#)

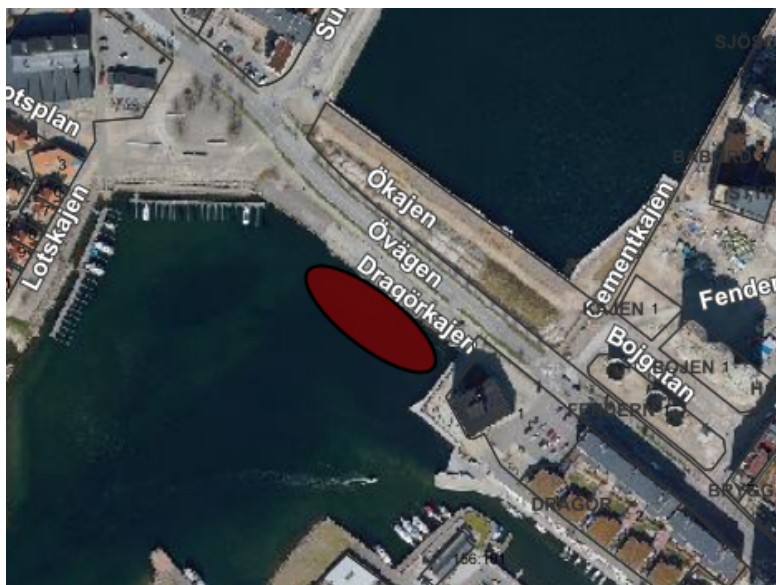
Målkonflikter

I dagsläget används delar av denna kaj för att ta emot besök av lite större fartyg såsom olika marina flottbesök, äldre större träfartyg och större yachter mm. Det har också funnits planer på att utveckla kajsträckan till ett mer publikt kajpromenadsstråk, vilket i och för sig skulle kunna

kombineras med eventuella framtida husbåtsanläggningar om de inte rör sig om mer än fåtal husbåtar.

Limhamns hamn – södra delen av Övägen

Längs med den södra sidan om Övägen finns en idag outnyttjad kaj, delar av Dragörkajen, med parkeringsplatser. Även detta platsförslag påverkas av att projektet med utbyggnaden av Limhamns Småbåtshamn och ovan nämnda Vattendom som inte längre är gällande, men skulle kunna fungera för anläggande av husbåtar för antingen boendeändamål eller restaurang-och eller caféverksamhet om vattendjupet justerades genom uppgrundning och om vågbrytare anlades.



Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar
- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan krävs, idag godkänns enbart båtbygggor för delar av kajen
- VA och el finns i närheten men behöver ses över
- Parkeringsmöjligheter och avfallshantering behöver lösas
- Uppgrundning och/eller anläggande av vågbrytare

Limhamns hamn – norra sidan om Övägen – Sundskajen, Övägen och Glasbrukskajen

Efter en tidigare tydlig industrirelaterad prägel på såväl Ön som på Glasbrukskajen (gamla Cementen), har området idag längs med och innanför Glasbrukskajen (på ”fastlandssidan”) så gott som helt färdigställt till en ny stadsdel i Malmö. Sedan tidigare har den södra delen av Ön bebyggts med i första hand bostäder. Planer för att exploatera området vidare så att även norra

delen av Ön skulle kunna bebyggas har funnits än längre tid. Av olika anledningar har inte detta område prioriterats för nybyggnation än så länge.



Vilken typ av husbåt kan vara lämplig här?

- Boendebåtar
- Restaurang-, café-, bar- eller eventbåtar
- Kontorsbåtar

Förutsättningar för etablering

- Detaljplan krävs
- Behov av vågbrytare/uppgrundning behöver utredas
- VA och el krävs
- Parkeringsmöjligheter och avfallshantering måste utredas

Hamnbassängen är idag fortsatt anpassad efter industritiden med ett rejält djup (6-9 meter) och det kan gå riktigt hård sjö i hamnbassängen, vilket medför att uppgrundning och/eller vågbrytare skulle behöva anläggas.

I tidigare exploateringsplaner har bland annat ett broförslag (med öppningsbar eller stängd bro) mellan Öns norra del och Vaktgatan på ”fastlandssidan” diskuterats. I nuläget är det oklart vad detta förslag kommer att leda till, men en broanläggning, beroende av sin utformning, skulle kunna innebära lugnare vatten inne i hamnbassängen. Samtidigt om det är en mer ”sluten” broanläggning, skulle den hindra framtida fartyg från att komma åt kajerna. Därmed skulle större båtar behöva lyftas in och byggandet på vatten skulle behöva ske på plats utan att delar av byggnationerna skulle kunna flytas in i hamnbassängen.

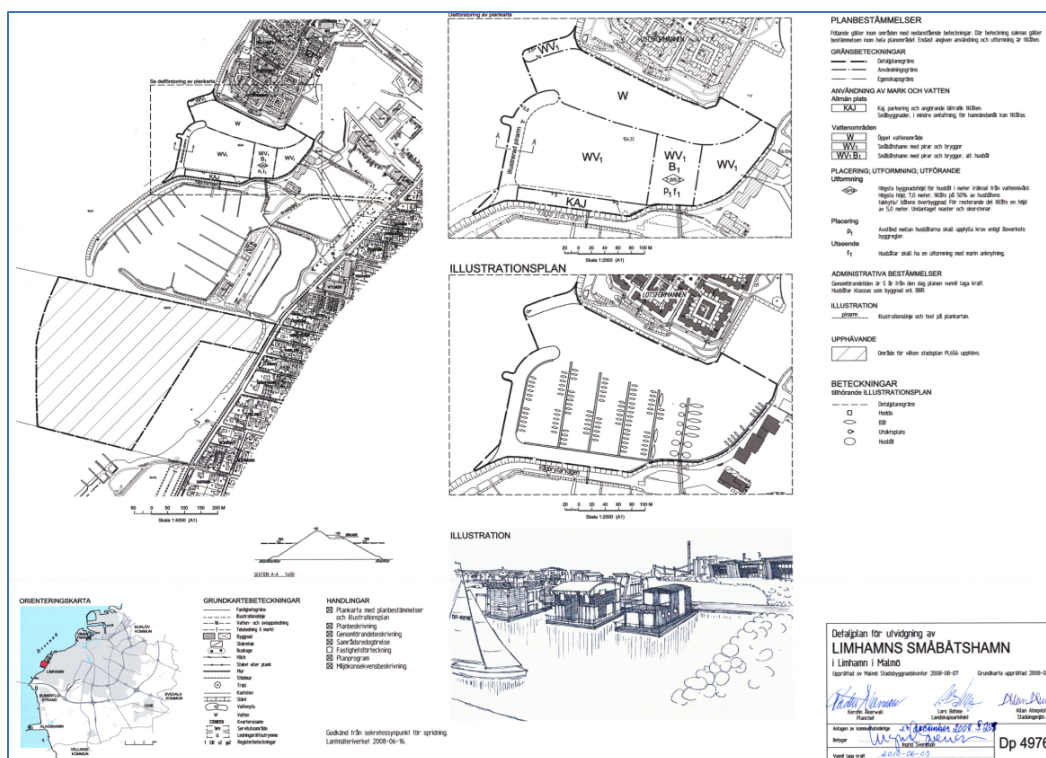
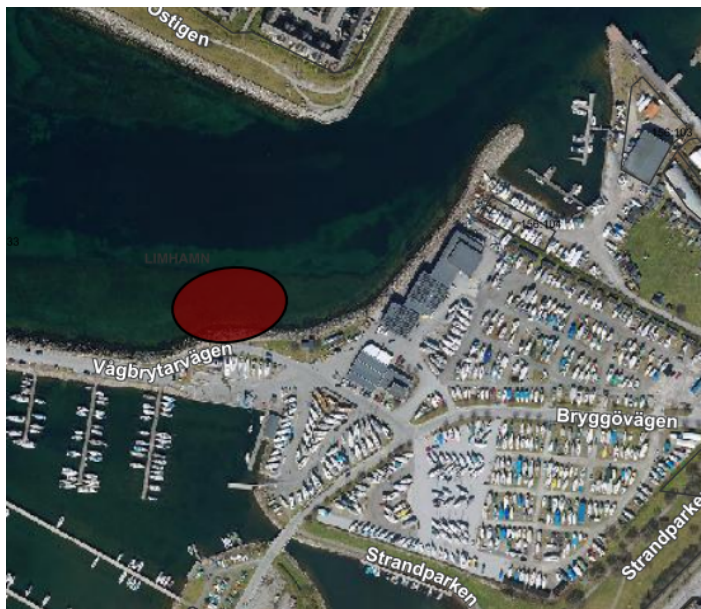
Målkonflikter

Sundskajen är idag ett uppskattat promenadområde och delar av kajen är populär bland fritids- och sportfiskare, vilket även gäller Ökajen. Sundskajen är vidare en del av ett promenadstråk ut mot Öns norra del, som idag kan ses som ett rekreations och naturområde med många besökare och en fauna som innefattar ett speciellt växt- och djurliv. Längs med den södra delen av Sundskajen finns ett antal kajplatser som från och till har nyttjats av turfiskebåtar samt av lite andra större båtar som tål hårt väder och vind.

Att nyttja kaj och kustremsa längs Öns östra sida för att bygga på vatten skulle innebära att flertalet kajplatser för större båtar försvinner. Samtidigt blir åtkomsten för allmänheten till detta havsnära och långa promenadstråk begränsad i det fall man skulle anlägga boendebåtar på platsen. Platsförslaget utgör därmed ett tydligt exempel på målkonflikter som kräver tydliga ställningstaganden i vad som ska prioriteras i staden.

Limhamns hamn – utanför småbåtshamnen

Det har sedan tidigare funnits planer för en utbyggnation av Limhamns Småbåtshamn utifrån tanken att det skulle byggas ytterligare pirarmar/vågbrytare för att möjliggöra fler båtbygggor för småbåtshamnen. En ny detaljplan togs fram som vann laga kraft år 2010 och vattendom söktes och beviljades. Men därefter sattes inte projektet i gång.



Vattendomen för bland annat pirarna föll förra året (2024). Platsförslaget utanför Limhamns småbåtshamn får därmed andra förutsättningar utifrån att platsen är våg- och vindutsatt. Pir eller vågbrytare skulle behöva anläggas för att möjliggöra husbåtsbyggande. Förslaget kan i övrigt fungera om eventuell byggnation på vattnet anpassas till att området innefattar fiskehamnen med

ett högt kulturvärde som utgör riksintresse och därmed bör bevaras i sin nuvarande utformning. Området innanför glacisen är idag utarrenderat till Småbåtshamnen i Limhamn AB och detta avtal skulle påverkas i det fall husbåtar anläggs vid denna plats.

Förutsättningar för etablering:

- Detaljplan finns för delen, som reglerar placering av husbåtar (beteckning WB i detaljplaner)
- Behov av vågbrytare behöver utredas
- VA och el finns i närheten men behöver ses över och anpassas för ändamålet
- Parkeringsmöjligheter och avfallshantering behöver lösas
- Nuvarande arrendeavtal med Småbåtshamnen i Limhamn AB där denna yta idag ingår måste regleras.

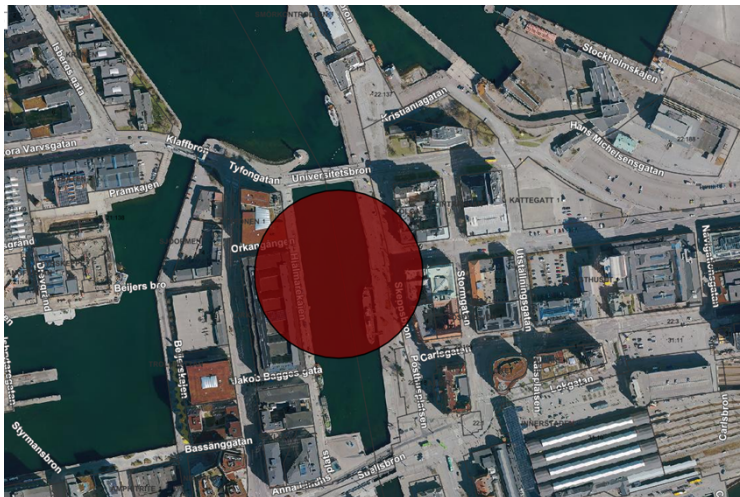
Platsförslag som inte längre bedöms fungera

Nedan redovisas fyra områden med sju olika platsförslag som i den ursprungliga studien lades fram som platser där husbåtar i någon form ansågs lämpliga och skulle kunna fungera i ett längre perspektiv. I genomgången av dessa platsförslag har det identifierats en rad olika hinder som medför att de bedömts som olämpliga nu år 2025. Bland annat gäller det vad stadens nuvarande översiktsplan anger, kommande detaljplaner och nytillkomna kustintressen. Därmed är nya bedömningar gjorda och platsförslagen nedan bedöms **inte** längre lämpliga.

Inre hamnen - Skeppsbron och Hjälmarekajen

Under detaljplanearbetet för Skeppsbron föreslogs redan år 2010-2011 båtplaceringar vid både Skeppsbrokajen och Hjälmarekajen och vid denna tid låg även det större fartyget restaurang och nöjesbåten Prins Bernard vid Skeppsbrokajen. Vidare har det efter iordningställandet 2013 av Anna Linds Plats och Hjälmarekajen samt Posthusplatsen (klar 2016) genomfördes fortsatt funnits olika förslag om att det vid dessa kajer ska etableras evenemangsbåtar, restaurang- och cafébåtar mm.

Trots dessa planer och förslag tillsammans med att staden tidvis har velat efterlikna Köpenhamns Nyhavn, har denna hamnbassäng inte utvecklats i någon större utsträckning åt det hållet. Det har inte heller diskuterats kring anläggande av husbåtar vid kajerna.



Målkonflikter

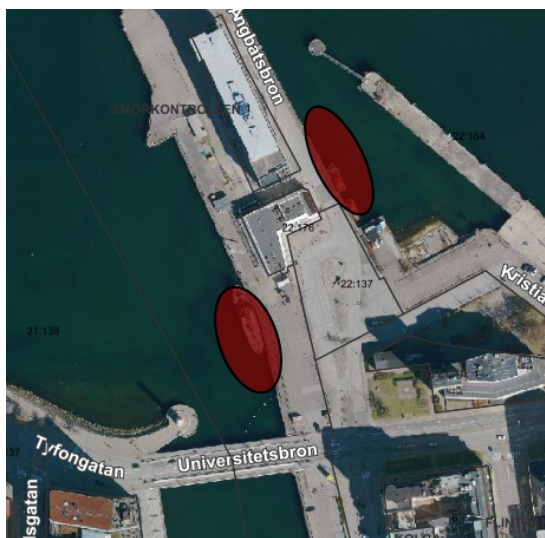
I dagsläget är det beslutat att denna hamnbassäng ska utgöra Kulturgästhamn, till vilken staden just nu tar emot fartyg med kulturell prägning som är på tillfälligt besök. Utöver de tillfälliga besöken har staden upplåtelser för fyra permanenta båtar vid Hjälmarekajen (Tintin, Blå Båten och Joanne) och på Skeppsbrokajen ligger numera isbrytaren Bore förtöjd.

Den sammanlagda bedömningen av platsförslaget är att det inte utifrån dagens förutsättningar är en lämplig plats för varken husbåtar för boendeändamål eller för restaurang/nöjesändamål.

Ångbåtsbron/Smörkontrollen

2011 utgick man i Lokaliseringsstudien från att platsen skulle kunna lämpa sig för en eller ett par evenemangs- och/eller restaurangbåtar närmast den svängbara Universitetsbron. Arbetet med en ny detaljplan (Dp5611) för ett område där denna kaj ingår, pågår sedan ett antal år tillbaka. Detaljplanen har just nu status ”pågående detaljplan – samråd” och vid den föreslagna kajen anges just nu att bryggor, flytbryggor och plattformar samt gång- och cykelbro tillåts.

Kajen är från och till hårt våg- och vindutsatt och i nuläget kan endast större fartyg med förutsättningar för att klara hård sjö ligga förtöjda här. Det har vidare under de senaste åren uppkommit s.k. slukhål på några ställen på kajerna. Dessa har lagats men kajerna är på några ställen i mindre bra skick.



Med tanke på att ny detaljplan är på gång för området och man i dessa än så länge inte har valt att innefatta husbåtar, tillsammans med att kajerna inte är det bästa skicket över lag, så är den sammanlagda bedömningen av platsförslaget att det **inte** utifrån dagens förutsättningar är en lämplig plats för husbåtar.

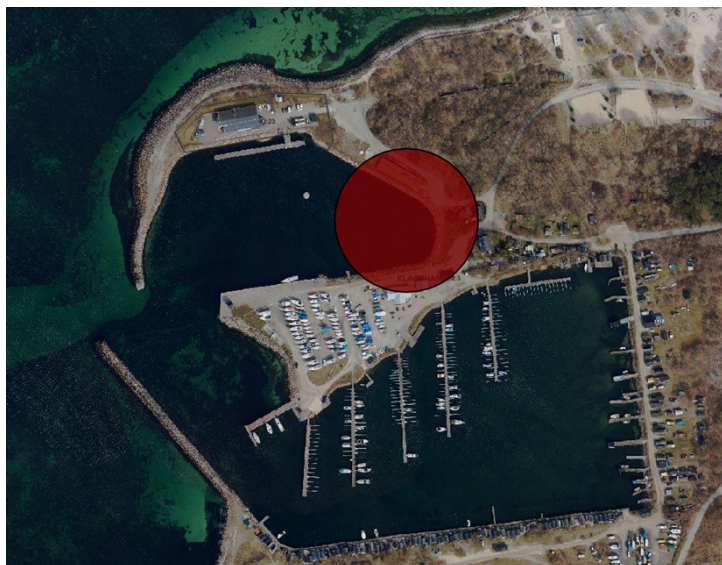
Nyhamnen – Stockholmskajen, Tvärkajen och Hullkajen

Tidigare diskussioner kring anläggande av husbåtar i detta område har utgått från att denna del av den industriella hamnen skulle återtas från den kommersiella hamnen (CMP Copenhagen Malmo Port) för ny stadsutveckling i ett betydligt tidigare tidsmässigt skede än vad som nu sker. Området innefattar fortfarande aktiva verksamheter (till exempel Lantmännen Cerealia på Hullkajen) och ingår alltså i stadens upplåtelse för den kommersiella hamnen till CMP. Utifrån att området fortsatt utgörs av aktiv industri och hamntrafik finns även en bullerproblematik att ta hänsyn till. Vissa delar av kajerna är i ett mindre bra skick på sina ställen (bland annat Tvärkajen och Hullkajen).

Kajerna här ingår vidare i utvecklingsområde Nyhamnen med flertalet nya detaljplaner på gång. Området ska på sikt omvandlas till blandad stad och det planeras på lång sikt för bland annat broar och öar i hamnbassängerna.

och på fast mark i anslutning till hamnområdet. I ett läge där Sverige nu har gått med i NATO, uttrycker Försvarsmakten ett ökat tryck på hamnar längs med Östersjön och då djuphamnen i Klagshamn redan används för deras verksamhet via Fortifikationsverkets fastighet, bedöms detta förslag för placering av husbåtar inte som lämpligt i nuläget.

Skulle någon form av husbåtsanläggning bli aktuell i hamnen i framtiden så har det dock tidigare diskuterats kring att restaurangverksamhet skulle kunna lämpa sig för området.



Den sammanlagda bedömningen av platsförslaget är att det **inte** utifrån dagens förutsättningar är en lämplig plats för husbåtar.

Sedan tidigare bortvalda platsförslag

Platsförslagen nedan bedömdes redan 2011 inte lämpliga för någon form av husbåtsetablering. I den nya genomgången 2025 har samma bedömning gjorts.

Lagunen innanför småbåtshamnen - Strandsjön

Småbåtshamnen nyttjar detta vattenområde för bland annat ungdomsverksamhet inom segling och FGK upplåter delar av Strandsjön till en kabelsportsförening, så detta vattenområde är en viktig del av det stadsnära aktiva kustlivet, i detta fall med fokus på idrott/fritid. Det finns även ett mycket aktivt fågelliv i denna nyligen muddrade lagun mellan Småbåtshamnen och strandlinjen. I detta fall kan det därmed konstateras att ett flertal målkonflikter finns för denna plats. Utifrån detta görs fortsatt bedömningen att platsen **inte** bör finnas med som ett alternativ för bebyggelse på vatten i närtid.

Norra Västra Hamnen

De yttre delarna av Västra hamnen är mycket svåra att nyttja på grund av väder- och vågmässiga orsaker. Det går hård sjö här och kustlinjen är periodvis kraftigt utsatt för vågor och vind. Därmed görs fortsatt samma bedömning som tidigare, det vill säga – detta är **inte** ett område som kan kategoriseras som en lämplig plats för husbåtar.

Kanalen runt Gamla Staden

Även om det i denna studie redovisas ett nytt förslag på ett nyttjande av en plats i kanalen, är bedömningen fortsatt att större delen av kanalområdet runt Gamla Staden inte kan ses som lämpligt för husbåtsetablering. Det är trångt på många ställen och gatorna ligger väldigt nära kanalen. Slottsparken och Kungsparken utgör viktiga gröna länkar i staden och är kulturhistoriskt både intressanta och viktiga. Detta utgör fortsatt grunderna till bedömningen om att Kanalen runt Gamla Staden **inte** kan anges som ett förslag för placering av husbåtar.

Utanför stadens markägarande

Dockan (Marinan inom bland annat fastigheten Kranen 5) är fortsatt inte kommunägt vatten eller mark och utreds därmed inte i någon av lokaliseringsstudierna, varken i den från 2011 eller i denna studie. I tidigare samtal med hamnkaptenen i Dockan Marina har det uttryckts att de inte avser ta in husbåtar i någon form, utan de avser fortsatt vara en Marina för ”vanliga båtar” som hyr sin kajplats och är mobila.