

UTVECKLINGSPLAN VARVSSTADEN

Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad 2014-04-01

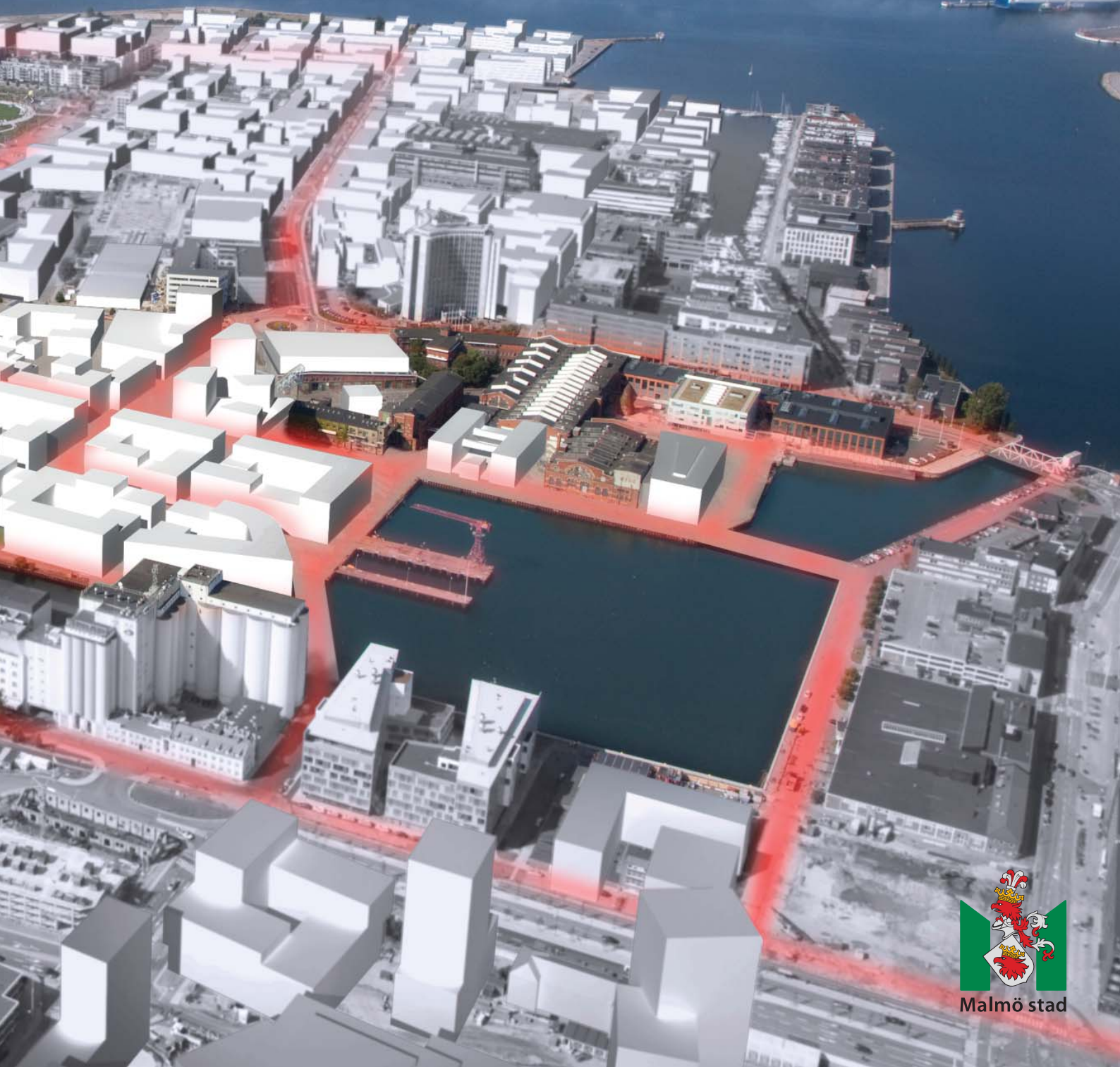






Illustration: White arkitekter AB

FÖRORD

Utvecklingen av Varvsstaden är ett samarbetsprojekt mellan Malmö stad och Peab. Det första steget togs med ett planprogram som fastställdes 2011 vilket Stadsbyggnadskontoret nu bygger vidare på med denna utvecklingsplan. Det gemensamma målet är att Varvsstaden blir en attraktiv stadsdel med tydlig identitet inom hållbar och nyskapande stadsutveckling.

Skåne och Öresundsregionen är en mycket expansiv region i och med stora satsningar på bl a infrastruktur. Det innebär en stor efterfrågan på attraktiva, konkurrenskraftiga och hållbara stadsmiljöer i regionen.

Genom att vara innovativ till struktur och innehåll kan Varvsstaden bidra till en ny dimension för Västra Hamnen och Malmö. Vår gemensamma vision för Malmö är att skapa en mångfald av möjligheter för byggandet av en hållbar, attraktiv och framgångsrik stad i Öresundsregionen. Frågor som rör social hållbarhet och teknisk utveckling skapar förutsättningar för att Varvsstaden blir en attraktiv och hållbar stadsdel – socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Malmö, april 2014

Stadsbyggnadskontoret

Utvecklingsplan Varvsstaden är framtagen av Stadsbyggnadskontoret i samarbete med övriga aktörer nedan under perioden juni 2012 – april 2014. Detta har skett inom ramen för Malmö stads förvaltningsövergripande arbete med Västra Hamnen, under programstyrgrupp Västra Hamnen, vilken består av avdelningschefer från Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen och Stadsområdesförvaltning Norr (tidigare Stadsdelsförvaltning Centrum).

MEDVERKANDE

Stadsbyggnadskontoret

Christer Larsson
Josephine Nellerup
Ulrika Signal
Anna Swanberg
Oskar Anselmsson
Gisele Paiva
Anna Stjärnkvist
Anne Brontér
Ingela Ljungdell
Ted Gustavsson
Cecilia Gran
Stina Andersson
Elisabet Corengia
Björn Fröding

Gatukontoret

Camilla Morland
Karin Larsson
Inga-Lill Ölin

Fastighetskontoret

Sven Gustavsson

Miljöförvaltningen

Maria Löf

Stadsdelsförvaltning Centrum

Karin Stomberg

Malmö Museer

Olga Schlyter

Peab

Pia Andersson
Karin Månsson
Staffan Flycht
Tomas Adilstam

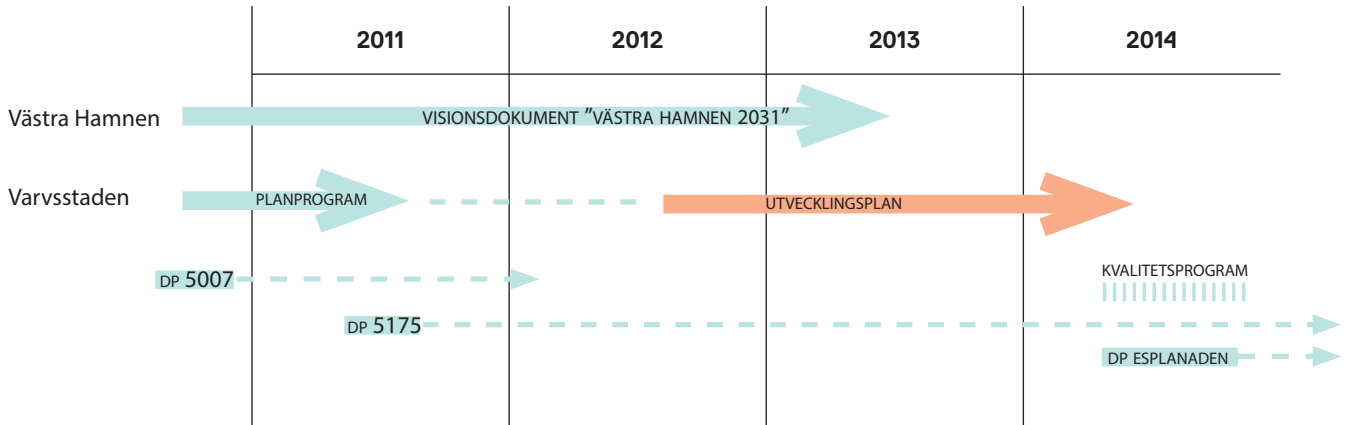
Konsulter

White arkitekter AB
Anders Svensson, Caselab
Jan W Hansen Arkitekter

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. DÅ, NU OCH SEN	6
2. SAMMANFATTNING AV PLANPROGRAM VARVSSTADEN	8
3. STRATEGIPLAN	10
3.1 STRATEGIER & DIAGRAM	12
3.2 ILLUSTRATIONSPLAN	26
3.3 HÅLLBARHETSVÄRDERING	34
4. NÄSTA STEG	36
5. FÖRDJUPADE STUDIER	38
6. MEDBORGARDIALOG – TEMA: OFFENTLIGA RUM	41
7. KÄLLOR	45

1. DÅ, NU OCH SEN



Utvecklingsplanen är ett steg mellan planprogram och kommande detaljplaner.

BAKGRUND

Utvecklingen av Västra Hamnen och Universitetsholmen pågår och är en viktig del i Malmös stadsutveckling. Varvsstaden är ett attraktivt område med starka kopplingar till Malmös moderna historia. Med sitt strategiska läge har området stor potential att integrera omgivningen och binda ihop centrum med Västra Hamnen. Områdets storlek, kvaliteter och unika läger förutsättningar för att det blir en värdefull tillgång för dem som ska leva i och bruka dessa miljöer.

UTVECKLINGSPLAN

Planprogrammet för Varvsstaden, Pp 6030, godkändes av stadsbyggnadsnämnden i augusti 2011. Strategierna i planprogrammet behövde konkretiseras för att fungera som underlag till detaljplaner. Det fanns dock ett behov av att tydliggöra stadens syn på området med en detaljeringsnivå som ligger mellan planprogrammet och kommande detaljplaner.

Utvecklingsplanen vilken innehåller olika fokusområden tydliggör och konkretiserar Malmö Stads ambitioner. Här anges riktlinjer för den fortsatta planeringen.

Vision och strategier från planprogrammet har konkretiserats och illustrerats. Hållbarhetsfrågorna har integrerats i de flesta aspekter och strategier.

Syftet med utvecklingsplanen är att skapa balans mellan olika intressen. I utvecklingsplanen hanteras samspillet mellan det privata byggprojektet och stadens gemensamma platser och funktioner. De värden som är viktigast och mest relevanta för medborgare och aktörer prioriteras. Utvecklingsplanen är underlag för ramavtalet.

FRAMTID

Detaljplaneläggning av Varvsstaden har redan påbörjats, med Dp 5007, detaljplanen för SVT och Media Evolution City. Dp 5175 innehållande bland annat Gjuteriet samt ny gång- och cykelbro är under arbete. Dp för Esplanaden påbörjas under 2014 och därefter följer ett antal detaljplaner, se vidare kapitel 4. Nästa steg.



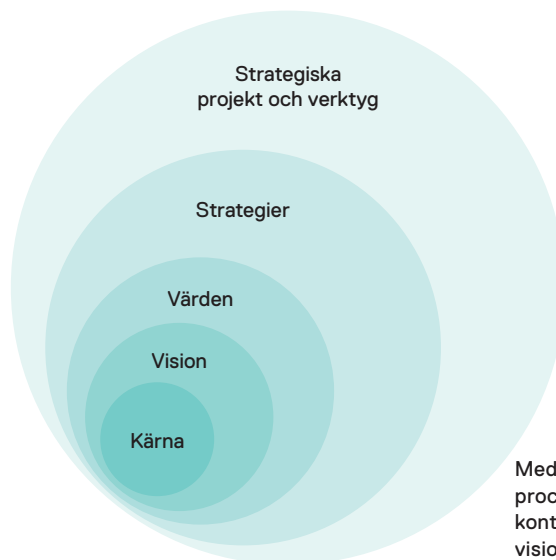
Varvsstadens läge är strategiskt i Västra Hamnen med närhet till centrala Malmö.

2. SAMMANFATTNING AV PLANPROGRAM VARVSSTADEN

Planprogrammet för Varvsstaden är framtaget enligt en värdebaserad stadsutvecklingsmodell. Denna form av planering handlar om att utveckla en långsiktig värdestruktur som över tid medger utrymme för flexibilitet. Värdeplanering är ett arbetssätt som öppnar för dialog kring gemensamma värden, återkoppling kring hållbarhet och en kontinuerlig stadsutvecklingsprocess.

Värdeplanering är extra relevant i Varvsstaden, eftersom området kommer att utvecklas under en tidsperiod på 20 år eller mer.

Detta kapitel sammanfattar det viktigaste i planprogrammets stadsutvecklingsmodell för Varvsstaden: kärna, vision och värden. I kapitel 3 konkretiseras dessa i en fysisk struktur.



Med hjälp av modellen för värde- och processbaserad stadsutveckling görs kontinuerlig återkoppling till kärnan och visionen genom hela processen.

KÄRNA: UNIKA VARVSSTADEN

Varvsmiljön, Varvssässingen, det centrala läget och det sociala arvet från Kockumstiden.

VISION: KONTRASTRIKA VARVSSTADEN

Det är kontrasterna som gör Varvsstaden unik. De finns såväl i den fysiska miljön som i människorna som befolkar stadsdelen.

VÄRDEN: STRÅK, PLATSER, BEBYGGELSE

Nätverkande och inbjudande stråk

Varvsstaden bryter ned existerande barriärer och kopplas till befintliga nätverk i staden så att ett flöde bildas genom och inom Varvsstaden. Varvsstaden är en kontinuerlig fortsättning på sina omgivningar och fångar upp karaktärer och stråk. Områdets stråk är multifunktionella och prioriterar gående.

Nyfikna och utmanande platser

De publika rummen bygger Varvsstadens stadsliv och bidrar till social bärighet genom att erbjuda platser där människor kan stanna upp, träffas och vara tillsammans i en trygg, intressant och tillgänglig miljö. Varvsstadens platser bildar ett nätverk av attraktiva mötesplatser med urbana, gröna rum som bjuder på kontrastrika möten mellan gamla och nya element. Mötesplatserna blir Varvsstadens livsnerv och de utformas med utgångspunkt från människan.

Historisk och nyskapande bebyggelse

Varvsstadens struktur utvecklas med en hög ambition både avseende utformning och hållbarhet. Den bygger vidare på den atmosfär av nytänkande och framåtanda som präglat området genom historien. Befintliga byggnader återanvänds och anpassas till nya funktioner och blir utgångspunkt för den unika strukturen i Varvsstaden. Såväl nya som gamla byggnader öppnar sig emot och stödjer de publika rummen och rymmer en blandning av funktioner, vilket bidrar till att skapa den kontrastrika Varvsstaden.



3. STRATEGIPLAN

STRATEGIPLANENS ROLL

Strategiplanen är en sammanfattning av de strategier och diagram som presenteras längre fram i detta kapitel, och ska läsas tillsammans med dessa.

I strategiplanen läggs strategier för den fortsatta planeringen fast. Syftet är att strategiplanen både anger tydlig inriktning och medger flexibilitet över tid. Utvecklingen av stadsdelen kommer troligtvis att pågå i ca 20 år vilket innebär att planen måste vara flexibel men samtidigt ange tillräckligt tydliga ramar så att den fortsatta planeringen underlättas och målet för Varvsstaden kan uppnås.

Inom kvartersblocken, som är generellt utformade, finns möjlighet att variera bebyggelsens struktur och skala.

STRATEGIPLANENS VIKTIGASTE ASPEKTER

- Sammanlänkad stad
- Offentliga rummens kvaliteter
- Gång- cykel- och kollektivtrafik som grund
- Gammal och ny bebyggelse i kombination
- Blandad stad
- Offentlig service i tidigt skede





Funktioner

- Områdesgräns
- HPL Hållplats
- Offentlig plats
- Gaturum
- Bef. bebyggelse/ element som bevaras
- Aktiv fasad (se sid 23)
- Öppen fasad (se sid 23)
- Bostäder ska finnas
- Park
- Skol/förskolegård
- Utfillnad
- Viktigt cykelstråk
- Gränder, publika passager schematiskt illustrerade
- ⇄ Spårväg
- P Parkering
- P Parkering alternativt läge
- Fsk Förskola, 4 avd
- Fsk Förskola, alternativt läge
- SK Skola 500 elever
- L Möjlighet till bevarande av golv i vissa delar

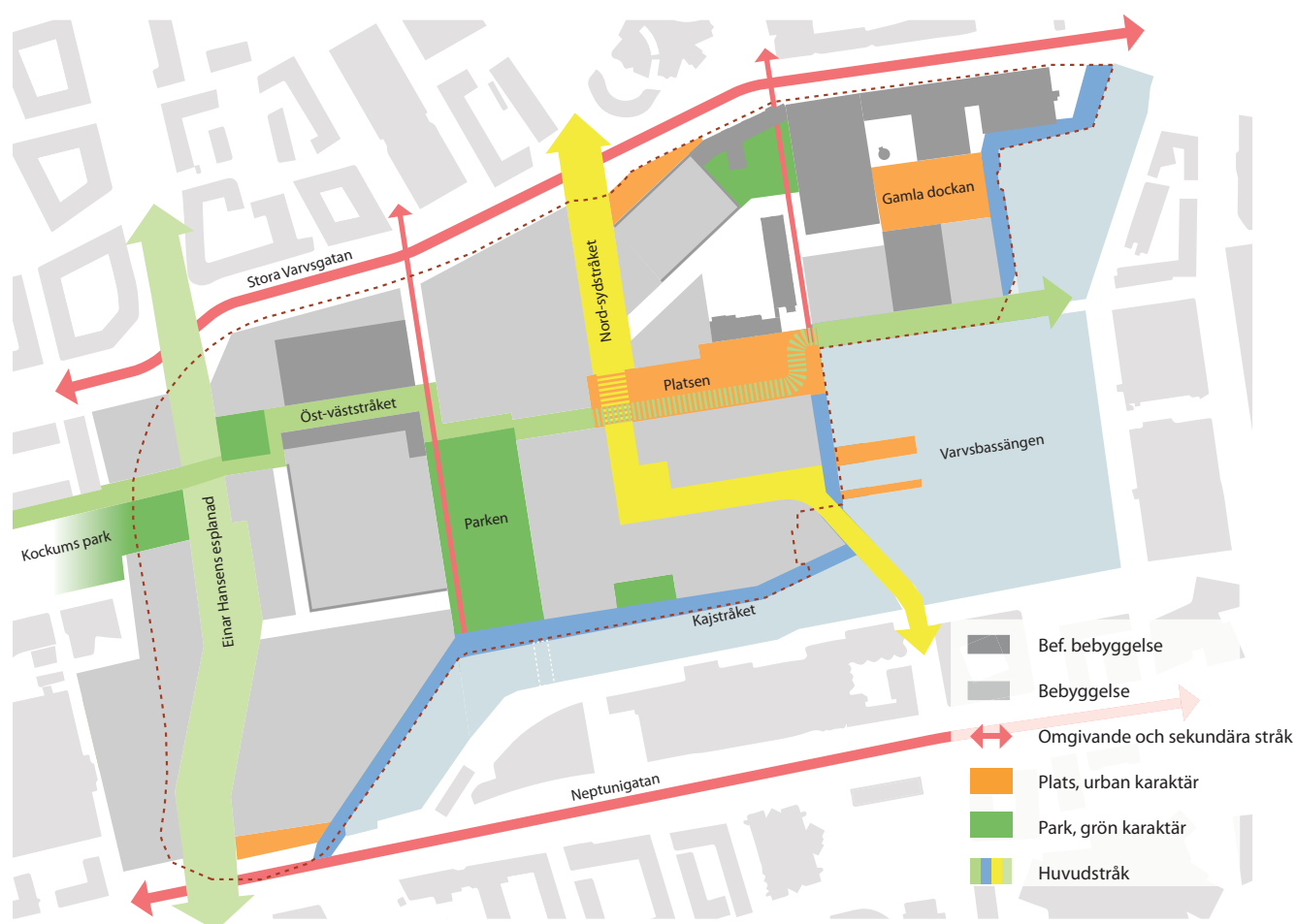
Gestaltning

- Bebyggelsekvarter placeras mot kvartersgräns, blandade funktioner
- 32m Bebyggelsehöjd max 32 m, ungefärliga lägen
- Relation till bef. bebyggelse ska utredas vidare i nästa skede

3.1 STRATEGIER OCH DIAGRAM

STRATEGIER

Till varje diagram i kapitlet finns en ruta med strategier. Strategierna är tydligt och konkret formulerade och uttrycks med "ska" för att tydliggöra ambitionen.



STRÅK OCH PLATSER

Stråken bildar ryggrad i stadsdelen och kopplar Varvsstaden till omgivningen.

Nord-sydstråket blir det primära cykel- och kollektivtrafikstråket, som knyter stadskärnan via Varvsstaden till Västra Hamnen. Karaktären är livlig och urban, med många människor i rörelse, handel och kollektivtrafik.

Med sitt gång- och cykelstråk och sin tydligt gröna karaktär kopplar öst-väststråket ihop Universitetsholmen med Ribersborg, via de tre viktigaste platserna i Varvsstaden: vattenrummet/ Varvbassängen, platsen och parken.

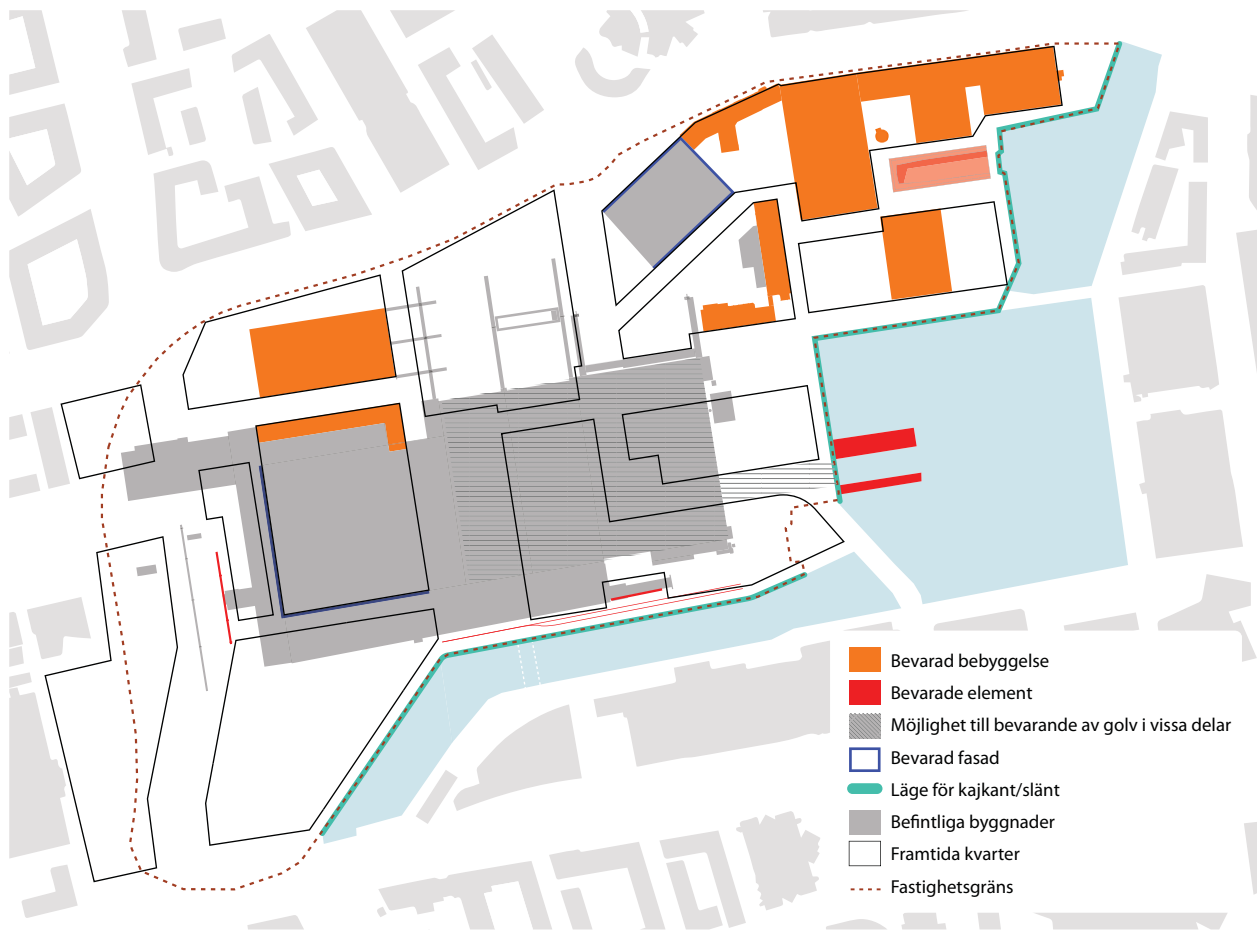
Kajstråket är en del av det stråk som i framtiden gör hela kustlinjen runt Västra Hamnen tillgänglig för alla. Varvsstadens viktigaste publika rum kopplas till vatten och vattnet kopplas djupt in i Varvsstaden.

Einar Hansens esplanad är ett brett grönt trafikstråk som leder norrut från Neptuniplatsen genom hela Västra Hamnen. Söder om Varvsstaden löper Neptunigatan och i norr avgränsas området av Stora Varvsgatan.

Stadsrummen binder ihop delarna med varandra och omgivningen. De karaktäriseras av vatten, historia och grönska. Huvudstråken möts i ett centralt torg som blir hjärtat i stadsdelen. Här finns goda förutsättningar för handel, kultur, folkliv och service – både till vardags och till fest.

STRATEGIER

- Flertalet platser, t ex Gamla Dockan och parken ska byggas upp kring befintliga element så att kontrasten gammalt – nytt framhävs.
- Platserna ska ha förutsättningar för multifunktion, samutnyttjande, förändring över dygnet och året samt olika typer av kulturarrangemang.



BEVARANDE

Det industrihistoriska arvet tillsammans med den nya bebyggelsen är det som gör Varvsstaden till en unik miljö.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse skapar förståelse för Malmös historia och identitet och bidrar till att skapa en varierad och intressant stadsmiljö. Flera byggnader som visar på områdets historia ska därför bevaras. I vissa fall (markerade på kartan) bevaras endast fasaderna.

Industriella element och detaljer såsom pollare, traverer, spår och pirar är karaktärsskapande och av historisk betydelse. Sådana element bör i stor utsträckning bevaras som artefakter från industriepoken.

Vattenrummets utbredning går långt tillbaka i historien och kajkanternas sträckning har historisk hävd, liksom pirarna (Kockums shiplift) som går ut i Södra Varvsbassängen.

STRATEGIER

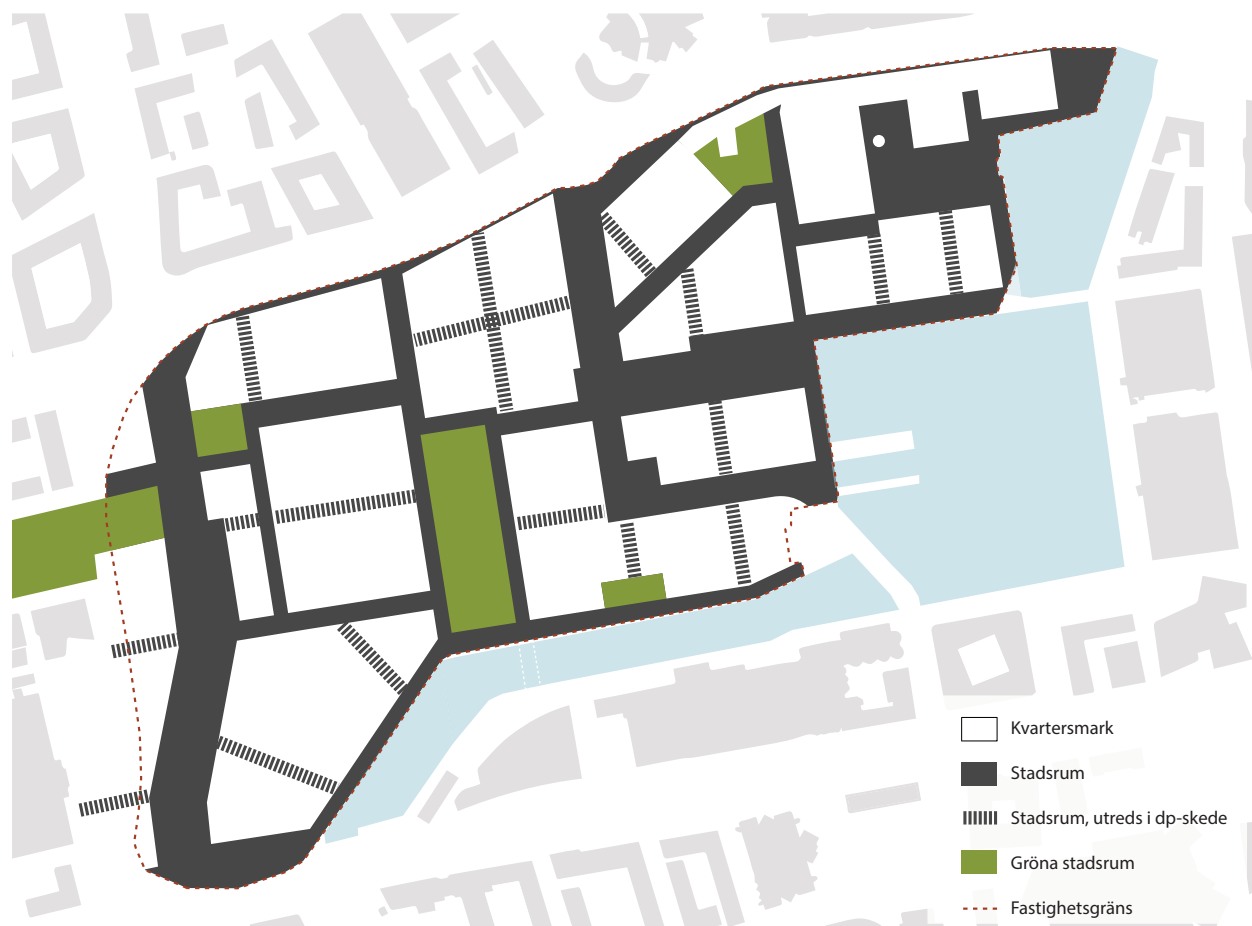
- Befintliga hela byggnader och fasader markerade på diagram ovan med orange respektive lila färg ska bevaras.

- Markbeläggningar, element, golv, m m enligt diagram ovan ska bevaras i största möjliga mån. Ytterligare element kan bli aktuella att bevara.

- Ändringar av den historiska bebyggelsen utförs så att dess industriella karaktär bibehålls och platsens historia är avläsbar.

- Kajkantens läge liksom pirarna (Kockums shiplift) ska bevaras.

- Ny bebyggelse markerad i diagram med "relateras till befintlig bebyggelse" ska anpassas både vad gäller höjd och uttryck till omgivande befintliga byggnader.



STADSRUM OCH GESTALTNING

Stadsrummen är den gemensamma miljön av vilken mycket av stadens karaktär och attraktion skapas.

I Varvsstaden finns både stora och små rum – kontrasterna bygger karaktären. De publika rummen är tydliga och kopplade till stadsdelens stråk. Rummen adderas till varandra i sekvenser som gestaltas utifrån principer om mänsklig skala, variation, rytm, rörelse och riktning.

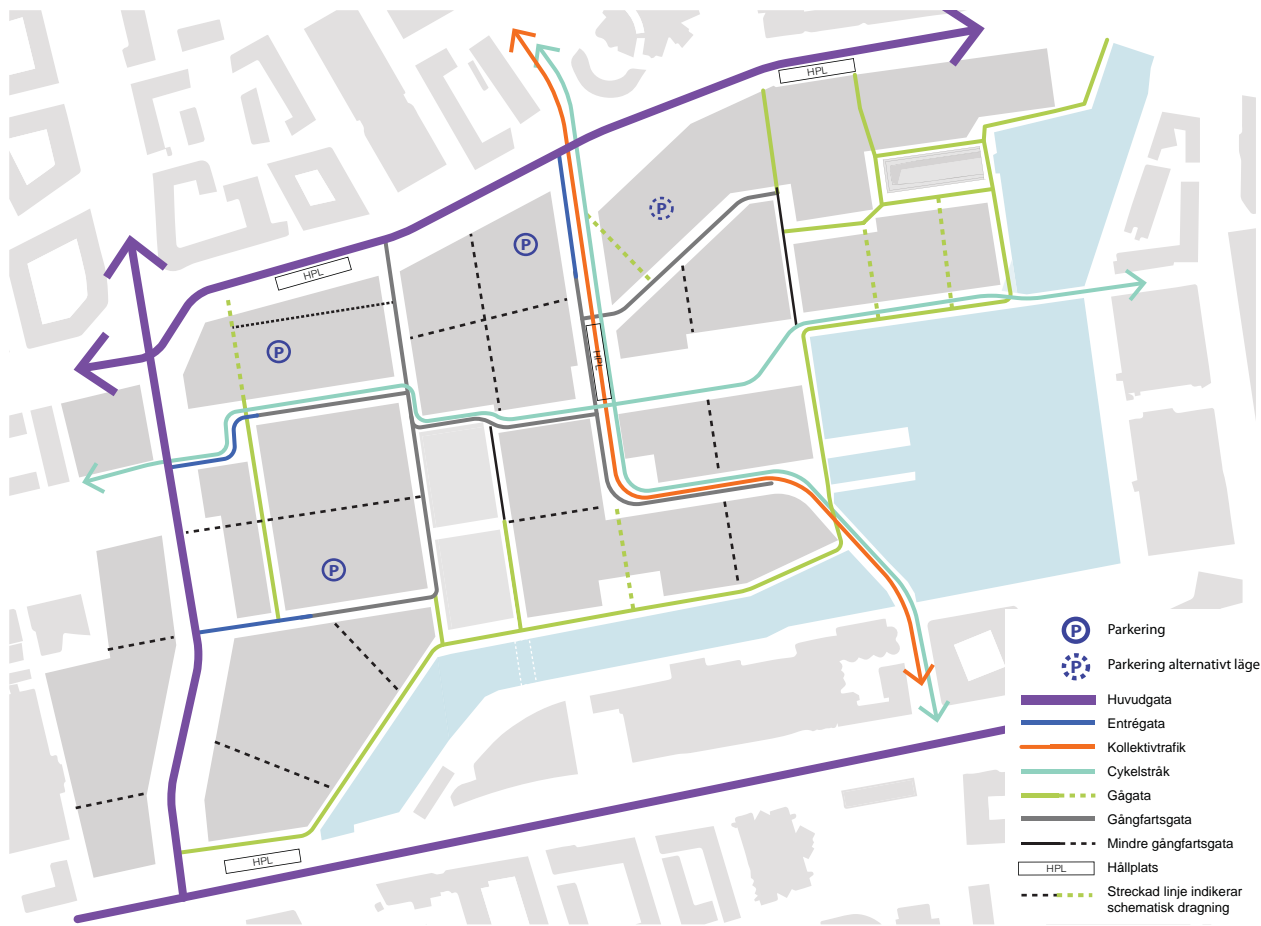
Varvsstaden utformas som kvartersstad vilket ger generalitet och flexibilitet över tid.

Rummens väggar och golv byggs av material som relaterar till omgivningen – antingen i samspel eller som kontrast. Byggnadernas uttryck samspelar med och förstärker stråkens och platsernas olika karaktärer.

Obebyggda ytor utnyttjas för tillfälliga aktiviteter som ger ett mervärde till stadsrummet, t ex stadsodling, i väntan på att exploateras.

STRATEGIER

- Kvarterslängder bör vara 50-80 m. Det ska finnas tydliga allmänna passager genom storkvarter/områden.
- Det ska finnas tydliga skillnader i gestaltning och avgränsning mellan publika och privata områden.
- Kvartersstrukturen anpassas efter de funktioner som krävs i området/kvarteret t ex park, torg, förskola. Detta kan innebära att alla kvarter inte avgränsas av byggnader runt alla sidor. Grönska på t ex förskolegårdar ska utformas som en tydlig kvalitet i stadsrummet.
- Öppningar i bebyggelsen mot kvartersgator ska finnas för att ge ljus, rymd, grönska och variation.
- Varvsstaden ska ha god arkitektur och hög kvalitet på byggnader. I varje kvarter ska det eftersträvas att flera arkitekter anlitas och flera byggnader uppförs.
- Gestaltningen kan med fördel inspireras av områdets industrihistoria, den befintliga tegelarkitekturen och den industriella karaktärens ruffighet och färgskala.

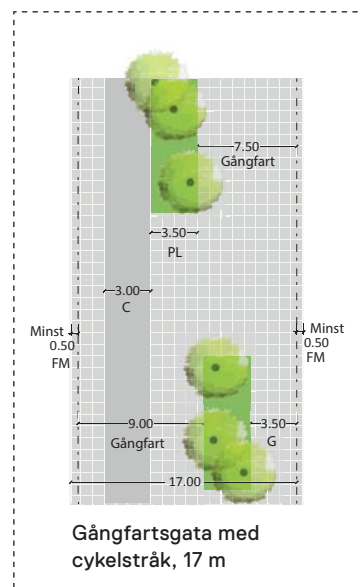


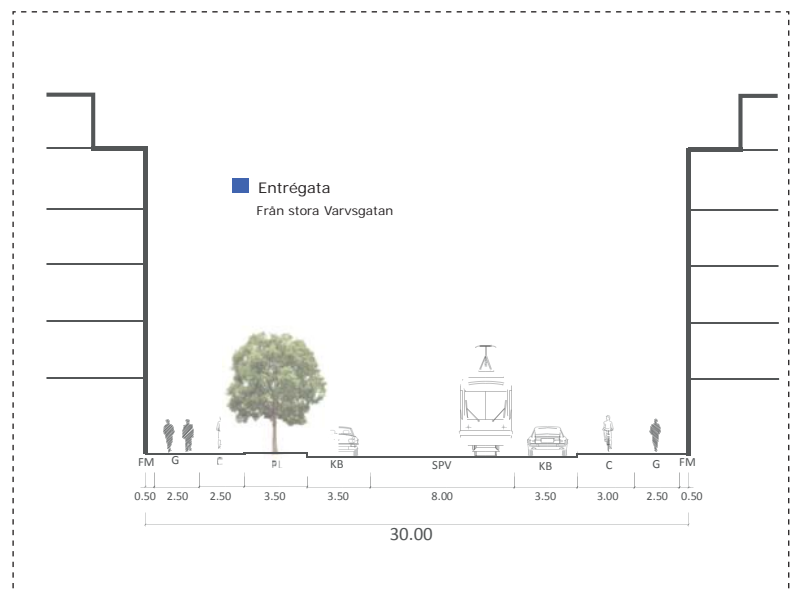
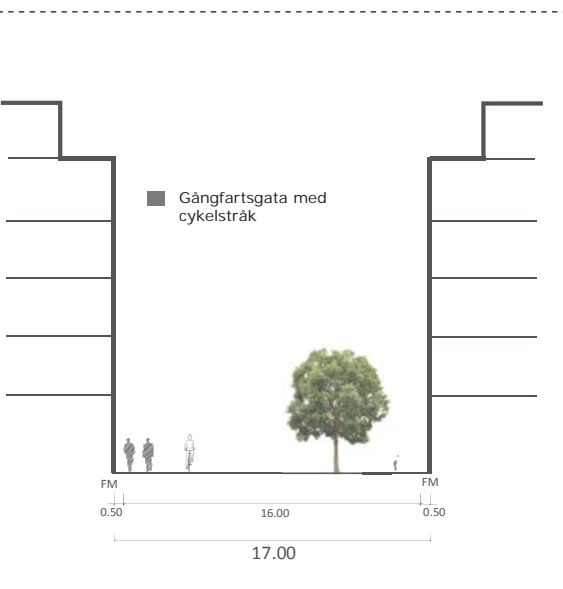
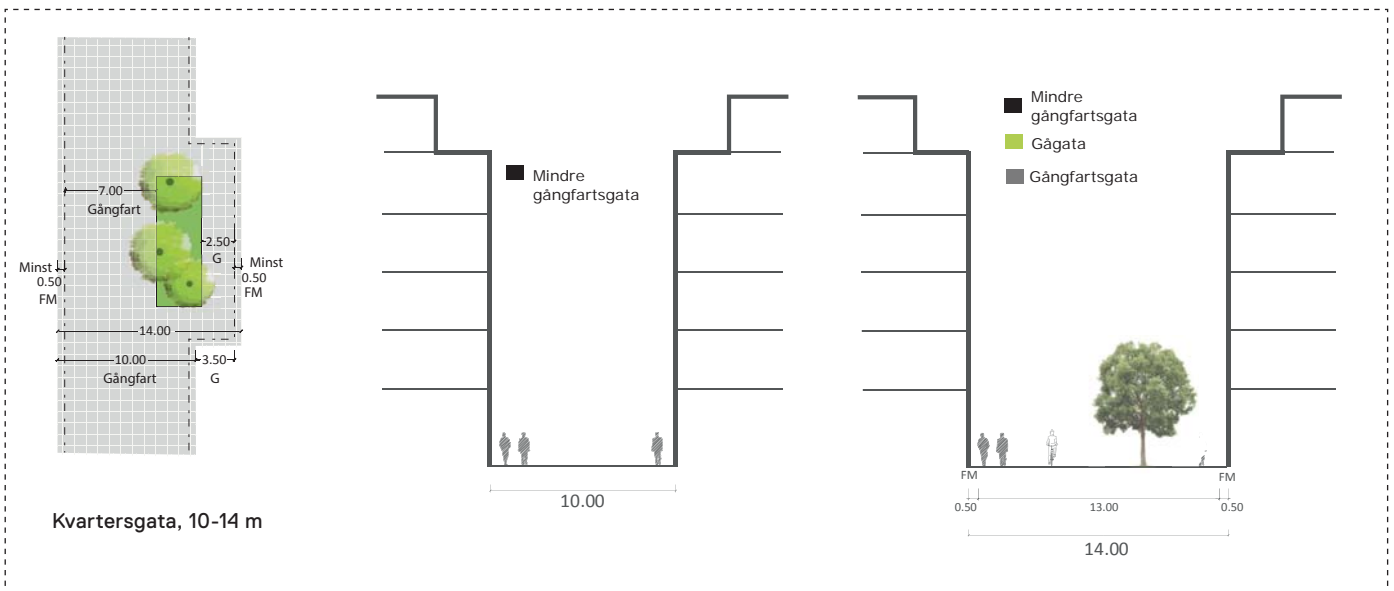
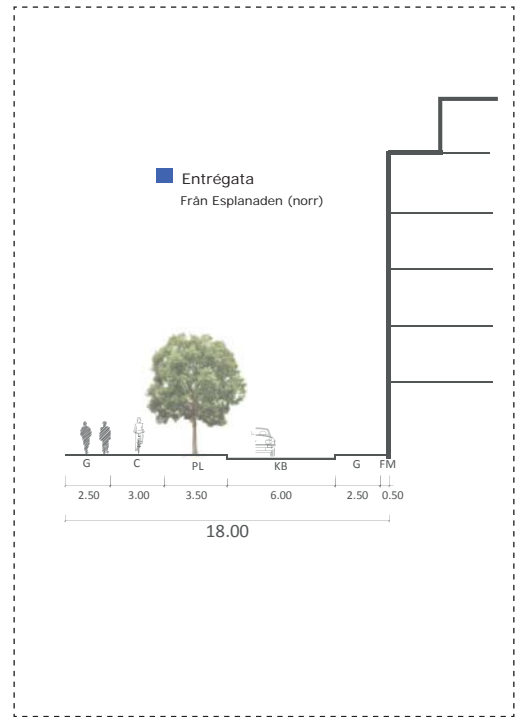
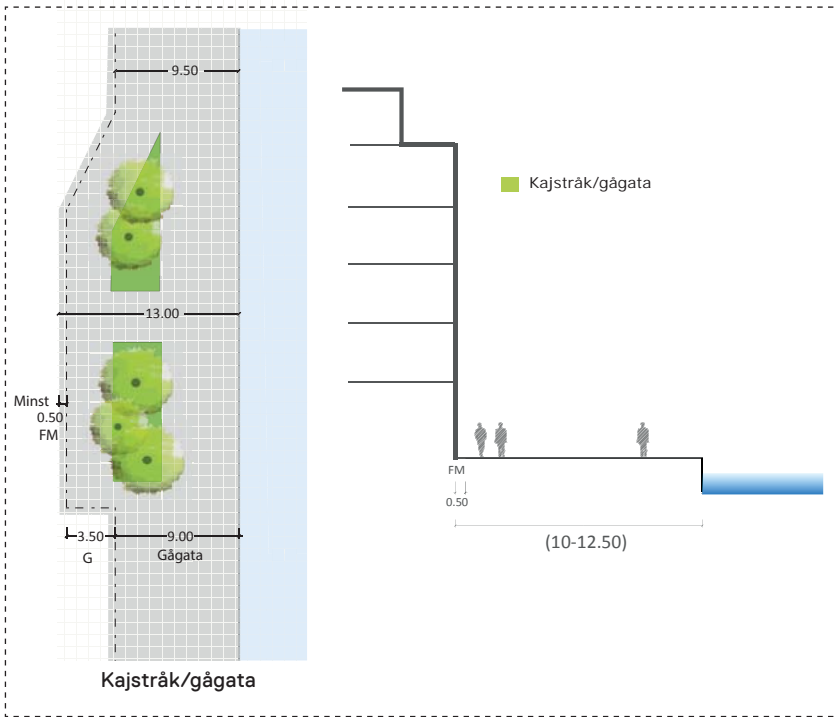
MOBILITET

Gång-, cykel- och kollektivtrafik utgör stommen i trafiksystemet. Dessa trafikslag ska vara ett tillgängligt, enkelt, tryggt och snabbt sätt att ta sig fram. Broar för gång-, cykel- och kollektivtrafik är av mycket stor vikt för att länka Västra Hamnen med centrum.

Bilen är underordnad de övriga trafikslagen, och p-hus för bilar placeras vid entrépunkter till området.

Varvsstaden är sammankopplad med övriga staden och regionen genom ett utbyggt kollektivtrafiknät. Stadsbussar trafikerar Stora Varvsgatan och Neptunigatan. Det nord-sydliga stråket är till för kollektivtrafik och tar höjd för eventuell spårväg. Stråket har en hållplats i anslutning till den centrala platsen, i korsningspunkten med det öst-västliga stråket.





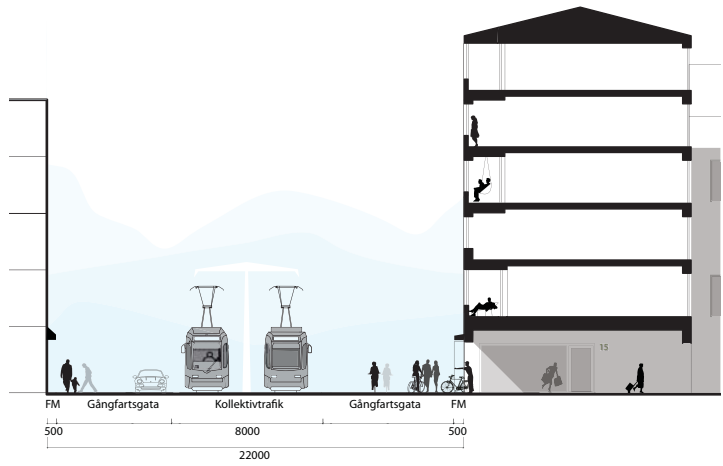


Hållplatsläge, platsen (principdiagram)

Entrégata

Gångfartsgata med cykelstråk och kollektivtrafik

■ Gångfartsgata med cykelstråk och kollektivtrafik, 22 m



STRATEGIER - MOBILITET

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

- Både snabba och långsamma stråk är i första hand utformade efter den gående eller cyklande människans behov.
- Gator ska i huvudsak utformas i enlighet med gatu-sektioner sid 16-18. Huvuddelen av gatorna utformas som gångfartsområde.
- Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras och synliggöras.

BILTRAFIK

- För bil ska tillgängligheten vara god, men framkomligheten begränsad.

KOLLEKTIVTRAFIK

- Kollektivtrafikhållplatser ska finnas vid den centrala platsen, och platsen vid Neptunigatan/Esplanaden. Dessa kan komma att bli spårväghållplatser.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING

- Enligt mål i "Västra Hamnen 2031" och TROMP (Trafik- och mobilitetsplan, under arbete 2014)

MOBILITETSSTRATEGI

- En mobilitetsstrategi ska tas fram för hela Varvsstaden på områdesnivå. För att minska andelen biltrafik ska bilpooler och andra fysiska åtgärder utvecklas vidare, tillsammans med beteende- och påverkansåtgärder för ett hållbart resande.

PARKERING

- Malmös parkeringspolicy ska följas.
- Fokus ska läggas på bra cykelparkering som underlättar för cyklister, på både kvartersmark och allmän platsmark.
- Parkeringshus för bilar ska placeras vid entréerna till stadsdelen. Behovet av p-platser kan reduceras genom samutnyttjande. P-husen ska ges aktiva eller öppna bottenvåningar. P-husen kan användas för bilpoolsbilar, cykelpooler och publika verksamheter i bottenvåningen.
- P-garage under kvarter får endast förekomma i begränsad omfattning.

BROAR

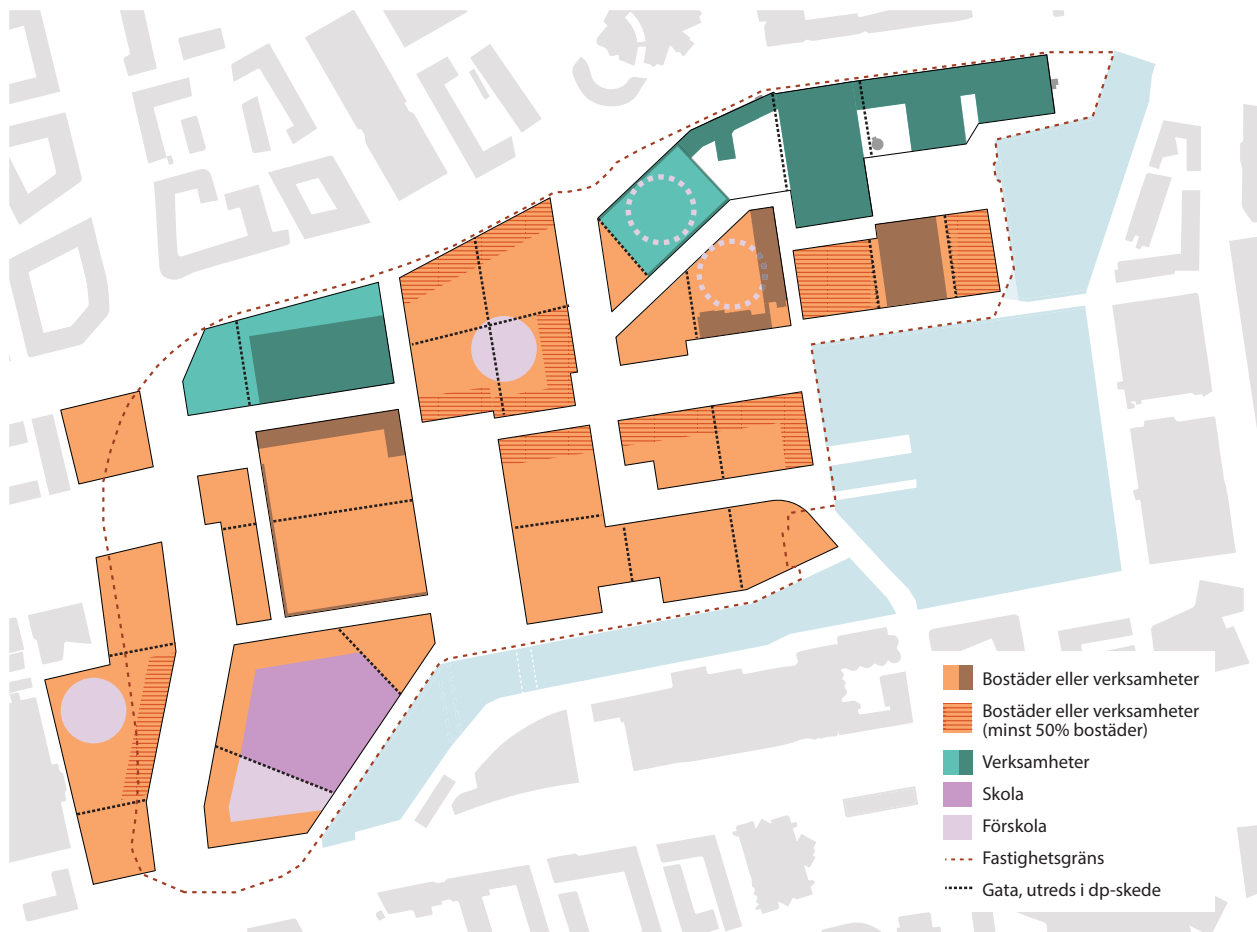
- Gc-bro mot Ankargripsgatan ska anläggas.
- Gc- och kollektivtrafikbro mot Gibraltargatan ska anläggas.
- Gc-bro över kanalen i väster är på sikt möjlig.

KAJSTRÅK

- Minst 10 m allmän platsmark längs allt vatten. Undantag för detta finns på kajen öster om Gjuteriet, där allmän platsmark är 5,5 m bred och kajen inklusive förgårdsmark är totalt 7 m bred.

NORD-SYDSTRÅKET

- Nord-sydstråket ska vara ett gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk och ta höjd för eventuell spårväg. Stråket ska ha en hållplats i anslutning till den centrala platsen, nära korsningspunkten med det östvästliga stråket.



ANVÄNDNING

Den blandade staden är robust och kan därmed möta förändringar på ett framgångsrikt sätt. I Varvsstaden uppnås det genom en blandning av människor, arbetsplatser, livsstilar, storlekar på bostäder/kontor/lokaler och ett brett utbud av både kommersiell och offentlig service samt kultur.

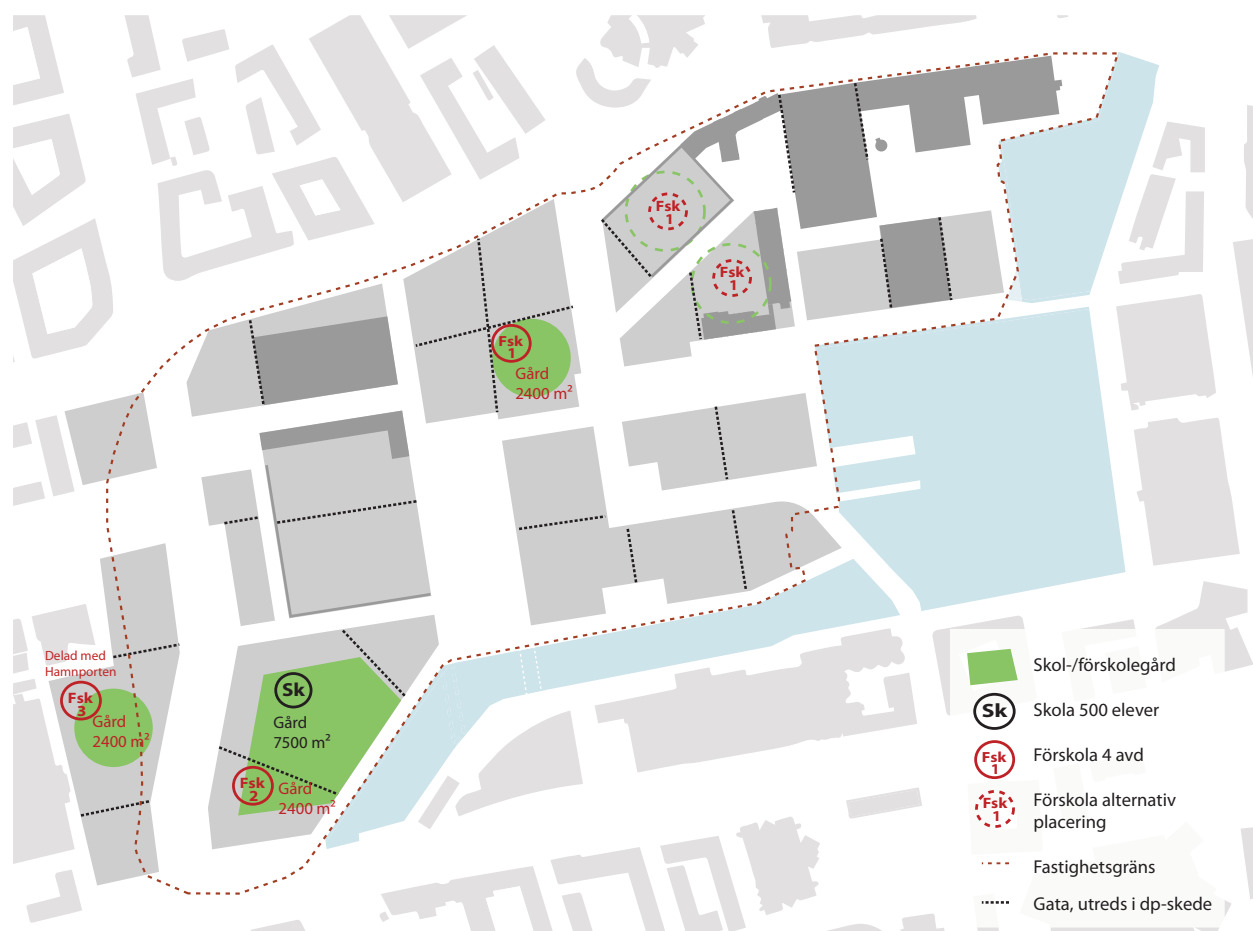
Blandad stad ger motståndskraft och bidrar till trygghet. Aspekter som alltid bör beaktas är människors hälsa, lokala initiativ och ett näringsliv som präglas av mångfald.

Mötesplatser stödjer den sociala hållbarheten och eftersträvas både inomhus och utomhus. Det är viktigt att arbeta för icke-kommersiella mötesplatser inomhus, t ex bibliotek, andligt rum, kulturinstitution.

I diagrammet ovan har aspekter vägts in avseende både flexibilitet över tid och behov av att styra viktiga parametrar i den långsiktiga utvecklingen av stadsdelen.

STRATEGIER

- Ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar ska finnas.
- Ett brett utbud av verksamhetslokaler ska finnas.
- Varvsstaden ska innehålla minst 30 % och högst 70 % av respektive bostäder och verksamheter.
- En blandning av bostäder och verksamheter ska eftersträvas i varje kvarter och längs stråken. Bostäder ska finnas i utpekade strategiska lägen enligt diagram ovan.
- Offentlig service ska prioriteras i den fortsatta utvecklingen av Varvsstaden.



OFFENTLIG SERVICE

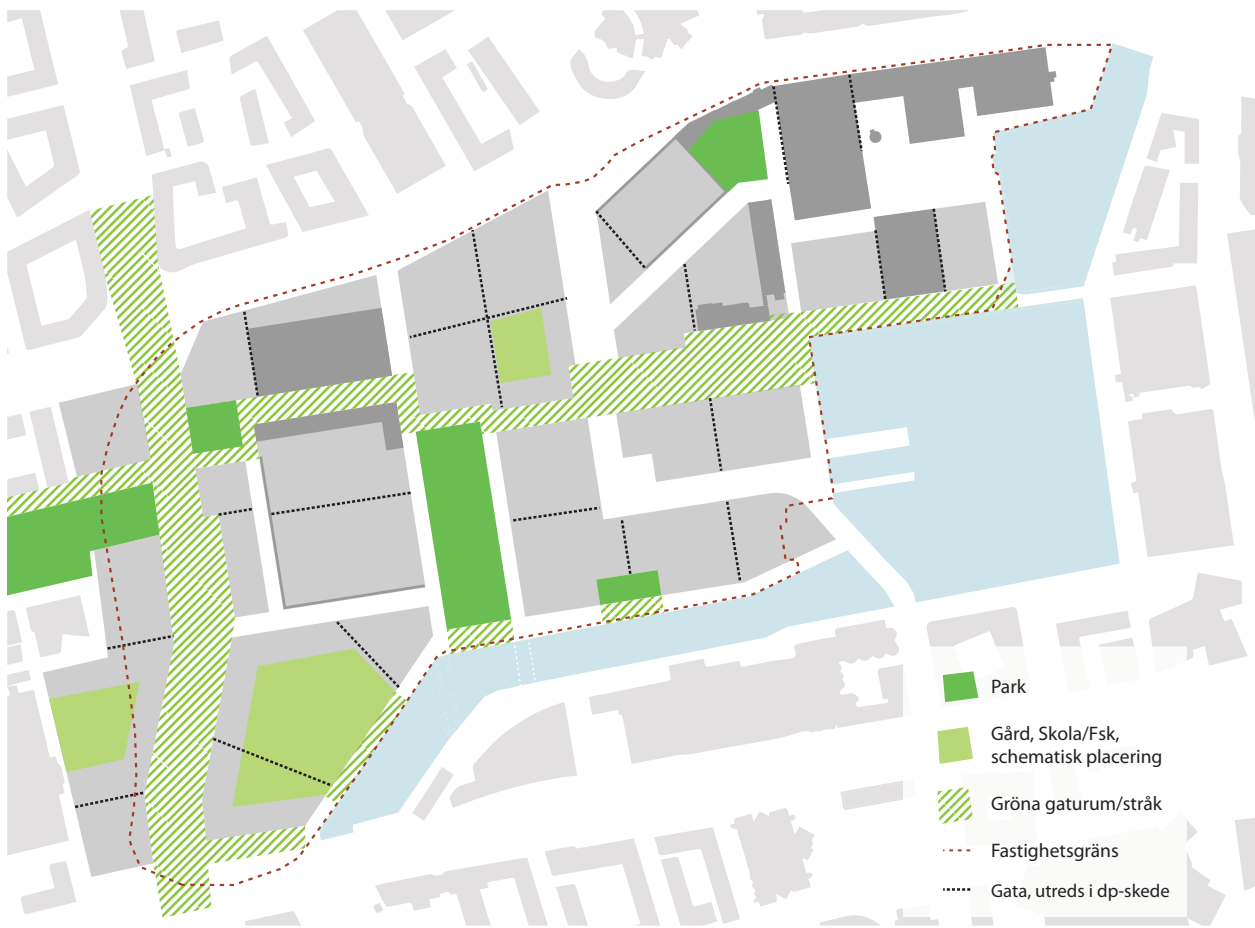
Genom att planera och bygga offentlig service i tidigt skede skapas förutsättningar för en socialt hållbar stadsdel.

I Varvsstaden ska det behov av offentlig service som genereras av utbyggnaden tillgodoses inom området, i en takt som motsvaras av behovet. Detta gäller all kommunal service såsom förskola, skola, särskilt boende för äldre och LSS-boende.

Den fysiska strukturen ska möjliggöra effektiva lösningar för kommunal verksamhet med tillräckligt stora ytor för förskola och skola.

STRATEGIER

- En skola för 500 elever, årskurs F - 9 ska anläggas. Friyta på skolgården ska vara 7500 kvm. Skolbyggnaden ska vara ca 8000 kvm BTA inkl gymnastiksal.
- Minst 2,5 förskolor à 4 avdelningar (80 barn) ska finnas (antal förskoleplatser genererat av planerade 1500 lgh). Friyta på förskolegård ska vara 30 kvm per barn.
- "Utemiljö vid förskolor i Malmö" (Malmö Stad 2011) ska användas vid planering av förskolegårdarna och skolgården.
- Behov av särskilt boende för äldre samt LSS-boende ska utredas i samband med detaljplaneläggning.



- Park
- Gärd, Skola/Fsk, schematisk placering
- Gröna gaturum/stråk
- Fastighetsgräns
- Gata, utreds i dp-skede

GRÖNSTRUKTUR

Grönskan i Varvsstaden används aktivt för att mildra effekter av klimatförändringar och för att skapa skugga, bryta vind, dämpa bullerreflexion och dämpa luftföroreningar.

Den centrala parken blir Varvsstadens gröna lunga och betjänar ca 4000 invånare. Den är placerad i ett soligt och bullerskyddat läge för att utgöra en verkligt rekreativ oas.

Pocketparkerna är ett svar på behovet av små gröna platser. De utgör ett komplement till bostadsgårdar och den centrala parken.

Som komplement till den centrala parken och pocketparkerna finns det rikligt med grönska i gaturummet och på de urbana platserna, i form av t ex gröna fasader, träd i gator, träd på torg och gröna tak. Grönskan i gaturummet bidrar till ett gott mikroklimat.

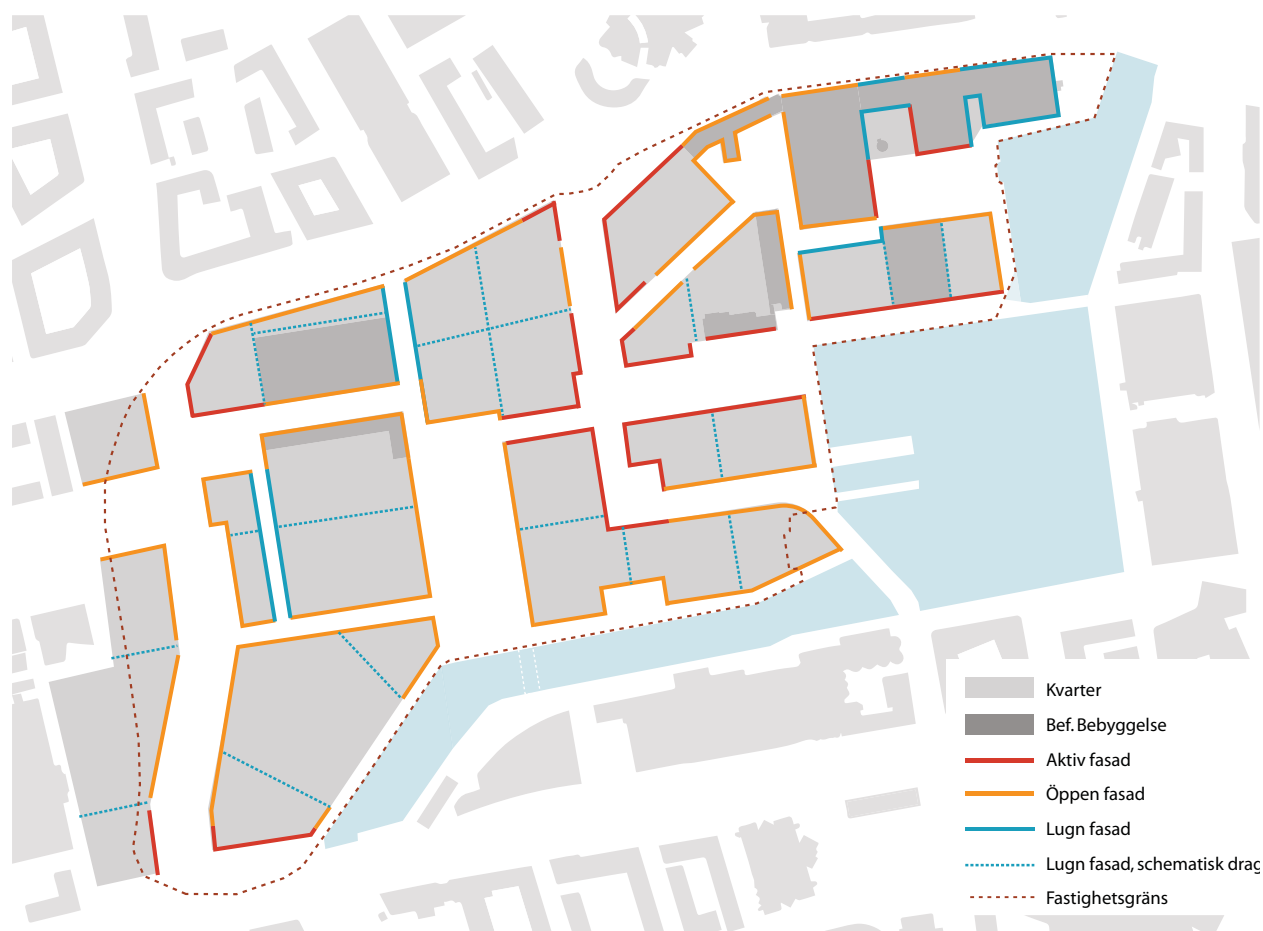
Einar Hansens Esplanad är ett brett grönt huvudstråk som leder norrut genom hela Västra Hamnen, och vars trädrader bildar ett trädtag över gaturummet. Längs hela Esplanaden finns gröna rum som flikar ut: i anslutning till Varvsstaden är dessa Kockums park och pocketparken vid öst-väststråket.

Öst-väststråket är cykelvänligt och ett viktigt grönt och rekreativt stråk. Stråket utformas med grupper av träd, perenner, prydnadsgräs och fasadgrönska.

Även på kvartersmark är grönskan viktig. Kvartersgårdar och kvartersgator har intressant grönska.

STRATEGIER

- Den centrala parken ska vara minst 5000 kvm. Den ska rymma stora träd, gräsytor, lek och planteringar. Den ska fungera för flera olika funktioner samtidigt t ex picknick, bollspel, lek, vila, umgänge.
- Pocketparkerna ska ha olika karaktär och gestaltas så att de relaterar till sin omgivning.
- Esplanaden ska utformas med fem trädrader i sin typsektion, antal trädrader och gaturummets bredd varierar längs gatans sträckning.
- Öst-väststråket ska utformas med grönska på både väggar och golv.
- Grönrytefaktor ska användas vid detaljplaneläggning.



STADSLIV - BOTTENVÅNINGARS FASADER

Diagrammet utgör utgångspunkt för detaljplanläggning då exakt utfall bestäms. Diagrammet visar en miniminivå, detta innebär att en öppen fasad kan bli aktiv, respektive att en lugn fasad kan bli öppen.

Aktiv fasad

En aktiv fasad stödjer ett intensivt stadsliv. Den ska ge förutsättningar för all typ av handel, kultur, service och näringsliv/verksamheter/kontor och arbetsplatser med ett (kund)underlag från hela Malmö. Bostäder, bilparkering och parkeringsinfarter får inte förekomma mot trottoaren i den aktiva fasaden. Cykelparkering får förekomma.

Den aktiva fasaden har en utformning som ger mycket visuell kontakt och interaktion mellan stadsrum/trottoar och bottenvåning. Det sker till exempel med många entréer, uteserveringar och stora sammanhängande glaspartier.

Öppen fasad

En öppen fasad stödjer stadslivet genom att ge förutsättningar för viss handel, kaféer, kontor, föreningslokaler, förskolor och annan kommunal service. Flerfamiljshusens gemensamma lokaler kan finnas här. Den största kommersiella potentialen kan hörnlägena förväntas ha. Eventuella bostäder utformas som bokaler eller stadsradhus. Parkeringshusinfarter kan i mindre omfattning göras i den öppna fasaden. Cykelparkering får förekomma.

Den öppna fasaden har en utformning som ger ett visuellt samspel mellan gata och byggnad. Det åstadkoms i hörnlägen har oftast större sammanhängande glaspartier.

Lugn fasad

En lugn fasad stödjer det mer lugna stadsliv som kan förväntas här. Normalt finns ingen kommersiell potential för handel, med undantag för hörnläge i vissa fall. Bostäder och lokaler med arbetsplatser finns här. Parkeringshus och parkeringshusinfarter får finnas utmed den lugna fasaden.

Den lugna fasaden utformas med entréer och mindre eller större fönsteröppningar till bostäder och lokaler. Den kan utformas med mindre krav på visuell kontakt och samspel med gatan än den aktiva respektive öppna fasaden.

STRATEGIER

- Bottenvåningar i lägen för aktiv och öppen fasad ska ges en bjälklagshöjd som medger verksamheter.
- Alla entréer ska placeras mot stråk och platser.
- Fasader på befintliga byggnader ska utformas med hänsyn till kulturhistoriska värden.



BYGGNADSHÖJDER

Varvsstaden har en mänsklig skala, vilket syftar på publika rum och bebyggelse som i sin form, detaljering, variation och storlek är anpassad till den gående och cyklande människans hastighet.

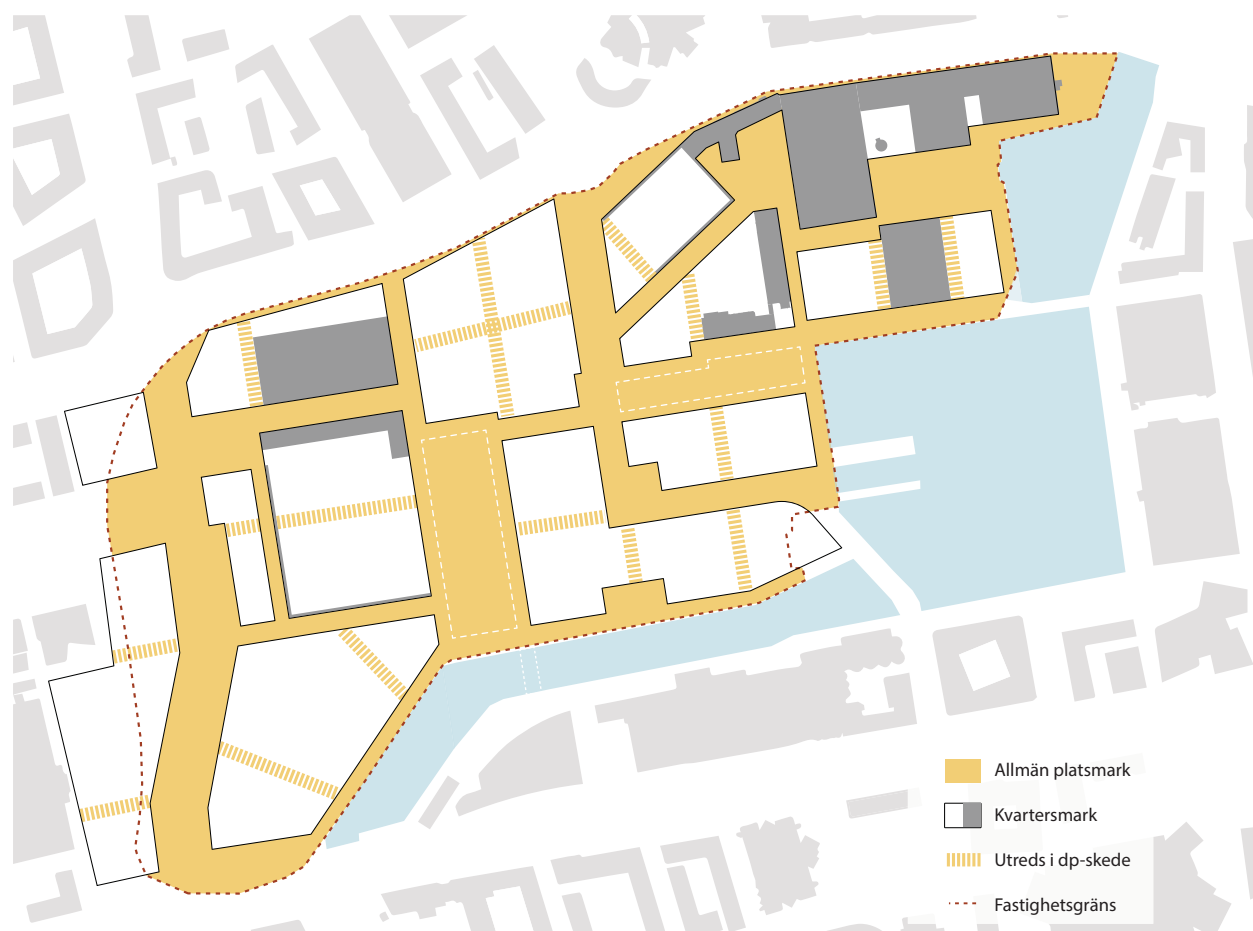
Varvsstaden har även en urban karaktär och täthet som tar tillvara på läget i staden och närheten till kollektivtrafiknoder. En sådan bebyggelsestruktur innebär hus-hållning med mark och skapar förutsättningar för en levande stadsdel med många människor som rör sig.

STRATEGIER

- Exploateringsgrad ska vara max 1,9 för hela Varvsstaden (beräknat på BTA/totala fastighetens area 19 hektar).

- Byggnadshöjd ska generellt vara max 16 - 21 m. (5-6+1 våningar i bostadshus eller 4-5+1 våningar i kontorshus). Byggnadshöjder ska varieras så att goda solförhållanden skapas på bostads-, skol- och förskolegårdar, parker och publika platser.

- Enstaka, korta högre byggnader upp till högst 32 m får förekomma mot Stora Varvgatan och Neptunigatan samt i utpekade lägen enligt diagram ovan.



ALLMÄN PLATSMARK

Fördelningen mellan allmän platsmark och kvartersmark är baserad på dels stadens behov av trygghet och dels på byggherrens behov av flexibilitet.

Allmän platsmark säkrar allmän tillgänglighet till kaj, huvudstråk, platser, parker och torg. På kvartersmark finns sedan flexibilitet i utformningen för byggherren. Vissa sekundära stråk inne i kvartersblock (randiga på kartan) utreds vidare i detaljplaneskede.

Utvecklingsplanen och tillhörande principer ger att cirka 45% av fastighetsytan är allmän platsmark (inkluderat kopplingar genom kvarter). Detta kan komma att ändras i dp-skede beroende på hurvida kopplingar genom kvarter hamnar på kvartersmark eller ej.

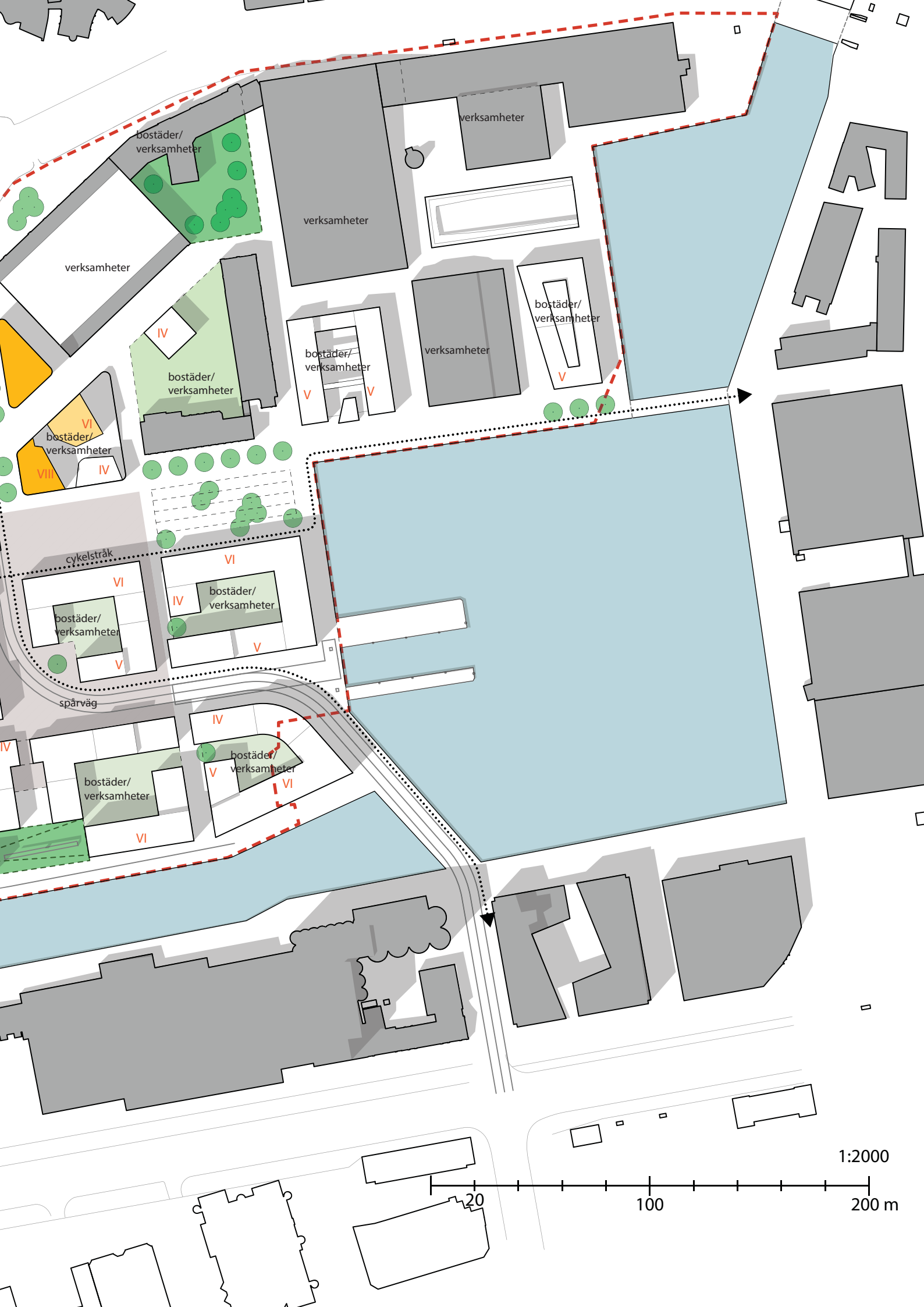
STRATEGIER

- Parker och platser ska utgöra allmän platsmark, inklusive pocketparkerna.
- Allmän platsmark ska hålla hög klass och genomsyras av ett långsiktigt hållbart perspektiv.

3.2 ILLUSTRATIONSPLAN

Illustrationsplanen visar en av många möjliga implementeringar av strategiplanen.





bostäder/
verksamheter

verksamheter

verksamheter

verksamheter

IV
bostäder/
verksamheter

bostäder/
verksamheter
V V

verksamheter

bostäder/
verksamheter
V

VI
bostäder/
verksamheter
VIII IV

bostäder/
verksamheter

cykelstråk

VI
bostäder/
verksamheter
IV V

bostäder/
verksamheter
VI V

spårväg

IV
bostäder/
verksamheter
V VI

bostäder/
verksamheter
VI

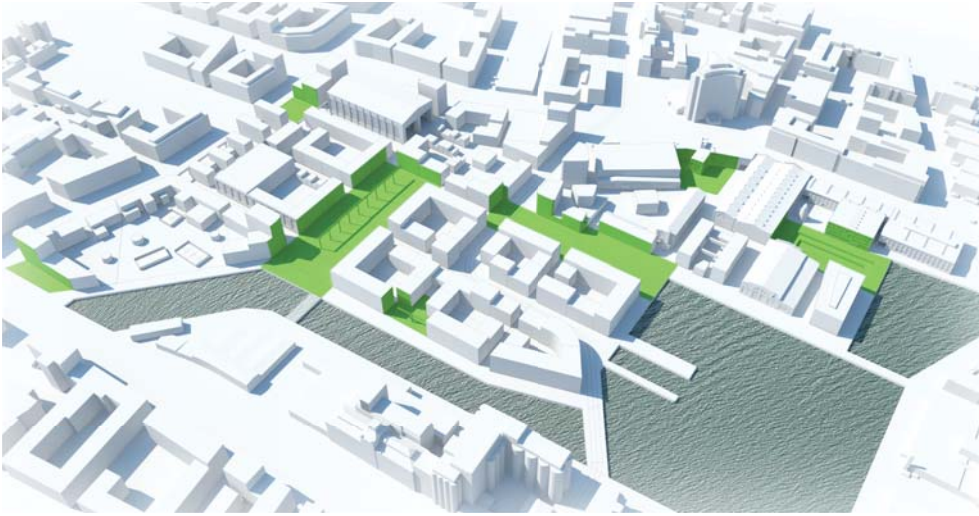
1:2000

20

100

200 m

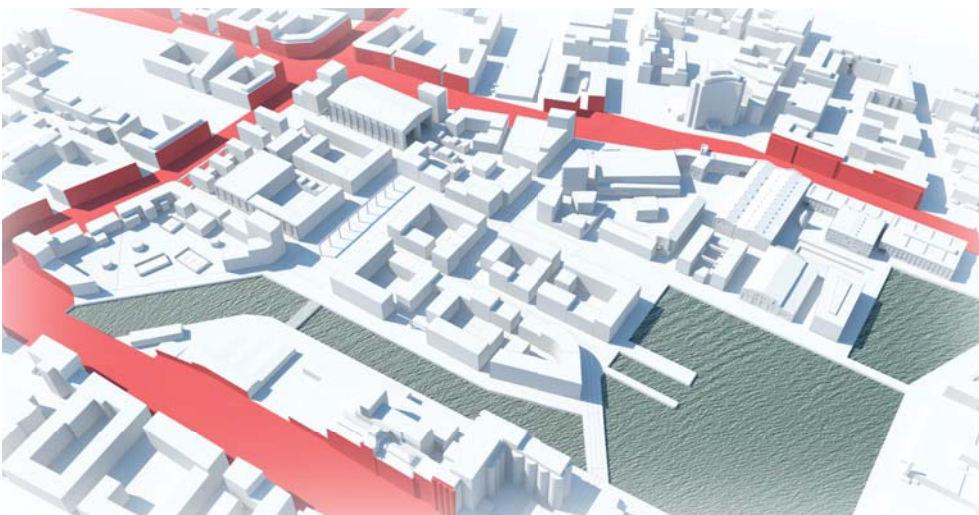
3.2.1 PRINCIPER, ILLUSTRATIONSPLAN



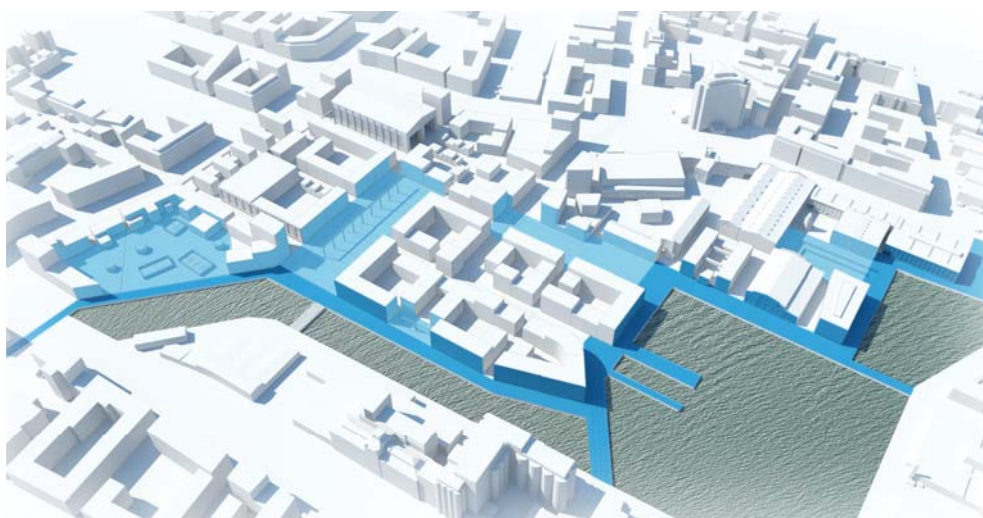
OFFENTLIGA PLATSER
Stadsrummen binder ihop delarna med varandra och omgivningen. De karaktäriseras av vatten, historia och grönska. Huvudstråken möts i ett centralt torg som blir hjärtat i stadsdelen. Här finns goda förutsättningar för handel, kultur, folkliv och service – både till vardags och till fest.



KVARTEREN
Gemensamt för kvarteren är stadsmässigheten och relationen till platsens historia: skalreferens till de befintliga varvshallarna i kajkvarteren, återanvändning av byggnader och byggnadselement i historiska kvarteren och inspiration av befintlig ruderatgrönska i skolkvarteret. Väster om Esplanaden ansluter Hamnportens bebyggelse.

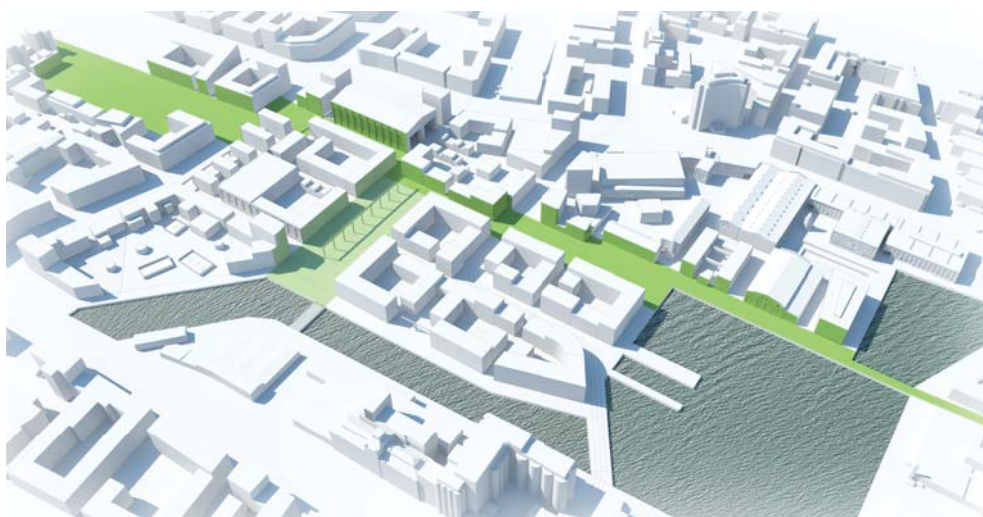


OMGIVANDE HUVUDSTRÅK
Einar Hansens Esplanad är ett brett grönt trafikstråk som leder norrut från Neptuniplatsen genom hela Västra Hamnen. Söder om Varvsstaden löper Neptunigatan och i norr avgränsas området av Stora Varvsgatan.



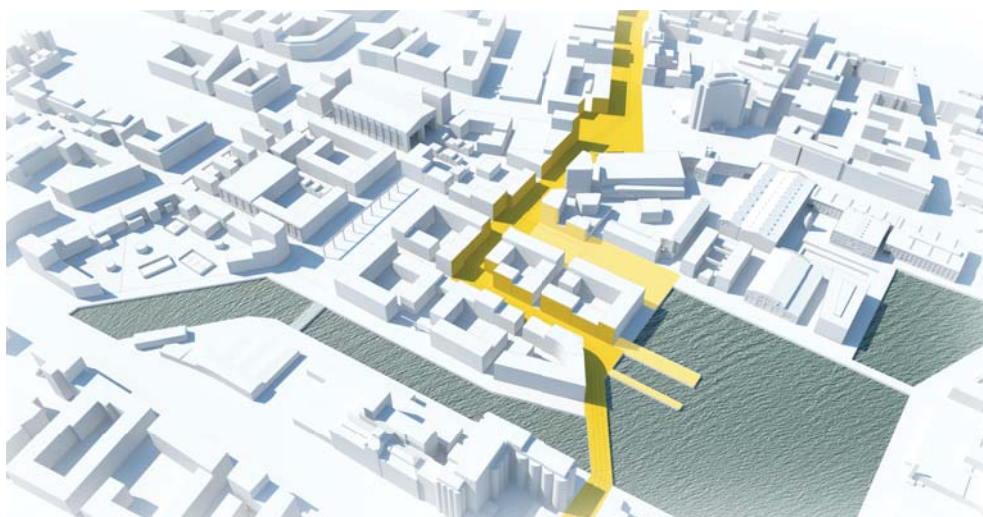
KAJSTRÅKET OCH PLATSER VID VATTNET

Varvsstadens viktigaste publika rum kopplas till vattnet, och vattnet kopplas djupt in i Varvsstaden. Resultatet blir en upplevelserik kajpromenad, som skiftar karaktär när den passerar Varvsstadens olika delar.



ÖST-VÄSTSTRÅKET

En sekvens av gröna och blå rum med olika typer av bevarade byggnader och element. Stadsrum som ömsom öppnar upp och smalnar av för att dramatisera kontrasten mellan platserna. Ett av Varvsstadens huvudstråk för gång och cykel.



NORD-SYDSTRÅKET

Ett urbant gaturum som tar gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer över Varvsbassängen, in i kajkvarterens inre, över det bevarade golvet och över platsen med vidare blick mot parken.

3.2.2 PERSPEKTIV, ILLUSTRATIONSPLAN



PLATSEN, vid Gjuteriet, vy mot väst

Illustration: White arkitekter



ÖST-VÄSTSTRÅKET, vid Utrustningsverkstaden, vy mot väst

Illustration: White arkitekter



KAJPROMENADEN, vid Skolkvarteret, vy mot nordost

Illustration: White arkitekter



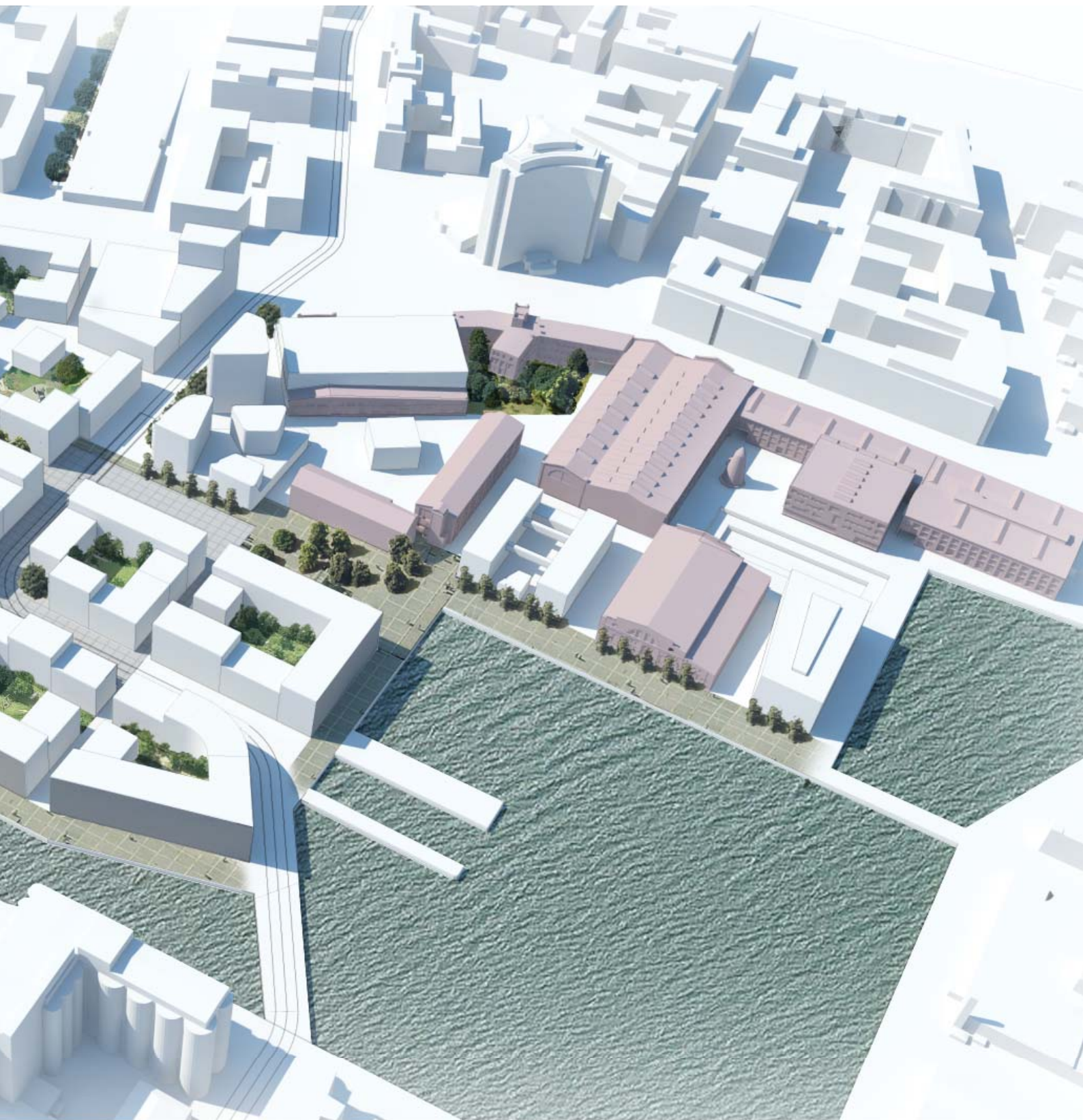
PARKEN, vid kajen, vy mot norr

Illustration: White arkitekter

3.2.3 FLYGBILD, ILLUSTRATIONSPLAN



Illustration: White arkitekter

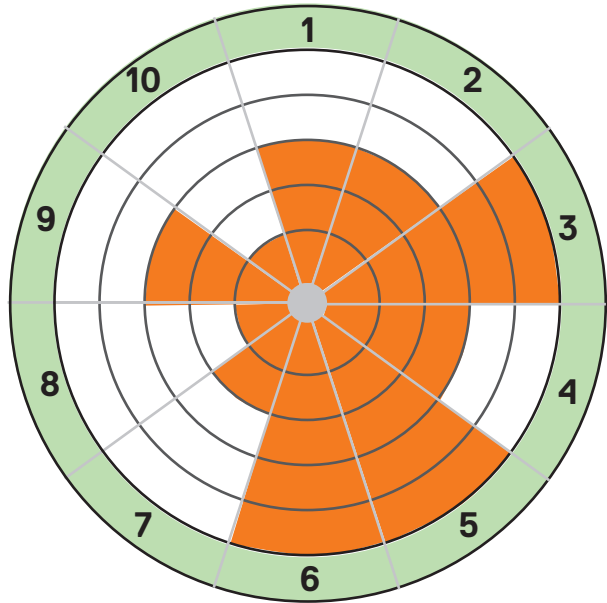


3.3 HÅLLBARHETSVÄRDERING

HÅLLBARHETSMÅL

I hållbarhetsrosen visas en skattning av utvecklingsplanen och de tio målen och strategierna ur ”Västra Hamnen 2031”. De tio målen är inga renodlade hållbarhetsmål utan hållbarhet ingår som en grund.

Hållbarhet ska genomsyra Varvsstaden både på områdes- och byggnadsnivå. Kvalitetsprogram, detaljplaner och andra styrande dokument kommer att precisera kraven inför varje utbyggnadsetapp, se kapitel 4 Nästa steg.



Hållbarhetsrosen visar hur väl utvecklingsplanen svarar upp mot de tio övergripande målen.

KONKLUSION HÅLLBARHETSROSEN

Skattningen är gjord som en helhetsbedömning med underrubriker för resp mål som hjälpfrågor. Betyget är i fem steg där fem är bäst.

Högst skattning får målen om hållbart resande (3), kommunal service (5) och närhet till blått och grönt (6). Resultatet visar att dessa mål är tydligt prioriterade i Varvsstaden.

Medelhög skattning får målen om varumärket (1), blandad stad (2), kvartersstad (4) och mötesplatser för alla (9). Det visar att dessa mål har goda förutsättningar att bli uppfyllda i förverkligandet.

Lägst och mest osäker skattning får målen om hållbart byggande (7), kretsloppstankar (8) och energi (10). Det beror på att lösningar och struktur inom dessa områden detaljeras i senare skede. Av den anledningen är strategier formulerade för dessa tre mål.

STRATEGIER FÖR MÅL 7, 8 OCH 10

- All ny bebyggelse ska redovisas avseende miljöbelastning i enlighet med akutella certifieringssystem (7, 8,10).

- Energiproduktion ska delvis ske lokalt i Varvsstaden genom t ex solceller, solfångare (10) .

- Malmö stads grönytefaktor ska tillämpas vid detaljplaneläggning och höga värden ska eftersträvas (7, 8, 10).

- Alla aktörer ska visa vägen genom föredömlig hantering av avfall och låg energiförbrukning i byggnader och verksamheter (8, 10).

- På privat mark ska användning av Miljöbyggprogram Syd eftersträvas (7, 8, 10).

- Varje plats och stråk ska ljusplaneras omsorgsfullt för att bevara dess särdrag, skapa trygghet, orienterbarhet och energieffektivitet (10).

- Klimatförändringar, t ex kommande havsnivåhöjning och risk för översvämningar, ska hanteras med både förebyggande åtgärder och åtgärder som minskar konsekvenserna (7).

10 MÅL OCH STRATEGIER UR ”VÄSTRA HAMNEN 2031”

1. Varumärket Västra Hamnen är starkt nationellt och internationellt

Det är känt att varumärket Västra Hamnen omfattar alla delområden, som också tydligt marknadsförs som en del av Västra Hamnen.

- Regional motor för näringslivet
- Hållbart näringsliv
- Öresundsexpo 2022
- Intressanta miljöer

2. Västra Hamnen är en blandad stad med levande gaturum

I varje nytt kvarter finns minst två olika funktioner.

- Varierande gaturum
- Bevarande
- flexibilitet
- Typsektioner gator
- Gatuplanteringar
- Blandade funktioner

3. Till Västra Hamnen reser man hållbart

Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska stå för minst 75 % av de boendes resor och 70 % av resorna till arbetsplatserna.

- Gent och gångvänligt
- Broar
- Cykeln ska synas och prioriteras
- Snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik
- Effektiv bilparkering
- Biltrafik på människors villkor

4. Västra Hamnen är en kvartersstad

Ny bebyggelse har en tydlig kvartersstruktur anpassad efter de funktioner som krävs.

- Helhetssyn
- Utformning av kvarter
- Byggnadshöjder

5. Det behov av kommunal service som uppstår inom Västra Hamnen tillgodoses där

Målet gäller all kommunal service, såsom förskola, skola, särskilt boende för äldre och LSS-boende. Förskolor uppförs i samma takt som behovet skapas vid ny bostadsbebyggelse.

- Skolor och förskolor
- Utbyggnad av kommunal service
- Effektiva lösningar för kommunal verksamhet
- Långsiktighet

6. I Västra Hamnen är det nära till blått och grönt

Ett stråk längs vattnet runt hela Västra Hamnen är tillgängligt och utformat så att alla malmöbor känner sig välkomna. Västra Hamnen upplevs som en grön stadsdel.

- Tillgängligt stråk längs vattnet
- Milda effekter av klimatförändringar
- Attraktiva parker
- Stora träd
- Vattenaxel
- Grön kvartersmark
- Rening av dagvatten

7. Västra Hamnen fortsätter att ligga i framkant avseende hållbart byggande

All ny bebyggelse ska redovisas avseende miljöbelastning i enlighet med aktuella certifieringssystem eller miljöbyggnadsprogram.

- Livscykelperspektiv
- Process och stöd
- Stadens egna projekt
- Självbyggeri

8. Kretsloppstankar präglar all konsumtion i Västra Hamnen

Mängden avfall är reducerad jämfört med 2011.

- Sortering av avfall
- Information om konsumtion
- Miljösamordning
- Dricksvattenförbrukningen ska minska
- Regnvatten som resurs

9. I Västra Hamnen finns mötesplatser för alla inomhus

Minst två ytterligare icke-kommersiella lokaler tillgängliga för allmänhet, föreningsliv och fritidsverksamhet.

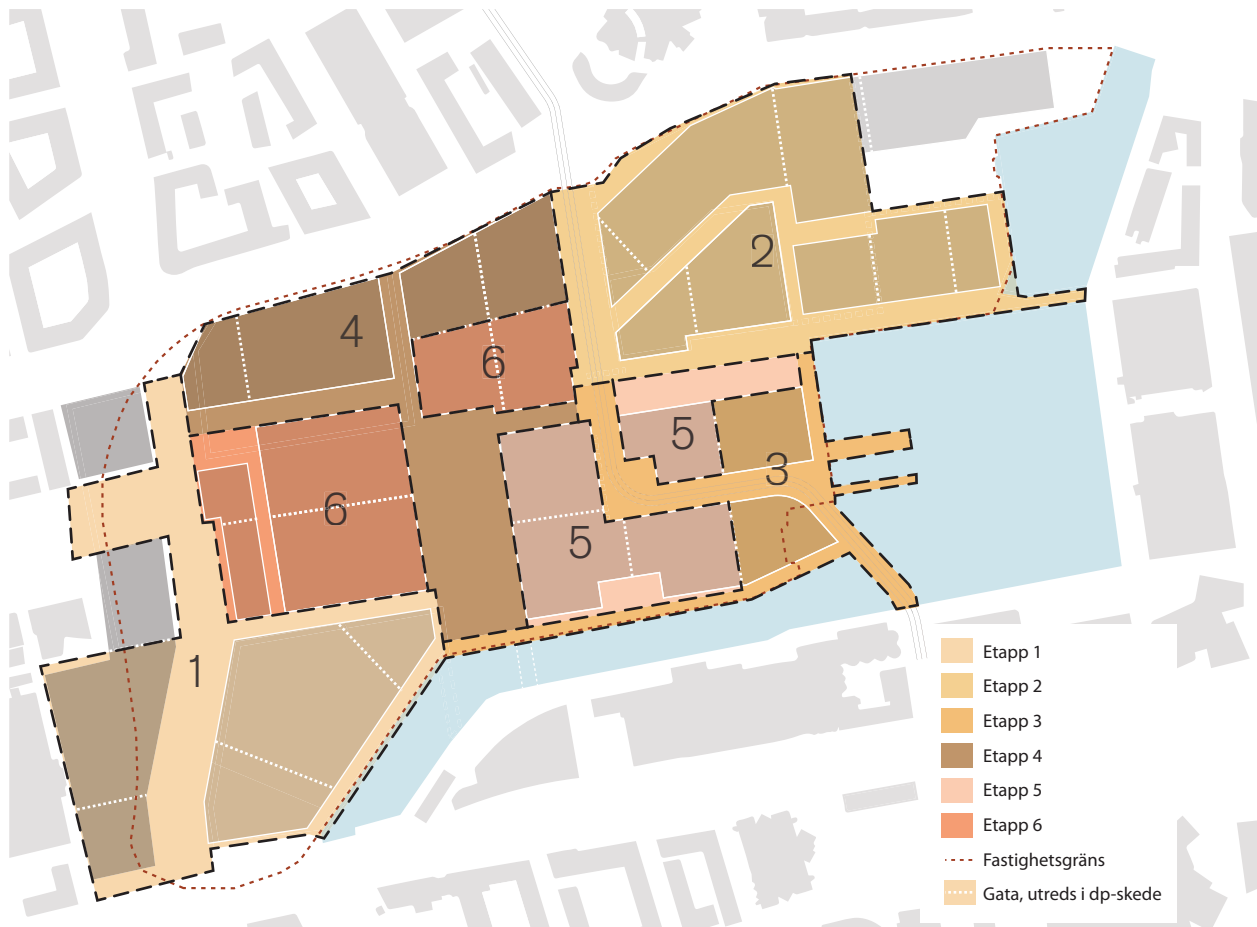
- Lokalt föreningsliv
- Stadsdelsbibliotek
- Samnyttjande av lokaler

10. I Västra Hamnen är energiproduktionen hållbar och energiförbrukningen låg

Boende och anställda i Västra Hamnen är ännu bättre på energibesparande åtgärder än 2013. Den energi som förbrukas i Västra Hamnen täcks på ett hållbart sätt.

- Hållbar energiproduktion
- Låg energiförbrukning

4. NÄSTA STEG



ETAPPER

Nästa steg är detaljplaneläggning av området och det sker i etapper. I samband med detta behöver ett antal utredningar och fördjupningar göras.

Varvsstaden byggs ut under en lång tidsperiod, och utbyggnadstakten kan variera beroende på konjunktur, efterfrågan och befolkningstillväxt. Beslut om spårväg kan komma att påverka etappernas utbredning, likaså förekomst av markföroreningar.

Inom respektive etapp kommer det att göras flera detaljplaner. Etapper och detaljplanernas inbördes ordning, beroende på förutsättningar, kan dock komma att byta plats. Utbyggnad av samhällsservice såsom skola och förskola är prioriterad. Utbyggnad av kvarteren närmast kanalen är avhängig bullerproblematik från Lantmännen Cerealia.

VERKTYG/UTREDNINGAR

För att uppnå ett stadsbyggande präglad av kvalitet och helhet ska det till varje detaljplan finnas ett antal verktyg/utredningar som säkrar och stöder planarbetet. I starten av en ny detaljplan ska beslut tas om vilka verktyg/utredningar som är relevanta för projektet. Dessa ska ingå i samrådshandlingarna.

OMRÅDESNIVÅ

Teknisk försörjning

Tid: Etapp 1.

Omfattning: Hela området.

Innehåll: VA, värme, avfall, energiförsörjning, yttre VA, översvämningsrisk.

Mobilitetsstrategi

Tid: Etapp 1.

Omfattning: Hela området. Uppdateras sedan per etapp.

Innehåll: Beteende- och påverkansåtgärder på både områdes-, fastighets- och individnivå för att minska behovet av bilresor.

Förprojektering spårväg (nord-sydliga stråket)

Tid: Etapp 1 alt 2 (beroende på Maskinverkstaden).

Omfattning: Berörda delar av området.

Innehåll: Läge plattformar, infart p-hus, typsektion, spårdragning.

Omgivningspåverkande verksamheter

Tid: Etapp 1.

Omfattning: Hela området.

Innehåll: Hur hantera stadsomvandlingen och den successiva utbyggnaden i relation till omgivningspåverkande verksamheter, t ex industribuller och luftkvalitet.

ETAPP/DETALJPLANENIVÅ

Kvalitetsprogram

Omfattning: Per dp eller etapp, i förekommande fall principer för hela området avseende allmän platsmark.

Innehåll: Gestaltning, hållbarhet, principer för innehåll/funktioner och bevarande.

Gestaltning

Innehåll: Byggnader och mark. Parker, torg, kajer, gator.

Hållbarhet

Innehåll: Tydliggöra, mäta och utvärdera hållbarheten med utgångspunkt från kapitlet 3.3 Hållbarhetsvärdering. Särskilt fokus ska läggas på målen 7, 8 och 10.

Principer för innehåll/funktioner

Innehåll: Handel, offentlig service, målpunkter, bottenvåningar, parker, torg, kajer, gator.

Bevarande

Innehåll: Hantering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse tillsammans med nya funktioner.

5. FÖRDJUPADE STUDIER

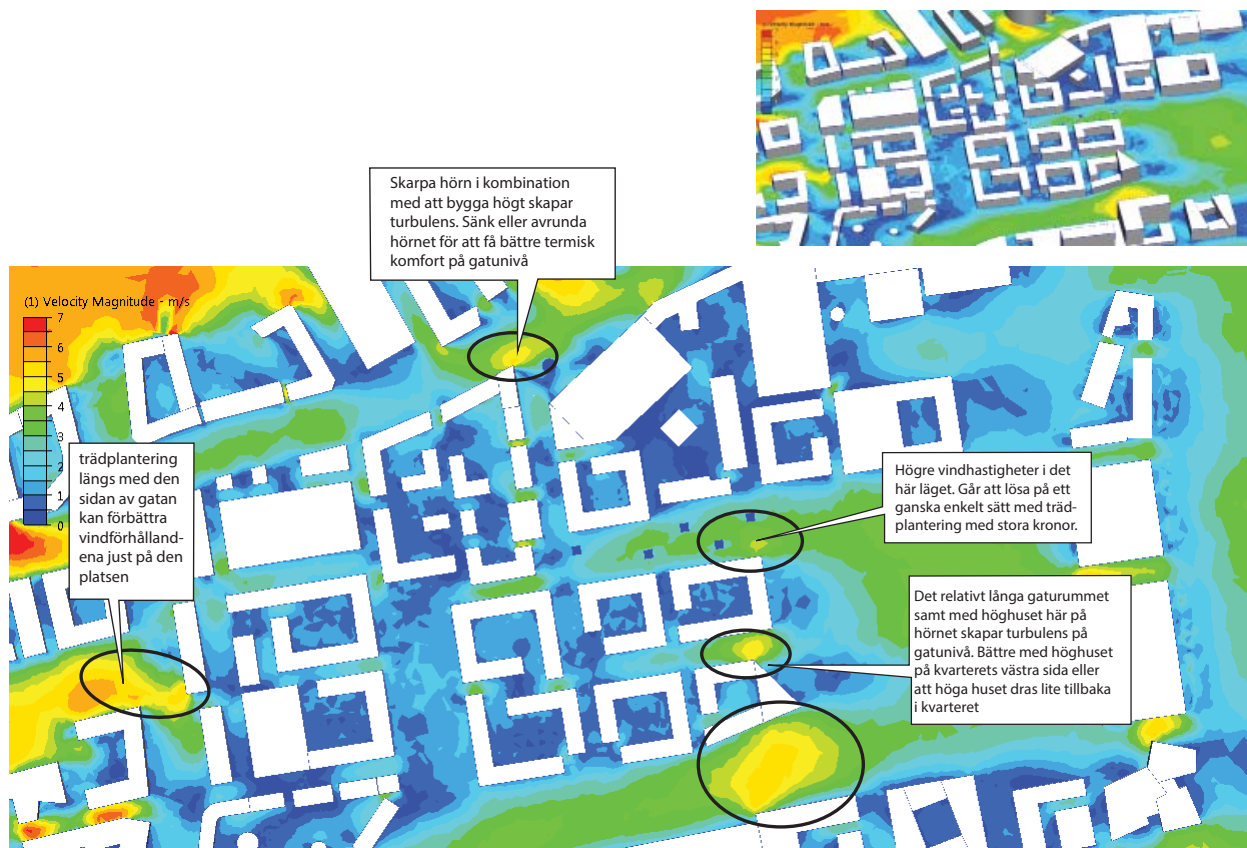
LJUDMILJÖ - TRAFIK- OCH INDUSTRIBULLER

Varvsstaden påverkas av buller från i huvudsak två källor: trafikbuller från huvudgatorna Stora Varvsgatan och Esplanaden samt industribuller från Lantmännen Cerealia. Beräkningar av trafik-och industribuller i Varvsstaden har gjorts av ÅF 2012. Bebyggelsestrukturen har sedan dess ritats om i samband med utvecklingsplanens framtagande, men principiellt gäller beräkningarna som relevant bullersituation.

Trafikbuller från huvudgatorna påverkar de kvarter som ligger närmast intill gatorna. Förutsatt att kvarterstrukturen blir relativt sluten och bullerskyddade innergårdar skapas, beräknas riktvärden för trafikbuller för bostäder klaras utan större åtgärder. Som i alla trafikbullerutsatta lägen i en stad kan dock enkelsidiga lägenheter mot dessa gator bli svåra att bygga, vilket får utredas vidare i detaljplaneskede.

Industribuller från Lantmännen Cerealia påverkar i dagsläget kvarteren längs kanalen. För att kunna bygga bostäder här krävs det i nuvarande situation mycket omfattande åtgärder för bullerkällorna - både i form av skärmning av transporter (rörliga ljudkällor) samt ljuddämpning vid/på kvarnbyggnaden (stationära bullerkällor). Ett alternativ är att man närmast kvarnen bygger kontor eller liknande som skärmar bostäderna. Det skulle dock fortfarande krävas åtgärder för att dämpa bullret (för att klara riktvärden för kontorslokaler) men dessa skulle vara mindre omfattande. Vilka åtgärder som eventuellt krävs och vem som ska bekosta dessa behöver utredas vidare.

När Lantmännen Cerealia på sikt flyttar blir det möjligt att bygga bostäder närmast kajen utan större bullerdämpande åtgärder.



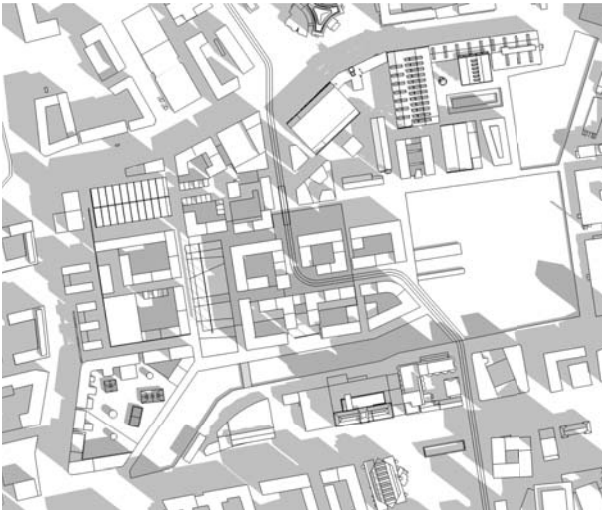
Vindstudie baserad på tidigare planförslag av White arkitekter.

MIKROKLIMAT

Västra Hamnen är en vindutsatt plats på grund av sitt läge nära havet. En stor utmaning är därför att skapa lägenom genom att utforma bebyggelse och grönska på ett sätt som stoppar vinden. Vindstudierna som gjorts visar på en generellt god vindmiljö, med undantag för framförallt platser vid huvudgatorna nära höga byggnader.

Solstudierna på nästa sida visar på en generellt god solmiljö, dock med vissa relativt skuggiga innergårdar. Detta kompenseras i viss mån av att de offentliga rummen är solbelysta under större delen av dagen och därmed har god kvalitet.

SOLSTUDIER



20 mars kl 9.00



20 juni kl 9.00



20 mars kl 12.00



20 juni kl 12.00



20 mars kl 15.00



20 juni kl 15.00

6. MEDBORGARDIALOG

TEMA: OFFENTLIGA RUM

SYFTE

Syftet med medborgardialogen var att framförallt diskutera innehåll och aktiviteter i de offentliga rummen – torg, park och kajstråk.

DIALOGMÖTEN

Tre dialogmöten hölls i april 2013 och sammanlagt deltog drygt ca 200 personer, varav 40 % kvinnor och 60 % män. En stor del av samtalen utspann sig runt den fysiska modell som fanns på plats. Synpunkterna är sammanfattade på sid 42-43.

WEBBENKÄT

En webbenkät fanns på www.malmo.se under april 2013. Här kunde man ge synpunkter med utgångspunkt från tre visionsbilder: kajstråken, torget och parken. Totalt 34 svar kom in. Synpunkterna är sammanfattade på motstående sida. Synpunkterna är sammanfattade på sid 44.

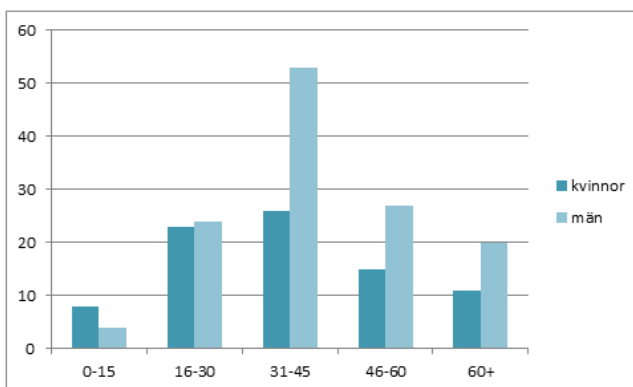
HUR TAS SYNPUNKTERNA OMHAND?

Majoriteten av synpunkterna rör detaljutformning och innehåll i de publika rummen – parker, torg, kajstråk, gator – och de ligger till grund för gatukontorets arbete i nästa steg.

Många ville också prata om arkitektur och struktur. Kvartersstruktur och byggnadsutformning jobbar stadsbyggnadskontoret vidare med i detaljplanerna. Utvecklingsplanen utgör grunden för detta, med en struktur som ger bra förutsättningar för t ex vattenkontakt, gröna platser och stråk, kollektivtrafik och blandad stad.



Dialogmöte Kockum Fritid.



Statistik över deltagare i dialogmötena. Uppskattad ålder.



Dialogmöte Ica Maxi.



Dialogmöte MEC.

DIALOGMÖTE OM

ARKITEKTUR



Mer grönska

Inte putsade fasader

Bilparkering i garage under mark

Riv inte utan bevara de gamla byggnaderna och ge dem nya funktioner.

Blanda högt och lågt, variera skala och höjder

Utblickar från egna bostaden är viktigt

Hus som konstverk, individuellt uttryck

Tydlig gatuhierarki

Småhus

Bygg småskaligt

Bostäder

Öppna upp Varvsstaden mot omgivningen, ta bort barriärer

Bra ljudmiljö

Gör strukturen mer småskalig, organisk och varierad

Varierad färgsättning

Bostäder i NO-delen

Bygg höga hus

Variera byggnaderna i vertikalled

Hejda vinden med byggnader och grönska

Bygg slutna kvarter

Bygg inte enformigt och fyrkantigt som i Fullriggaren – mer som Bo01 med vinklar och vrår

Behåll den unika industrikaraktären och känslan av gammal hamn/varv. Bygg nytt med inspiration från det gamla

Risk att Esplanaden upplevs ödslig

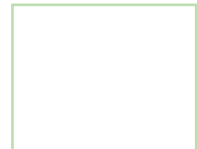
Mindre men fler gröna platser

Mänskligare arkitektur

Använd resultaten från UngBo12

DIALOGMÖTE OM

AKTIVITETER



Loppis, julmarknad, torghandel, Bondens marknad

Lekplatser/stoppunkter som ligger på vägen till något

Odling

Lekplatser utspridda i området

Vattenlek

Skridskoåkning

Varierad terräng, klättrvänligt

Verkstäder, fotostudio, ateljéer, tryckeri, ungdomsverksamhet

Aktivera sig vuxna tillsammans med barn

Trådlös wi-fi

Lekotek/retoy

Konstmuseum, biograf, teater, konserter, experimenterium, bildspel på kvarnen

Kvällsaktiviteter

Solstolar och soldäck

Caféer och uteserveringar

Något som lockar folk att besöka/stanna i området

Utegyms, löparslingor med mjukt underlag, multisportarena, tennishall, fotbollsplan, pulkabacke, ridhus, isbana, promenadstråk, boulebana, cykeluthyrning, spontanidrott t ex brännboll

Picknick, lekkullar, monsterstig, spännande rum för vuxenlekar, trafikskog

Synliggöra/berätta om varvshistorien

Små parker

DIALOGMÖTE OM

KOMMUNIKATIONER



Bra cykelvägar: kopplar V Hamnen till City, tillräckligt breda, olika sorter (snabba/långsamma)

Kollektivtrafik nära och bra för folket

Spårvagn

Förbättra för biltrafiken

Båttaxi

Fler och praktiska cykelparke- ringar

Trådbussar

Planskilda trafiklösningar

Försvåra för biltrafiken

Bilparkering: nära, bekväm, tillräck- ligt lång p-tid

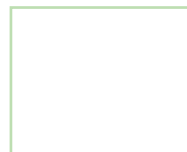
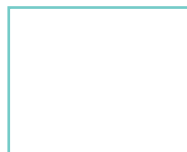
Hållplats nära Klaffbron

Spårvagn via Nordenskiöldsgatan istället

Tänk på dem som inte vill cykla

DIALOGMÖTE OM

VID VATTNET



Broar som möjliggör fritidsbåttrafik

Isbana som flyter i Varvssängnen

Cirkulerande vatten i kanaler

Trampbåtsuthyrning

Småbåtshamn, bryggor, motor- båtar, husbåtar

Stora träd längs vattnet

Kajstråk som är promenad- och sittvänligt, med bryggor och trädäck

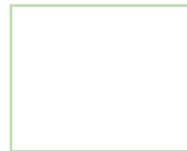
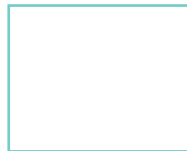
Badplats

Mer kanaler

Kajakhållplats

DIALOGMÖTE OM

SERVICE



Saluhall

Butiker vid huvudgatorna

Lokaler för ideell verk- samhet: möten, samtal, gemenskap

Små lokaler för specialbutiker

Skomakare

Konditori

Småskaliga verksamheter, inte bara café/restaurang

Alternativa boendeformer

Bryggeri

Förskolor och skolor

DIALOGMÖTE OM

MÖTESPLATSER



Utveckla Gamla Dockan med musik och kultur

Platser inomhus - gratis, vardagsställen, kultur, shopping

Vindskyddade platser vid vattnet

Caféer med uteserveringar

Stadsodling

Platser där olika åldrar blandas

Platser utomhus - ger rörelse

Bekväma sittplatser, med utsikt, i både sol och skugga

Folk som lever och vistas, umgås

Gröna miljöer att pausa i

Folkliv dygnet runt

Grillplatser

Bra belysning för trygghet

WEBBENKÄT OM

KAJSTRÅKET

Olika sorters bostäder: kollektivhus, loftlägenheter, urbana villor

Soliga ställen

Ingen sten-betong-asfaltöken



Husbåtar, fritidsbåtar, museibåtar, vandrarhemsbåtar, fiskebåtar

Cyklar

Intensitet

Lokaler för kultur med låga hyror och korta kontrakt, kulturhus

Gång- och cykelbroar

Blandade funktioner

Grönytor onödigt

Fontäner

Inga privata båtbyggor

Prioritera experiment

Bevarade detaljer

Inga parkerade bilar

Balkonger

Grönska och träd

Bygga tätt

Gratis sittplatser, bänkar

Musik

Levande miljö

Unikt för Malmö, egen stil

Vacker och varierad bebyggelse

Mer intimt och personligt än i Dockan

Inte enbart kontor

Aktivitet, folkliv

Rustik fabriksmiljö

Småaffärer

Nyskapande vågade element

Caféer, restauranger, kvarterskrogar, uteserveringar

Utställningar

Lättillgängligt vatten

Naturliga mötesplatser

Locka hit besökare och turister

Inte lägenheter i bottenvåningen

Bohemkänsla

Läplatser

Badplats, fiskeplats

Gräs

WEBBENKÄT OM

TORGET

Fontän, vatten

Så lite kommersiellt tjafs som möjligt

Balans mellan bevarat och nytt

Tydligt separerade cykelstråk

Små butiker

Inga p-platser och bilar

Butiker och serveringar i markplan, inte bostäder



Musik

Schack, pingis, fotbollsspel, qi gong, spontandrott, lekplats, utegym

Blanda lokaler och bostäder

Vindskyddat

Ingen betong

Spårvagnshållplats

Människan i fokus

Gatesten

Mat

Kiosk

Människor i rörelse

Tidningsstånd

Gemenskap

Sittplatser

Rätt belysning

Generöst påkostade offentliga rum och i övrigt mycket tät bebyggelse

Torghandel

Inspiration från Spitzbunkern: trä mosaik sten jord

Människor i rörelse

Laddningsstation för elcykel

Inte för stort torg

Förlängning av centrala Malmö

Bevarade detaljer från hamnverksamheten

Caféer

Träd, park, grönska

Saluhall, fiskmarknad

Enkelt klassiskt torg

Ingen slypark

Ett torg som är ett torg

WEBBENKÄT OM

PARKEN

Publika byggnader i markplan hela vägen runt

Träd och fruktträd

Lummig grönska

Stigar

Låt förskolorna använda parken dagtid som sin friyta

Buskar och bärbuskar

Rumsligheter

Liten och intensiv park

Mycket människor

Plats för harmoni och eftertanke

Aktiviteter som Superkilen, Kph

Trädkoja

Öppna ytor för rekreation

Inget nytt Dockan

Inte inburade idrottsytor

Bullerfri zon

Vindskyddat

Urban park

Fikaställen

Stort konstverk i mitten

Gärna inhägnad och stängd nattetid

Offentliga solstolar

Ingen biltrafik längs parken, inga parkeringar

Inspiration från The Highline i New York

Bänkar i olika lägen och sorter

Inga menlösa gräsytor

Hellre engelsk park än modernt och stelt

Gräsmatta, stora gräsytor för olika aktiviteter

Träblock att sola och hänga på

Mosaik, färg, form, grönt, kullar

Hundrastgård

Boule, basket, fotboll, skateramp

Bra belysning på vintern

Odlingsmöjligheter

Lekplats, naturlekplats

Djurliv

Barn, barn, barn

Synlig dagvattenhantering



7. KÄLLOR

UTREDNINGAR FÖR UTVECKLINGSPLANEN

- Trafik- och industribullerutredning, ytterligare utbyggnad av Varvsstaden, samlad bedömning. ÅF Infrastructure AB, 2012-06-05.
- Trafikbullerutredning vid skolan. Stadsbyggnadskontoret, april 2013.
- PM Varvsstaden parkeringsbehov. Tyréns AB, 2013-04-08.
- PM Varvsstaden trafikallstring. Tyréns AB, 2013-04-08.
- Luftkvalitetsberäkning för förskolor och skolor nära Esplanaden. Miljöförvaltningen, maj 2013.
- Varvsstaden Vindmiljøundersøgelse. Vind- og Klimalaboratoriet på Arkitektskolen Aarhus, januari 2013.
- Gestaltungsstudie, parallellt uppdrag. Marge+Land Arkitekter, White Arkitekter, Nyréns Arkitektkontor. December 2013.

UTREDNINGAR FÖR VÄSTRA HAMNEN OCH MALMÖ

- Översiktsplan för Malmö – ÖP2012, utställningsförslag. Malmö stad, januari 2013.
- Västra Hamnen 2031 – ett hållbart och gott liv åt alla. Malmö stad 2013.
- TROMP (Trafik- och mobilitetsplan, under arbete, Malmö stad 2014)

ÖVRIGT

- Pp 6030, Planprogram Varvsstaden. Stadsbyggnadskontoret 2011.
- Miljöbyggprogram SYD version 2. Malmö stad, Lunds kommun och Lunds universitet, 2012.
- Utemiljö vid förskolor i Malmö – ett verktyg för planering, utformning och bygglovgranskning. Malmö stad, 2011.

