

PLAN- PROGRAM VARVSSTADEN



Pp 6030
Malmö stadsbyggnadskontor
Godkänt av SBN 2011-08-25



MEDVERKANDE

BESTÄLLARGRUPP

Christer Larsson, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Jan Johansson, Peab Sverige AB

STYRGRUPP

Kerstin Åkerwall, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Ingemar Gråhamn, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Gunnar Ericson, Malmö stad, Gatukontoret
Klas Nydahl, Malmö stad, Gatukontoret
Per-Arne Nilsson, Malmö stad, Miljöförvaltningen
Anders Svensson, Peab Sverige AB
Jan Hildingsson, Peab Sverige AB
Susanne Persson, Peab Sverige AB
Pia Andersson, Annehem Bygg och Projekt AB

PROJEKTLEDARE

Ulrika Signal, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret (medförfattare)
Karin Månsson, Peab Sverige AB

ARBETSGRUPP

Kristina Nilsson, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret (medförfattare)
Jessica Jaremo, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Åsa Bjerndell, White Arkitekter AB
Jonas Olsson, White Arkitekter AB
Anders Nilsson, White Arkitekter AB
Martin Sundberg, White Arkitekter AB

FOKUSGRUPP

Lars Böhme, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Jan-Olof Jönsson, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Ingela Ljungdell, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret
Magnus Hillberg, Malmö stad, Miljöförvaltningen
Inga-Lill Ölin, Malmö stad, Gatukontoret
Camilla Morland, Malmö stad, Gatukontoret
Ewa Sundström, Malmö stad, Gatukontoret
Peter Wickström, Peab Sverige AB
Per Eneroth, Tyréns AB

REFERENSGRUPP

Katarina Pelin, miljödirektör, Malmö stad
Elisabeth Lundgren, kulturdirektör, Malmö stad
Kerstin Gustafsson, gatudirektör, Malmö stad
Mats Olsson, arkitekt

MODELL FÖR VÄRDEBASERAD PLANERING

White Arkitekter AB i samarbete med
Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad

BÄSTA FÖRSLAG PARALLELLA UPPDRAG, BEARBETNING STRUKTURPLAN

Pernille Schyum Poulsen, Tegnestuen Vandkunsten
Jan Albrechtsen, Tegnestuen Vandkunsten

KONTAKTPERSONER

Kristina Nilsson, Handläggare Pp Varvsstaden,
Malmö stad Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 040-34 22 92 eller 0709-34 22 92
E-post: kristina.nilsson14@malmo.se

Ulrika Signal, Projektledare Västra Hamnen,
Malmö stad Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 040-34 90 32 eller 0709-34 16 27
E-post: ulrika.signal@malmo.se

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

FÖRORD	5
SAMMANFATTNING	6
KAPITEL 1.	
INLEDNING	9
1.1 Syfte och mål	10
1.2 Attraktivt och hållbart	11
1.3 Programarbete och process	14
KAPITEL 2.	
FRÅN VISION TILL VERKLIGHET	17
2.1 Kärna: Unika Varvsstaden	18
2.2 Vision: Kontrastrika Varvsstaden	22
2.3 Värden	24
2.4 Värdeplan	26
2.5 Strategier	28
Nätverkande och inbjudande stråk	30
Nyfikna och utmanande platser	34
Historisk och nyskapande bebyggelse	40
2.5 Strategiska projekt och verktyg	46
KAPITEL 3.	
PROCESS	49
3.1 Samverkan	50
3.2 Utveckling och utvärdering	50
3.3 Etapper och tid	51
3.4 Fastighetsrätt och ekonomi	51
KAPITEL 4.	
FÖRUTSÄTTNINGAR	53
4.1 Stråk	54
Mobilitet	54
Stråkanalys	56
Teknisk försörjning	57
4.2 Platser	58
Befintliga platser	58
Analys av offentliga rum	59
4.3 Bebyggelse	60
Arvet från varvet	60
Befintliga verksamheter	62
Kommersiell service	64
Kommunal service	64
4.4 Process	65
Parallella uppdrag	65
Kreativa plattformar	66
Skissarbete	67
KAPITEL 5.	
KONSEKVENSBESKRIVNING	69
5.1 Sociala konsekvenser	70
5.2 Ekonomiska konsekvenser	70
5.3 Miljökonsekvenser	71
5.4 Hälsa och säkerhet	72
5.5 Trafikkonsekvenser	74
5.6 Riksintresse	75
5.7 Nollalternativ	76
5.8 Fortsatt miljöbedömning	76
KÄLLOR	79

”Det gemensamma målet är att Varvsstaden ska bli en attraktiv stadsdel med tydlig identitet inom hållbar och nyskapande stadsutveckling.”



FÖRORD

Detta planprogram är ett första steg i utvecklingen av Varvsstaden som är ett samarbetsprojekt mellan Malmö stad och Peab Sverige AB. Det gemensamma målet är att Varvsstaden ska bli 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 bland annat infrastruktur. Det innebär en stor efterfrågan på attraktiva, konkurrenskraftiga och hållbara stadsmiljöer i regionen. Genom att vara innovativ till struktur och innehåll ska Varvsstaden bidra till en ny dimension för Västra Hamnen och Malmö.

Stadsbyggnadskontorets 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 bärighet och teknisk utveckling skapar förutsättningar för att Varvsstaden ska vara en attraktiv och hållbar stadsdel – socialt, ekonomiskt och ekologiskt.



Visionsbild för Varvsstaden.

SAMMAN- FATTNING

Varvsstaden sträcker sig från klaffbron i öster till Skeppsbyggaregatan i väster och är ett av Malmös stora utvecklingsområden. Totalt planeras 1500 nya bostäder och 5000 nya arbetsplatser som ska kombineras med skola, förskolor, handel och ett stort offentligt rum i en av de befintliga hallkonstruktionerna som blir ett signum för Varvsstaden.

SYFTE OCH MÅL

Planprogrammet för Varvsstaden ska klarlägga förutsättningar och ange riktlinjer för omvandlingen från industri- och verksamhetsområde till blandad stad. Målet är att skapa en innerstadsmiljö med en stor variation i funktioner, en rikedom på mötesplatser och levande publika rum. Tanken är att bevara och hitta nya funktioner för en mängd av de befintliga kulturhistoriskt bevarandevärda byggnaderna i området. Utgångspunkten är *Malmö 2005 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan* där området anges som utredningsområde med syfte att omvandla till en blandad stadsdel där hänsyn till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse tas. Varvsstaden ska bli en attraktiv stadsdel med tydlig identitet inom hållbar och nyskapande stadsutveckling och det första steget är att ta fram ett värdebaserat planprogram för området.

ATTRAKTIV OCH HÅLLBAR STAD

En hållbar Varvsstad tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers behov. Hållbarhetsfrågorna integreras i planprocessen och ligger till grund för utvecklingen av Varvsstaden i alla skeden.

Genom att möjliggöra utbyggnad och förtätning i centrum- och kollektivtrafikhäna lägen sker hushållning av markresurserna vilket bidrar till att stadens mål för hållbarhet kan uppfyllas. En tät blandad stad innebär att nya riktlinjer och kreativa lösningar behöver utvecklas vad gäller yteffektiva och kvalitativa lösningar.

Kultur i bred bemärkelse är en viktig del för ett socialt hållbart samhälle. Kulturell hållbarhet innebär såväl konst som kulturarv. Tillfälliga kulturanvändningar kan fungera som incitament och drivkraft för Varvsstadens stadsomvandling. Genom att tidigt och med små medel initiera kulturhändelser kan området etableras fysiskt och mentalt i malmöbornas sinne.

Planprogrammet för Varvsstaden är upprättat efter en modell för värde- och processbaserad stadsutveckling. Det värde- och processbaserade arbetssättet innebär att planprogrammet anger en generell struktur där inriktningen för kvalitet och hållbarhet läggs fast. Strukturen möjliggör ett flexibelt innehåll som kan variera över tid efter hand som behov och förutsättningar förändras. Arbetssättet öppnar för dialog, återkoppling och en kontinuerlig stadsutvecklingsprocess. I framtagandet av planprogrammet för Varvsstaden har Malmö stad och Peab Sverige AB formulerat en gemensam vision.

VISIONEN OM DEN KONTRASTRIKA VARVSSTADEN

Det är kontrasterna som gör Varvsstaden så unik. Kontrasterna finns såväl i den fysiska miljön som hos människorna som befolkar stadsdelen och det är i spänningsfältet mellan kontrasterna som Varvsstadens identitet uppstår. Varvsstadens unika struktur är också kontrasterande mot övriga Malmö och Västra Hamnen. Varvsstadens nya mötesplatser för kultur, rekreation och andra attraktioner kontrasterar till och kompletterar stadens befintliga utbud.



Visionsbild för Varvsstaden.

Visionen konkretiseras genom övergripande värden som specificerar intentioner och förhållningssätt till den fysiska strukturens tre byggstenar – stråk, platser och bebyggelse:

1. Nätverkande och inbjudande stråk
2. Nyfikna och utmanande platser
3. Historisk och nyskapande bebyggelse

Strategier för att uppnå värdena har tagits fram för att ange riktlinjer för den fysiska utformningen. Strategierna behandlar karaktärer och funktioner för byggstenarna och beskrivs med ord, principillustrationer och referensbilder för att ge vägledning och säkra kvaliteter för det fortsatta arbetet.

ETAPPER OCH TID

Varvsstaden planeras vara fullt utbyggd omkring år 2030. Områdets storlek gör att detaljplaneringen kommer att genomföras i etapper. Idag finns det verksamheter inom planområdet med hyreskontrakt som löper ut mellan 2013-2015. Efter detta kan befintliga och nya hyresgäster använda byggnaderna på kortare kontrakt i väntan på detaljplanering.

KONSEKVENSER

Planprogrammet ger goda förutsättningar att skapa en attraktiv och levande stadsdel med ett rikt och varierat folkliv. Att skapa nya broar åt öster och söder för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik är en förutsättning för att kunna minska dagens barriäreffekter och koppla ihop Västra Hamnen med innerstaden. En tät och hög bebyggelse medför att höga krav måste ställas vid detaljutformningen av bebyggelse, offentliga platser, gaturum samt friytor för skolverksamheten.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Genomförande av kommande detaljplaner inom programområdet bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap 18 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behöva göras för detaljplaner inom området.

En viss miljöpåverkan kan förekomma såsom buller, föroreningar och risker. Dessa frågor kommer att utredas separat i kommande detaljplaner.





Cykel till och från jobbet kan bli lika
vanligt nu som då.

KAPITEL 1. **INLEDNING**

1.1 SYFTE OCH MÅL

BAKGRUND

I år firar Västra Hamnen tio år som stadsdel. Området har nått internationell berömmelse och är flerfaldigt prisbelönt för bland annat ekologisk hållbarhet i Bo 01-området. Västra Hamnen har i stor utsträckning bidragit till bilden av Malmö som en dynamisk, miljömedveten och innovativ stad. Varvsstaden ska bidra till att Västra Hamnen fortsatt ligger i framkant vad gäller attraktiv och hållbar stadsutveckling och medverkar till kontinuerlig värdeökning för hela Malmö – i minst 20 spännande år till.

SYFTE OCH MÅL

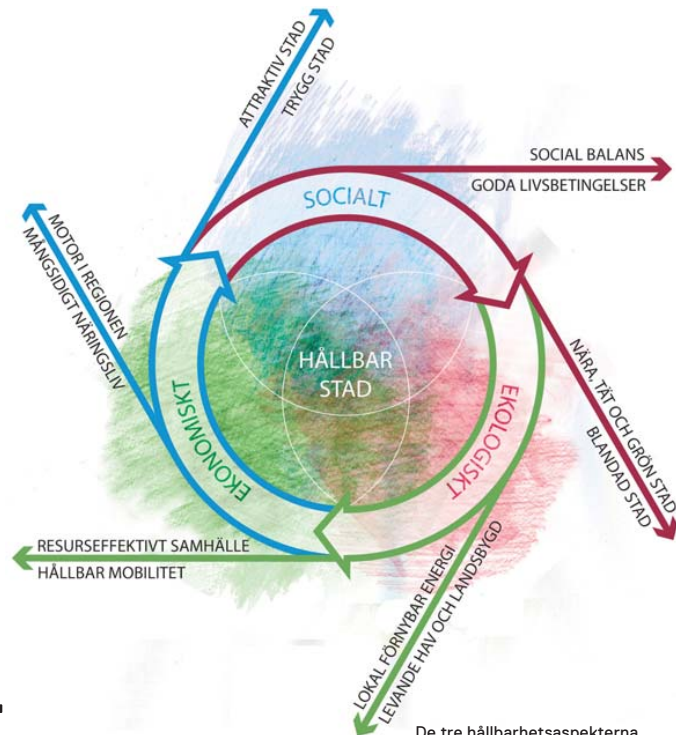
Planprogrammet för Varvsstaden ska klarlägga förutsättningar och ange riktlinjer för omvandlingen från industri- och verksamhetsområde till blandad stad. Målet är att skapa en innerstadsmiljö med en stor variation i funktioner, en rikedom på mötesplatser och levande publika rum. Tanken är att i hög utsträckning bevara och hitta nya funktioner för de befintliga byggnaderna. Utgångspunkten är *Malmö 2005 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan* där området anges som utredningsområde med syfte att omvandla till en blandad stadsdel där hänsyn till



Visionsbild för Varvsstaden.

kulturhistoriskt värdefull bebyggelse tas. Varvsstaden ska bli en attraktiv stadsdel med tydlig identitet inom hållbar och nyskapande stadsutveckling och det första steget är att ta fram ett värdebaserat planprogram för området.

Planprogrammet ger en samlad bild av Varvsstadens långsiktiga vision och anger hur den fysiska planeringen ska bidra till att visionen förverkligas. Programmet ska fungera som vägledning i det vidare arbetet med Varvsstaden under de kommande 20 åren.



De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Illustration från Översiktsplan för Malmö 2012, samrådsunderlag/planstrategi.

1.2 ATTRAKTIVT OCH HÅLL- BART

Malmö stad har antagit ambitionen att vara världsledande i hållbar stadsutveckling, vilket ger en rad utmaningar särskilt på miljöområdet.

Ambitionerna för hållbar utveckling beskrivs i *Malmö stads miljöprogram 2009-2020*, t ex ska hela Malmö försörjas till 100 % av förnybar energi år 2030 och sol, vind, vatten och biogas ska fasas in och fossila bränslen fasas ut.

HÅLLBARA VARVSSTADEN

I stadens vision pekas hela Västra Hamnen ut som en stadsdel med tydlig miljöprofil och Varvsstaden ingår i ett av Malmös miljöprofilerade utvecklingsområden. En hållbar Varvsstad tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers behov. Hållbarhetsfrågorna integreras i planprocessen och ligger till grund för utvecklingen av Varvsstaden i alla skeden. Planprogrammet gör det möjligt för ny blandad bebyggelse i centrum- och kollektivtrafknära lägen på redan ianspråktagen mark. Befintlig infrastruktur som vägar, kollektivtrafik och service används och bidrar till effektivt utnyttjande av stadens resurser. En tät stad är mindre resurskrävande och därmed mer hållbar.

Miljöfrågorna i projektet spänner över många kunskapsområden och behöver samordnas väl. De mål och åtaganden som tas fram behöver både vara tydliga och möjliga att följa upp.

Genom att möjliggöra utbyggnad och förtätning i centrum- och kollektivtrafknära lägen hushålls med markresurserna, vilket bidrar till att stadens mål för hållbarhet kan uppfyllas. En tät blandad stad innebär att nya riktlinjer och kreativa lösningar behöver utvecklas för yteffektiva och kvalitativa lösningar. Samutnyttjande och multifunktionalitet är exempel på nya robusta lösningar, som kan ge möjlighet att på liten yta rymma flera behov.

STADENS KULTURELLA ARENA

Kultur i bred bemärkelse är en viktig del för ett socialt hållbart samhälle. Kulturell hållbarhet innebär såväl konst (t ex måleri och musik) som kulturarv (t ex värderingar och traditioner). Stadsutveckling är ett viktigt medel för att stödja ett allsidigt och hållbart kulturliv. I kulturpolitiken betonas alltmer att kulturlivet och kulturskapandet ska göras tillgängligt för alla medborgare, oberoende av faktorer som kön, ålder, utbildning, etnicitet, klass o s v.

Tillfälliga kulturanvändningar kan fungera som incitament och drivkraft för Varvsstadens stadsomvandling. Genom att tidigt och med små medel initiera kulturhändelser kan området etableras fysiskt och mentalt i malmöbornas sinne t ex med historiska vandringar, ljuskonst, konserter, event och urbana odlingar. Kulturell mångfald är relations- och värdeskapande vilket bidrar till ett rikt stadsliv.

VÄRDEBASERAT ÄR HÅLLBART

Varvsstaden är ett stort område, mitt i ett dynamiskt utvecklingsområde och kommer att byggas ut under de kommande 20 åren. Därför behövs en planeringsprocess som innehåller kontinuitet i form av en grund, som anger riktning och prioritering, samt flexibilitet så att behov och utmaningar kan hanteras efterhand som de uppstår.

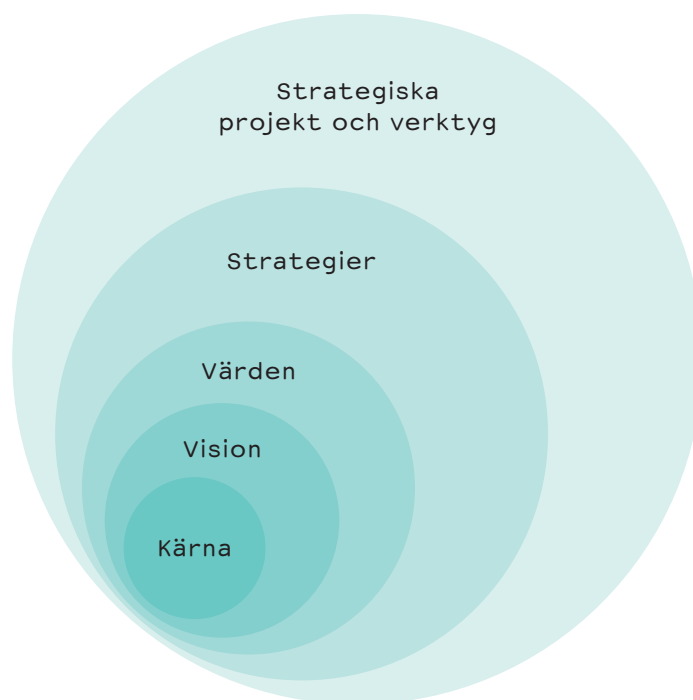
Planprogrammet för Varvsstaden är utvecklat enligt en modell för värde- och processbaserad stadsutveckling. Vilket innebär att programmet är uppbyggt kring en tydlig, långsiktig och engagerande vision för områdets olika aktörer att navigera efter. Det värde-

och processbaserade arbetssättet innebär att Malmö stad skapar en generell struktur, där inriktningen för kvalitet och hållbarhet läggs fast. Strukturen i sin tur möjliggör ett flexibelt innehåll, som kan variera över tid efter hand som behov och förutsättningar förändras. Arbetssättet öppnar för dialog, återkoppling och en kontinuerlig stadsutvecklingsprocess.

I arbetet med planprogrammet för Varvsstaden har Malmö stad och Peab Sverige AB formulerat en gemensam vision som konkretiserats i form av värden och strategier vilka stödjer och vägleder ett produktivt och kreativt samarbete under planprocessens olika skeden.



Kulturen som drivkraft - konsert, event och urban odling.



MODELL FÖR VÄRDE- OCH PROCESSBASERAD STADSUTVECKLING

Modellen är utvecklad för att i stadsutvecklingsprojekt sortera och förtydliga hierarkin i både planering och utbyggnadsprocess.

KÄRNA

Innersta ringen i modellen för värdebaserad stadsutveckling handlar om att fördjupa förståelsen för den kultur och de värden som finns inom området i dag. Detta är grunden för visionen så att den inte blir ett ohållbart utanpåverk. Kärnan beskriver områdets nuläge och problemformuleringen för den fortsatta utvecklingen.

VISION

Ringens runt kärnan beskriver visionen för planområdet. Visionen är målet som utvecklingen av området navigerar emot och strävar att uppnå. Den måste vara engagerande för att kunna ena många krafter och intressen att arbeta i samma riktning.

VÄRDEN

I ringen utanför visionen återfinns de vägledande värdena för visionsarbetet. De är planprogrammets huvudprioriteringar och ska vara drivande för både riktningen och intentionerna i arbetet mot visionen. Värdena är knutna till den fysiska

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

strukturens tre byggstenar; stråken, platserna och bebyggelsen. Strukturens huvuddrag, sammanfattas i en värdeplan.

STRATEGIER

Nästa ring i modellen är de strategier som läggs fast i planprogrammet för att skapa de kvaliteter och karaktärer som är beskrivna i visionen och värdena. Strategierna är arbetsredskap som hjälper till att prioritera i den fortsatta planeringen och utvecklingen av den byggda miljön. Strategierna kan uppdateras och ändras över tid när förutsättningarna förändras.

STRATEGISKA PROJEKT OCH VERKTYG

Den yttersta ringen innehåller strategiska projekt och verktyg för planering, kvalitet och design. De strategiska projekten kräver extra fokus och är avgörande för att visionen uppnås. Verktögen är de dokument som behövs för planeringsprocessen t ex detaljplaner, lokaliseringsstudier och kvalitetsprogram.

1.3 PROGRAM- ARBETET OCH PROCESSEN

VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?

Syftet med ett planprogram är att utreda lämplig markanvändning på en plats samt att översiktligt behandla frågor som rör bebyggelseäthet, trafik, miljö och genomförande. Planprogrammet anger kommunens avsikter med platsen och utgör grunden för kommande detaljplanering.

PROGRAMSAMRÅD

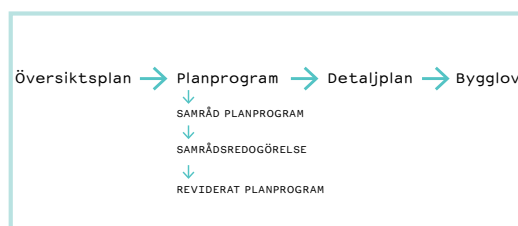
Samråd hålls kring planprogrammet för att inhämta ytterligare information och synpunkter. Under samrådstiden finns möjlighet för allmänhet, myndigheter och andra förvaltningar att komma med synpunkter.

FORTSATT ARBETE

Efter samrådstidens slut sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse och planprogrammet revideras. Samrådsredogörelsen och planprogrammet ska godkännas av stadsbyggnadsnämnden. Planprogrammet kommer därefter att ligga till grund för kommande detaljplanearbete i området.



Programområdets läge i centrala malmö.



Planprocessen.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ 2005

Utredningsområde 12: Gamla varvsområdet. Kvarvarande industri- verksamhet kommer att avvecklas. Syftet är att därefter utnyttja området för stadsmässiga verksamheter och boende och att tillvarata kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.



Flygfoto med programområdet markerat.

PROGRAMOMRÅDET IDAG

- Areal: 19 ha
- Markanvändning: tillverkningsindustri, ca 65000 kvm
- Antal arbetsplatser : ca 400

PLANDATA

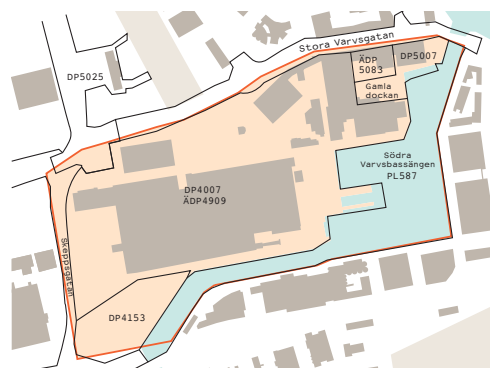
Varvsstaden sträcker sig från klaffbron i öster till Skeppsgatan i väster och är ett av Malmös stora utvecklingsområden. Planområdet är idag helt inhägnat och stängt för allmänheten.

Planområdet omfattar fastigheterna Hamnen 21:149, ägare är Varvsstaden AB (Peab Sverige AB), Hamnen 21:138 som utgör allmän platsmark inkl Varvsbassängen och Lilla Dockan, ägare är Malmö stad samt Ubåten 2, ägare är Wihlborgs Fastigheter AB.

GÄLLANDE PLANER

Gällande detaljplan för huvuddelen av programområdet är upprättad för storskalig tillverkningsindustri och medger industriändamål. När Västra Hamnen och Dockan började utvecklas mot ett blandat område för bostäder och kontor gjordes ett tillägg till gällande detaljplan om att verksamheter inte får vara störande för omgivningen. En detaljplan för kontor som aldrig genomförts gäller för den sydvästra delen av området.

I den nordöstra delen av programområdet har omvandlingen från industriområde till blandad bebyggelse påbörjats med planläggning för ett mediekuster, där SVT flyttade in år 2010.



Gällande detaljplaner.

GÄLLANDE DETALJPLANER

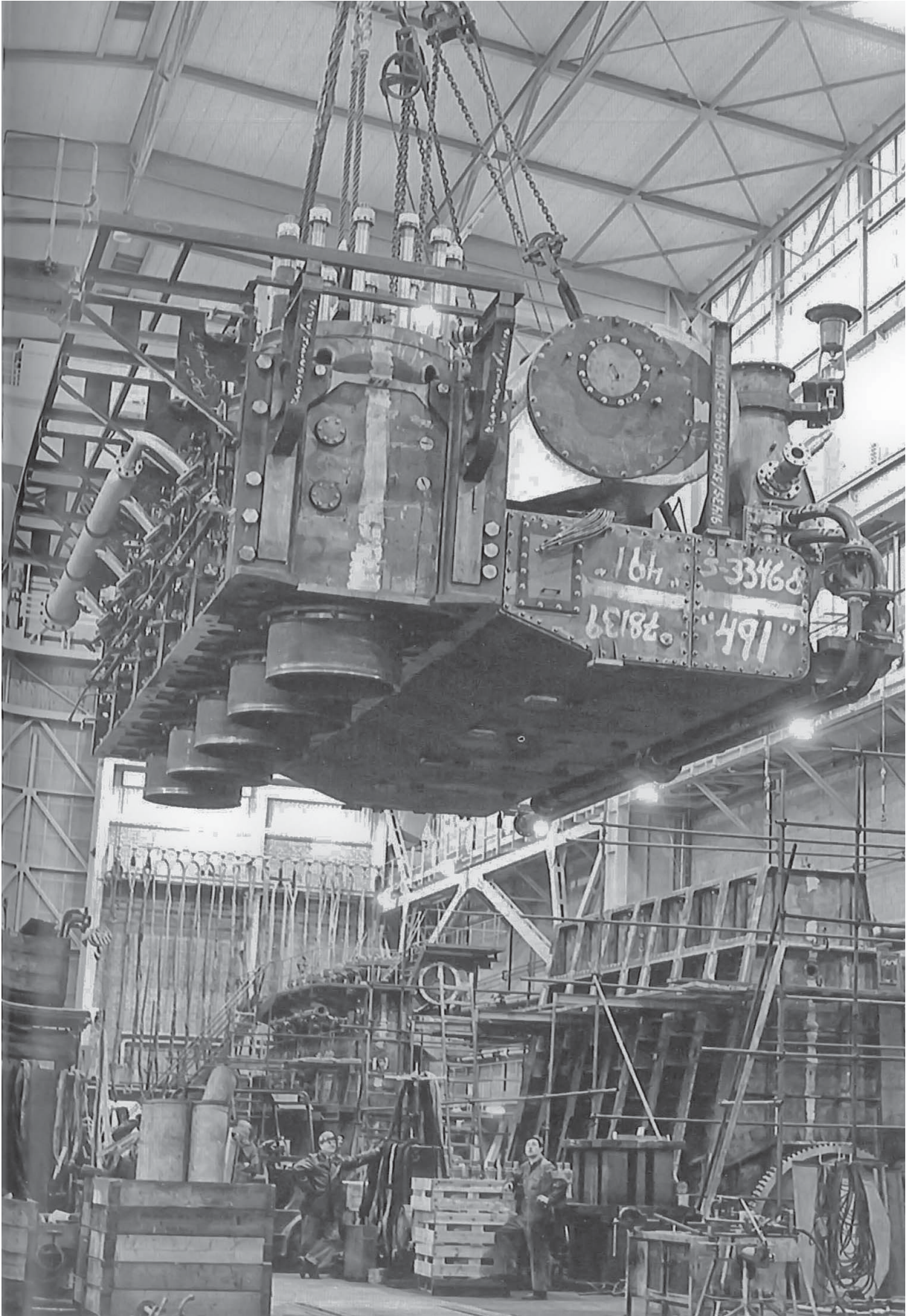
Dp 4007, laga kraft 1989-06-14, Industriändamål, och ÄDp 4909, laga kraft 2006-03-23, ett tillägg om att verksamheter inte får vara störande för omgivningen.

Dp 4153, laga kraft 1991-10-09, kontor, planen har inte genomförts.

Dp 5007, laga kraft 2008-07-09, handel och kontor, ej hotell.

ÄDp 5083, laga kraft 2009-07-23, tillägg till Dp 5007 för att justera tidigare fastställd byggrätt.

Dp 5025, laga kraft 2010-03-03, bostäder, kontor, centrumfunktioner, gator och park.



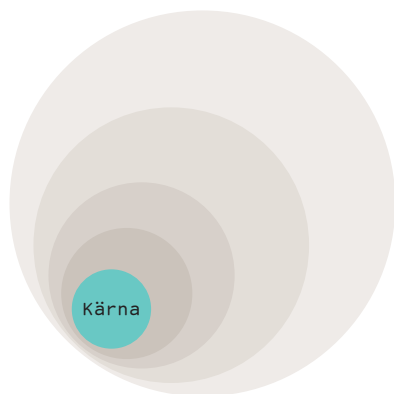


Diselmotorn visar på storskalighet i förhållande till arbetarna i bilden.

KAPITEL 2. **FRÅN VISION TILL VERKLIGHET**



Varvsstaden år 2010, stora hallar och gamla tegelbyggnader.



2.1 KÄRNA UNIKA VARVSSTADEN

I DETTA AVSNITT BESKRIVS det unika med programområdet idag samt de tankar och förväntningar som finns inför framtiden, både inom området och i förhållande till den omgivande staden. Kartläggningen ligger till grund för framtagandet av den vision och de värden som ska vara vägledande för utvecklingen av området.

Övriga planeringsförutsättningar återfinns i *KAPITEL 4. FÖRUTSÄTTNINGAR*.



←
Längs varvsbassängens unika vattenrum finns idag industribyggnader och intressanta miljöer.



VARVSMILJÖN

På 1870-talet började Kockums Mekaniska Verkstad AB tillverka fartyg i det som idag är nordöstra delen av programområdet. Fartygsproduktionen lades ned 1986, men de byggnader och strukturer som den lämnat efter sig finns kvar och berättar historien om denna viktiga period i Malmös utveckling. Den ständigt pågående utvecklingen av verksamheten har gett området en spännande och komplex karaktär, både markytan och byggnaderna är ombyggda, påbyggda och lappade och visar spår av många olika tider och användningar.

Kring den gamla fartygsdockan i områdets östra del finns de tegelbyggnader som uppfördes för att bygga fartyg under 1900-talets första hälft. De stora hallarna i den västra delen vittnar om storskaligheten som karaktäriserade varvsnäringen under 1900-talets andra hälft.

VARVSBASSÄNGEN

Varvsbassängen och Varvskanalen bildar ett unikt vattenrum i Malmö. Varvsbassängens stora skala och kajkanterna är en stor tillgång eftersom de är skyddade från västvinden. De öppna vyerna mot Varvsstaden från Universitetsholmen och den södra kajen gör att Varvsstadens bebyggelse ger en karaktär även för de omgivande stadsrummen, trots att området idag är slutet för allmänheten.

DET CENTRALA LÄGET

De senaste årens utveckling i Malmö med omvandlingen av Västra Hamnen, Dockan, Universitetsholmen och Citytunneln har gett programområdet en central plats i staden. Från programområdet är det gångavstånd till stadskärnan, parker och strand. Utbyggnaden av Västra Hamnen pågår sedan ett tiotal år och större delen av programrådets omgivning är under utveckling med nya bostäder, arbetsplatser, handel, mötesplatser, infrastruktur och service. Varvsstaden kommer att växa fram och samtidigt fungera som en viktig länk mellan de omgivande områdena.

DET SOCIALA ÄRVET

Kockumsvarvet stod på sin tid för nytänkande, mod, framåtblickande och för ett socialt ansvarstagande. I ett internationellt perspektiv var Kockums ett framstående skeppsvarv, i ett lokalt perspektiv kom det att bli en viktig del i stadens identitet. Utan Kockums hade Malmö sannolikt aldrig utvecklats till en stad av nuvarande storlek och betydelse. Kockums var en stark ekonomisk motor i staden och bidrog till att Malmö blev den internationella, mångkulturella stad det är än idag, tack vare den omfattande arbetskraftsinvandringen. En progressiv personalpolitik som erbjöd en välfungerande arbetsmiljö, motionsanläggningar, tand- och sjukvård samt utbildning för de anställda gjorde Kockumsvarvet till en modern och attraktiv arbetsplats med ett stort socialt engagemang.



Varvsstadens centrala läge ger området en stor potential att integreras i stadens befintliga nätverk.



”För att Varvsstaden ska bli en attraktiv mötesplats (...) behövs en struktur som rymmer ett rikt utbud av tillgängliga, attraktiva publika rum.”



Varvsstaden år 2010, stora hallar och gamla tegelbyggnader.

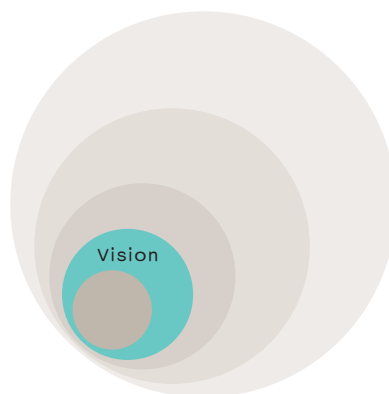
UTMANINGAR FÖR VARVSSTADEN

Områdets befintliga kvaliteter ska tas tillvara samtidigt som Varvsstaden utvecklas till en levande stadsdel med en hög ambitionsnivå avseende hållbarhet, innehåll och gestaltning.

I utvecklingen av Varvsstaden är en av utmaningarna att bryta ned den barriär som det slutna verksamhetsområdet med få kopplingar över vattnet utgör idag. Varvsstaden bör bli en integrerad del av stadens liv.

För att Varvsstaden ska bli en attraktiv mötesplats för hela staden behövs en struktur som rymmer ett rikt utbud av tillgängliga, attraktiva publika rum.

Områdets bebyggelse ska erbjuda attraktiva och hållbara boendeformer samt innovativa och nätverksskapande verksamhetsmiljöer. Varvsstadens historiska arv ska leva vidare när nya människor och företag ska ta plats i det gamla varvsområdet.



2.2

VISION

KONTRASTRIKA VARVSSTADEN

DET ÄR KONTRASTERNA som gör Varvsstaden unik. Kontrasterna finns såväl i den fysiska miljön som hos människorna som befolkar stadsdelen och det är i spänningsfältet mellan kontrasterna som Varvsstadens identitet uppstår.

Stadsdelen är ny men gammal, stolt bärare av sin historia men framåtblickande och innovativ. Ny bebyggelse med högteknologiskt innehåll står i kontrast till gammal bebyggelse. I strukturen blandas varvshallarnas monumental skala med intima, mänskliga mått. De publika rummen är flera saker samtidigt: en gata är också en pocketpark och basketplan, en plats är ibland en lugn, grön oas och ibland en livlig uteservering.

Bebyggelsestrukturen är tät men ändå grön och erbjuder många vindskyddade platser i solen. Här finns bostäder och kontor men också verkstäder, utbildning och offentliga funktioner. Varvsstaden är lokal och förankrad i sin historia men också global genom sina invånare, verksamheter och besökare. Varvsstaden är uppkopplad på en mängd både fysiska och mentala nätverk.

Varvsstadens unika struktur är även kontrasterande mot övriga Malmö och Västra Hamnen. Varvsstadens nya mötesplatser för kultur, rekreation och andra attraktioner kontrasterar till och kompletterar stadens befintliga utbud.



Nytt men gammalt



Monumentalt men intimt



Lekplats men gata



Lugnt men aktivt



Tätt men grönt



Permanent men tillfälligt



Bostad men verkstad



Lokalt men globalt

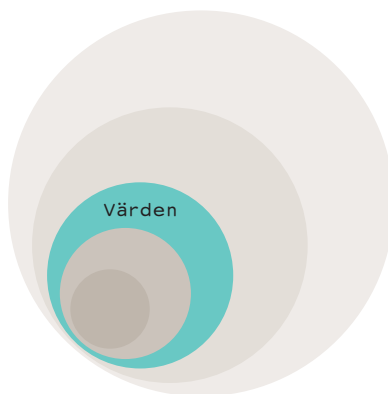


Bostad men besöksmål

2.3 VÄRDEN

VISION OCH VÄRDEN BYGGER tillsammans upp Varvsstadens identitet. Visionen konkretiseras genom värden som specificerar intentioner för och förhållningsätt till den fysiska strukturens tre byggstenar – stråk, platser och bebyggelse.

För att skapa en stadsmiljö som kan leva upp till visionen så måste alla tre byggstenarna samspela med varandra. Det är när de flätas samman och stödjer varandra som Varvsstadens unika struktur uppstår.



*1 Nätverkande och inbjudande **stråk**

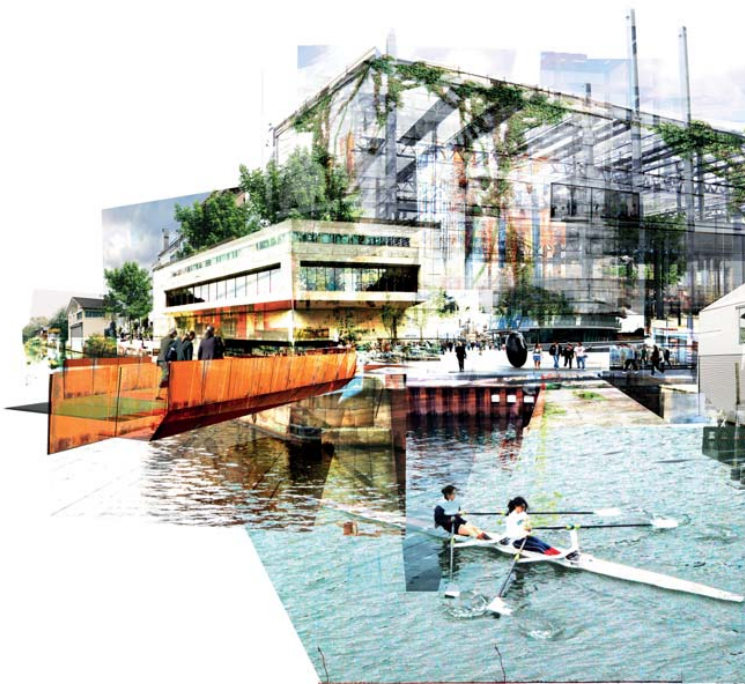
Varvsstaden bryter ned existerande barriärer och kopplas till befintliga nätverk i staden så att ett flöde bildas genom och inom Varvsstaden. Varvsstaden är en kontinuerlig fortsättning på sina omgivningar och fångar upp karaktärer och stråk. Områdets stråk är multifunktionella och prioriterar gående.





*2 Nyfikna och ut- manande **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.



*3 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 präglar 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.

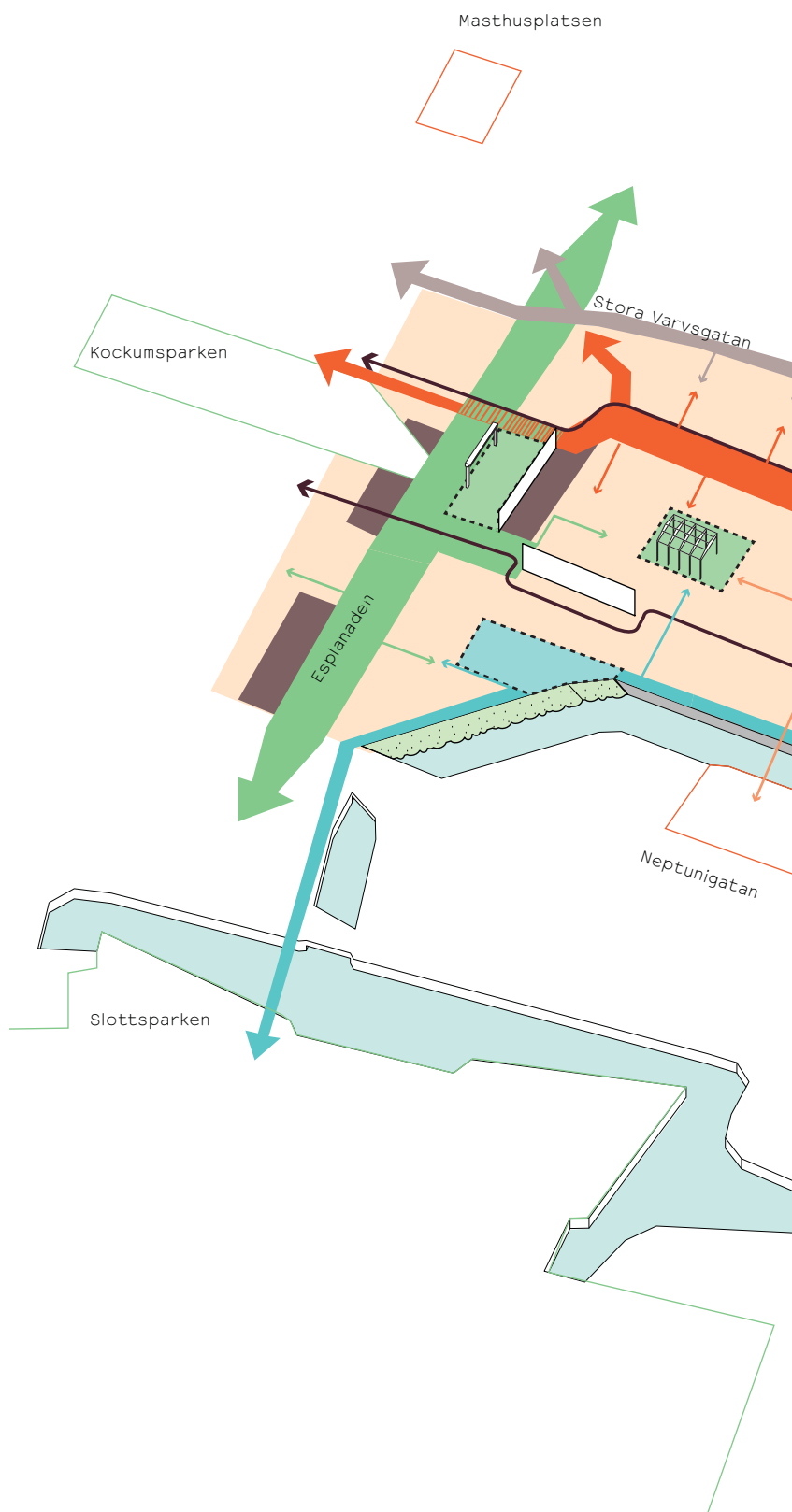
2.4 VÄRDEPLAN VARVSSTADEN

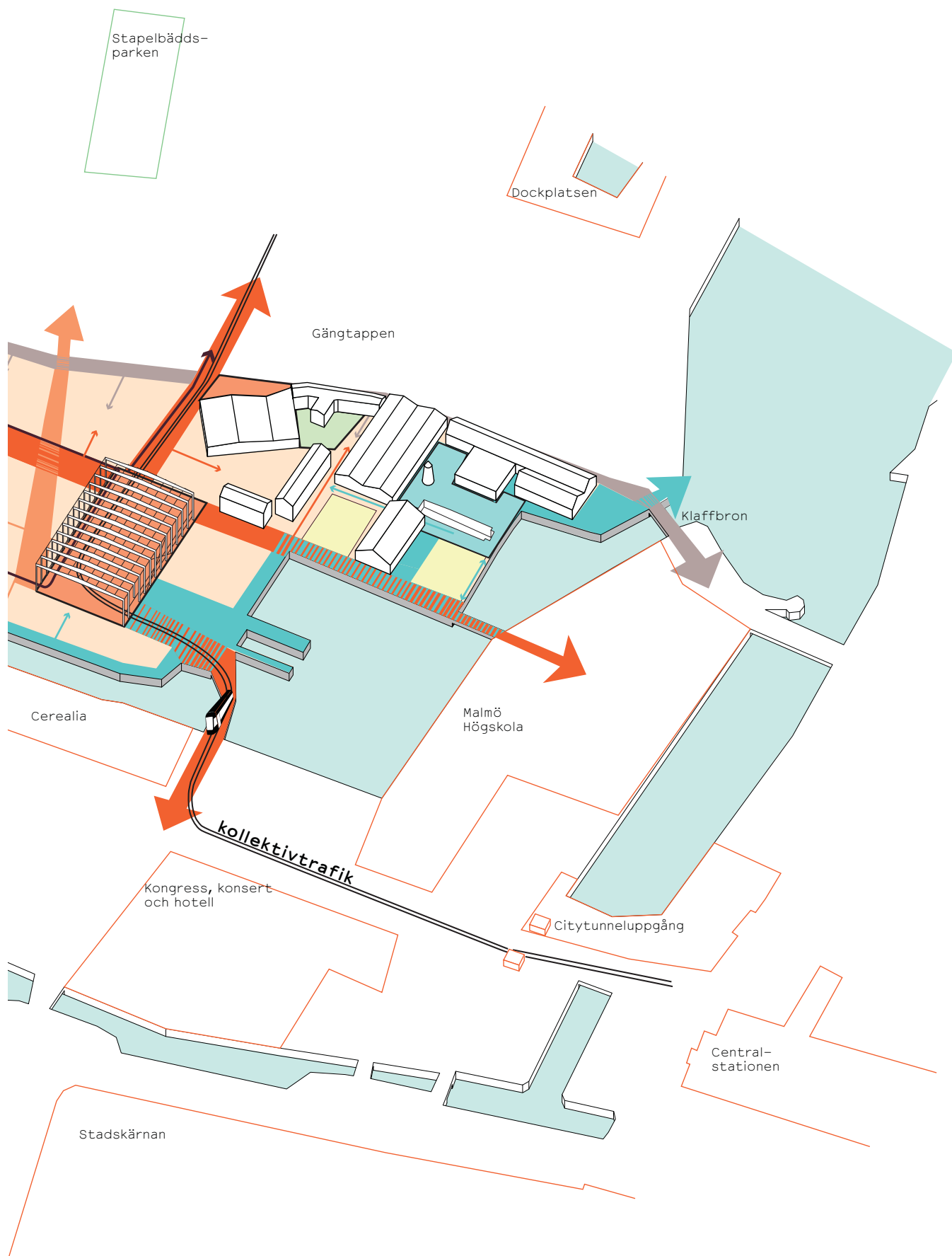
Värdeplanen utgör basen för Varvsstadens struktur. Huvudstråk och platser bildar ramar för bebyggelsen som fyller stadsdelen med ett livskraftigt och blandat innehåll. I värdeplanen läggs den övergripande strukturen fast, medan kvarteren mellan stråk och platser kan vara flexibla över tid.

TRE BYGGSTENAR FÖR DEN FYSISKA STRUKTUREN

Varvsstadens tre byggstenar – stråken, platserna och bebyggelsen, samspelar och skapar en unik, karaktärsstark och kontrastrik struktur. Byggstenarna får sin prägel av sitt sammanhang. De formar en väv av olika funktioner och karaktärer och bildar tillsammans en unik helhet med ett spännande innehåll. Att de stråk, platser och funktioner som anges på värdeplanen ska finnas i Varvsstaden är fastlagt, men för flertalet av byggstenarna är det exakta läget flexibelt.

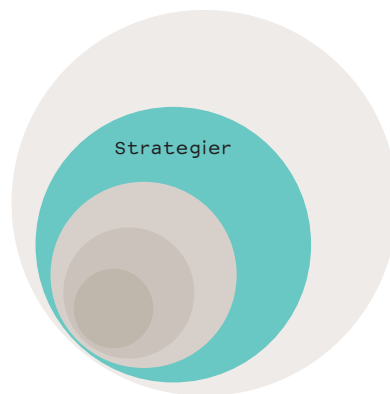
Värdeplanen är vägledande för det fortsatta arbetet i detaljplaneprocessen. Byggstenarnas funktioner och kvaliteter beskrivs i form av ett antal strategier i kommande avsnitt.



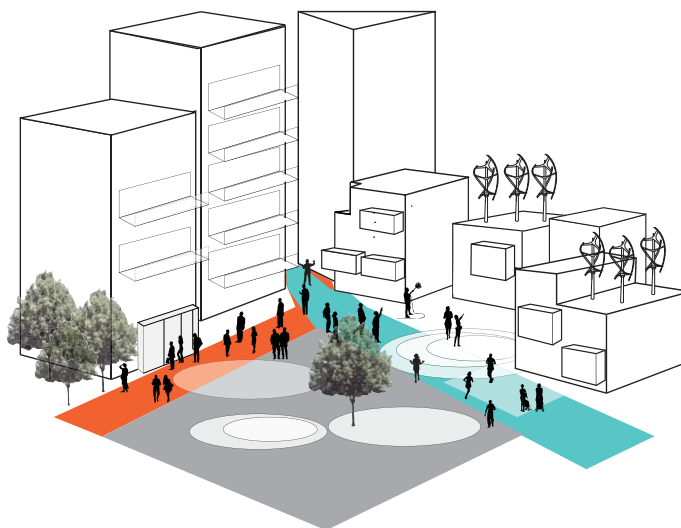


2.5 STRATEGIER

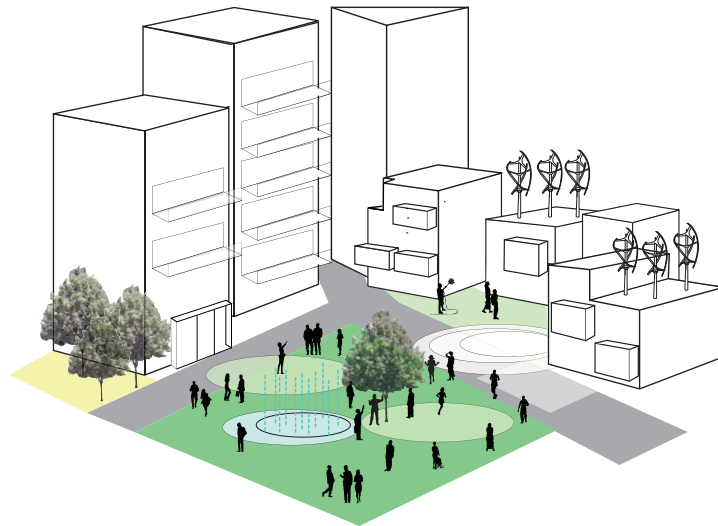
STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ värdena har tagits fram för att ge riktlinjer för den fysiska utformningen. Strategierna behandlar karaktär och funktion för de tre byggstenarna – stråk, platser och bebyggelse. Strategierna beskrivs med ord, principillustrationer och referensbilder för att ge vägledning och säkra kvaliteter för det fortsatta arbetet tillsammans med värdeplanen.



VARVSSTADENS TRE BYGGSTENAR



1. STRÅK är kopplingar till, från och igenom stadsdelen. Stråken befolkar och bidrar till den aktiva staden.



2. PLATSER är de offentliga rum som bidrar till möten i staden och utgör basen för stadslivet. Platserna är till för alla.

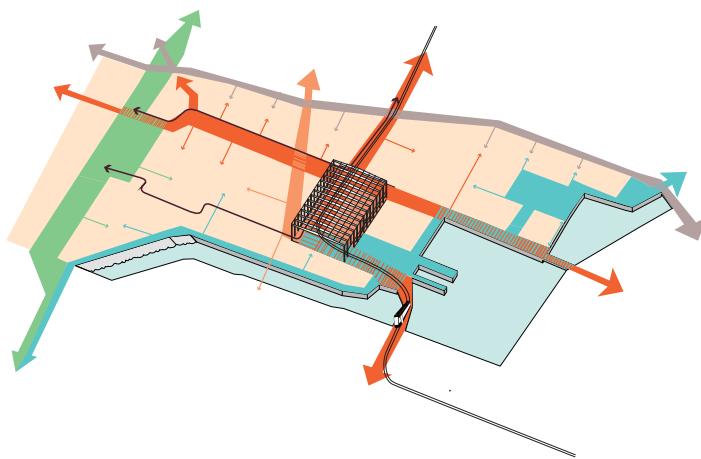


3. BEBYGGELSE är såväl byggnad som funktion. Bebyggelsen utgör väggar till och bidrar till aktivitet på stråk och platser.

1. NÄTVERKANDE OCH INBJUDANDE STRÅK

Kartan visar Varvsstadens huvudstråk, deras dragningar och funktioner. Vissa stråk har en bestämd, fast sträckning medan andra stråk ska finnas men det exakta läget är inte bestämt.

Detaljutformningen av stråken fastläggs i nästa skede med hjälp av beskrivningarna och strategierna för dem. Varvsstadens övriga lokala stråk ska också uppfylla det som är föreskrivet i strategierna.



KAJSTRÅKET

Kajstråket är ett sammanhållet stråk längs kanalen och Varvsbassängen. Kajstråket är en del av det promenadstråk vid vatten som går runt hela Västra Hamnen, längs stadens kanaler och ut längs med Ribersborgstranden. Inom Varvsstaden erbjuder kajstråket en upplevelserik promenad med en mångfald av miljöer vid vattnet och ett antal olika sätt att komma ner till och ut på vattnet.

KRYSSET

Krysset består av två huvudstråk som möts i Varvshallen och kopplar ihop Malmös centrala delar med Västra hamnen. Stråken är gång- och cykelprioriterade och i det nord-sydliga stråket går även kollektivtrafik.

ESPLANADEN

Esplanaden gör Varvsstaden till en länk i Malmös centrala parkstråk från Pildammsparken via Kungs- och Slottsparkerna ut mot Scaniaparken. Genom Varvsstaden ska parkstråket samsas med en av Västra Hamnens mest trafikerade gator och stråket måste därför extra värna parkkaraktären och tillgodose gående och cyklisters behov av bra publika miljöer.

DIAGONALEN

Diagonalen är ett nord-sydligt stråk som öppnar upp Varvsstaden norrut mot Stapelbäddsparken. Stråket tar upp riktningen i Stapelbäddsgatan och kan på sikt förlängas ytterligare söderut med en bro över kanalen till Neptunigatan.

STORA VARVSGATAN

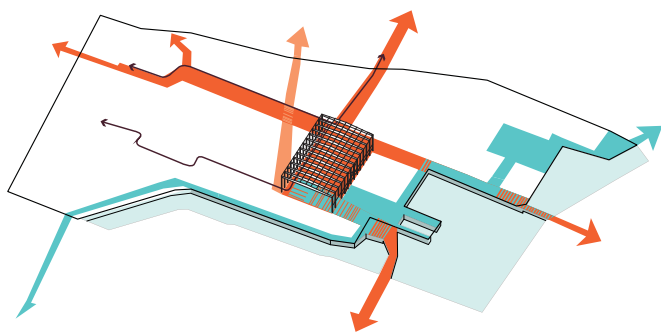
Stora Varvsgatan är Varvsstadens länk mot norr och har tillsammans med Esplanadens norra del Varvsstadens främsta kommersiella läge i och med närheten till Masthustorget. En bred trottoar med plats för både fotgängare, cyklister och planteringar bör finnas. Entréer ska vändas mot gatan, då blir den attraktiv för alla trafikanter.

KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅKET

Kollektivtrafikstråket sträcker sig från Malmö Central och går i Kryssets nord-sydliga stråk mot Östra Varvsgatan. En hållplats är belägen i Varvshallen och bidrar till platsens folkliv och aktivitet.

BILSLINGAN

Bilslingan går mellan Esplanaden och Varvshallen och mellan Varvshallen och Stora Varvsgatan. Slingan är främst avsedd för trafik till och från fastigheter inom Varvsstaden och är utformad för att inte locka till genomfart genom Varvsstaden. Bilslingan är gåendeprioriterad.

***1a**

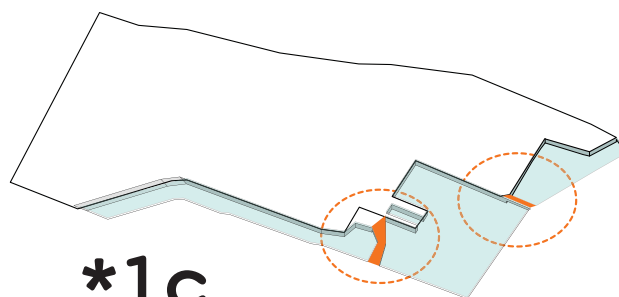
Karaktärsfulla kopplingar

Karaktärsstarka stråk kopplar ihop Varvsstaden med den omgivande staden. Stråken hämtar sin karaktär från den funktion de har i det övergripande Malmösammanhanget och när de möter Varvsstadens unika karaktär uppstår nya varianter.

***1b**

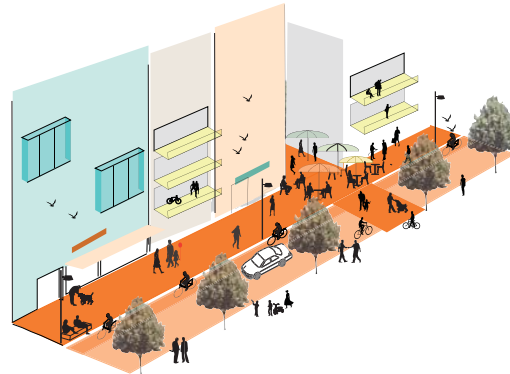
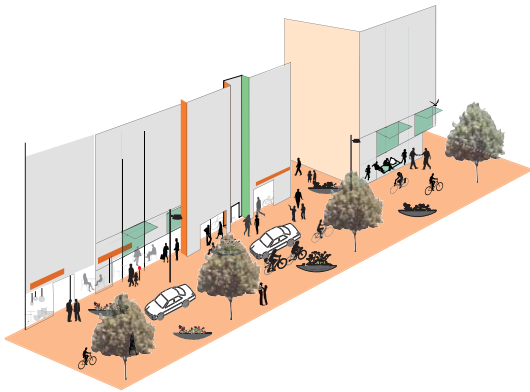
Alla vägar bär till Varvshallen

För att Varvshallen ska bli en attraktiv mötesplats och en knutpunkt i Malmös publika nätverk ska den vara uppkopplad med stadens stråk. Varvsstadens huvudstråk möts i Varvshallen.

***1c**

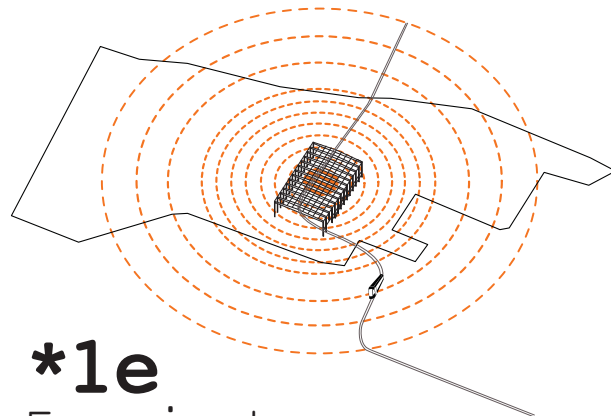
Broar över Varvsbassängen

Broar för gång-, cykel- och kollektivtrafik är av mycket stor vikt för att området ska fungera som länk mellan Västra Hamnen och innerstaden. De är avgörande för att bryta den barriär som programområdet utgör idag.



*1d Gåendeprio- riterade stråk

Varvsstadens publika rörelseytor är gåendeprioriterade och formade efter den gående människans behov. Det gäller både snabba stråk som är en del av Malmös övergripande trafikkopplingar och långsamma, lokala stråk. De snabba stråken ska ha breda trottoarer där de gående har gott om plats, medan de långsamma stråken blandar alla trafikslag. Dessa stadsrum är intimare, de har kortare siktlinjer, rummen har dynamiska former och vidgar sig ibland för att skapa platser.



*1e Femminuters- staden

Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i trafiksystemet i Varvsstaden och nästa spårvagn eller buss är aldrig mer än 5 minuter bort. Om kollektivtrafik dras genom Varvsstaden är det värdefullt med en hållplats i Varvshallen. Med en central lokalisering i området och med hög turtäthet blir kollektivtrafiken ett attraktivt färdmedelsval för både boende och arbetande. Det ska vara enklare att använda kollektivtrafiken än den egna bilen. Restiden för kollektivtrafiken ska vara kort och kollektivtrafiken ska inte blandas med biltrafiken. Även för kollektivtrafiken ska Varvsstaden vara en koppling mellan Västra Hamnen och stadskärnan.



Multifunktionella rum



Gåendeprioriterade stråk



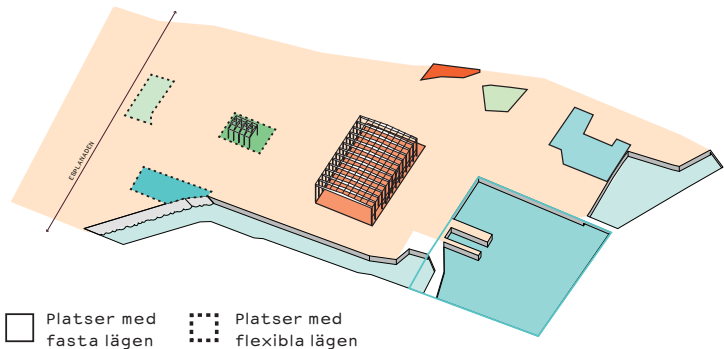
Kollektivtrafik



2. NYFIKNA OCH UTMANADE PLATSER

Kartan beskriver Varvsstadens viktigaste platser med karaktärer och ungefärlig placering.

Vissa platser har ett fast läge medan andra ska finnas men det exakta läget är ännu inte bestämt. Utöver föreslagna platser kan mindre, lokala platser behövas. Detaljutformningen av platserna fastläggs i nästa skede med hjälp av beskrivningarna och strategierna för platserna.



VARVSHALLEN

I den väldiga gamla industrihallens konstruktion bildas en ny mötesplats i Malmö för både dem som bor och verkar i Varvsstaden och andra som har vägarna förbi. Platsen är urbant grön, men grönskan finns till stor del på hallens konstruktion eller hängande ifrån den. Platsen är kopplad mot den omgivande stadens olika stråk och är omgiven av en hög, tät bebyggelse som möter upp mot dess väldiga skala och ger den vindskydd.

KANALPLATSEN

Kanalplatsen fångar upp den befintliga naturkantskaraktären och tar tillvara utsikten längs kanalen mot Varvsbassängen. Mikroklimatet är viktigt på platsen som måste skyddas från sydvästvinden utan att skuggas. Den fysiska kontakten med vattnet är betydelsefull för platsens karaktär.

DEN INRE PLATSEN

Den inre platsen är uppbyggd runt en bevarad del av en av de lägre industrihallarna. Platsen är öppen och tillgänglig för alla som rör sig genom Varvsstaden men dess placering gör att den används främst av dem som bor och arbetar runt omkring den. Omgivande bebyggelse vänder aktiva bottenvåningar med uteplatser och entréer ut mot platsen. Mikroklimatet är viktigt på denna plats, mitt i den täta staden, särskilt viktigt är att platsen får tillräckligt med solljus. Den inre platsen är mindre hårdgjord än övriga platser och rymmer multifunktionella, samutnyttjade lektytor.

ENTRÉPLATSEN

Entréplatsen ligger mot Stora Varvsgatan, Varvsstadens entré norrifrån. Platsen skapas av att den gamla vagnsverkstaden ligger i vinkel mot Stora Varvsgatan och formen leder in mot Kryssets nord-sydliga stråk och mot Varvshallen.

ESPLANADPLATSEN

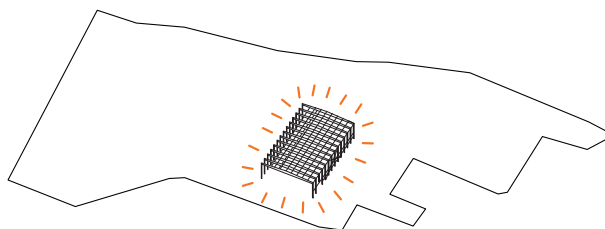
Esplanadplatsen annonserar Varvsstadens karaktär med en bevarad fasad från en industrihall tillsammans med nya tillägg och parkkaraktär.

LILLA DOCKAN OCH TRÄDGÅRDEN

Dessa platser är befintliga och förkroppsligar redan Varvsstadens värden. Det är viktigt att dessa miljöer bevaras och att de får ingå som naturliga delar i området nätverk av publika rum.

VARVSBASSÄNGEN

Det stora inre vattenrummet ska visuellt fungera som ett sammanhållet rum där de olika kajkanterna samspejar. Det ska vara ett urbant rum med många olika möjligheter att röra sig längs med, stanna till vid och komma ner till vattnet. Tillsammans ska vattenrummets kanter erbjuda en mångfald av platser vid vatten som tar tillvara på de olika väderstrecken och andra förutsättningar som finns idag.



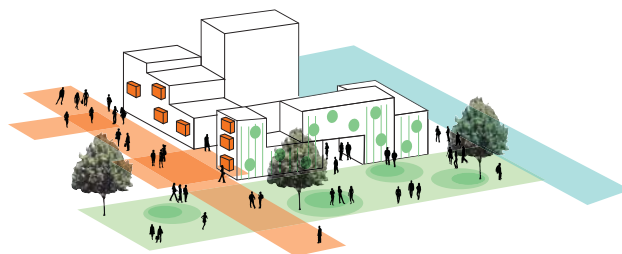
*2a

Varvshallen, ett signum för Varvsstaden

En av huvudidéerna för Varvsstadens omvandling är att bevara konstruktionen från en av de stora hallarna och i den skapa en ny mötesplats – Varvshallen. Platsen ska vara väl uppkopplad på stadens huvudstråk och för att väga upp mot hallens monumentala skala ska platsen omges av en tät bebyggelse.

Varvshallen ska vara en plats som förenar historia och framtid i en urban oas i den täta staden. Den ska vara en ny, spännande målpunkt i malmöbornas nätverk av publika rum och en plats som stärker Malmö som en kulturellt och socialt dynamisk stad med många ansikten.

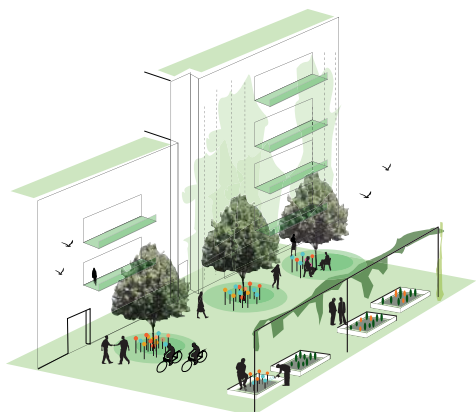
På platsen samlas många aktiviteter och den ska kunna hysa både den lilla och den stora skalan. Kollektivtrafiken passerar genom platsen och har sin hållplats här och bilslingan passerar i kanten av platsen. Bottenvåningarna ut mot platsen är publika för att stödja aktivitet på platsen.



*2b

De publika rummen bygger Varvsstaden

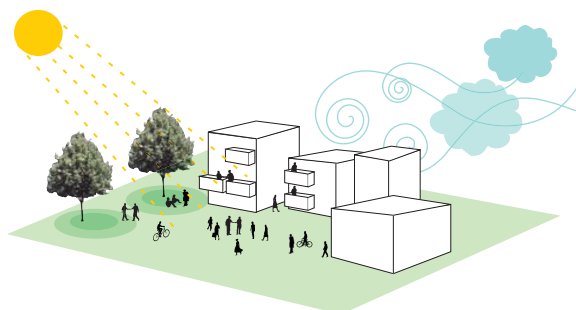
Utvecklingen av Varvsstadens unika struktur utgår från de publika rummen. Stadsdelens publika rum är viktiga i den täta strukturen och kvaliteten ska vara hög för att uppväga tätheten. Det är viktigt att det är tydligt vad som är privat och vad som är offentligt, så att både boende, arbetande och besökare känner sig bekväma. Bebyggelsen ska stödja platserna genom en medvetenhet vid gestaltningen av den nya bebyggelsen så att de publika rummen stärks.



*2c

Varvsstadens platser är urbant gröna

Grönska ökar Varvsstadens publika rums attraktivitet. Att kunna följa årstidsväxlingar och fåglar och andra smådjur berikar livet i staden. Med Varvsstadens täta bebyggelse gäller det att satsa på kvalitet istället för kvantitet. Urbant gröna rum är en blandning av torg och park, marken är till stor del hårdgjord och grönskan består av träd, gröna väggar, gröna tak och takterrasser samt olika sorters klättrväxter. Den urbana grönskan är öppen för tolkningar, den är både vildvuxen och ordnad och kan varieras beroende på platsens läge, funktion och förutsättningar.



*2d

Gott mikroklimat

Mikroklimatet är sol-, vind- och ljusförhållanden inom ett begränsat område. Beroende på bebyggelsens utformning kan mikroklimatet skilja sig radikalt från omgivningens klimat.

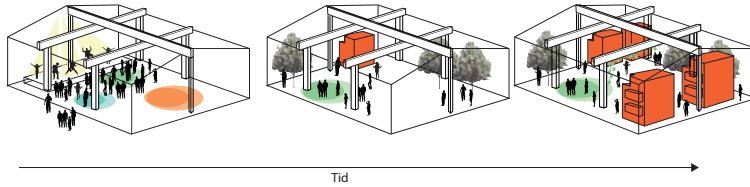
För att platserna ska bli stadsdelens mötesplatser måste mikroklimatet i de publika rummen prioriteras över det i de privata. Den täta staden ställer extra höga krav på utformning av de publika rummen avseende mikroklimat. Det är viktigt att studera var solen är morgon, lunch och kväll då många är ute och rör sig. Placering och utformning av bebyggelse och vegetation måste studeras, liksom själva platsens placering och storlek, så att sol- och vindförhållandena blir så gynnsamma som möjligt.



*2e

Platser byggs upp runt befintliga element

I Varvsstaden samspelar de historiska lämningarna från varvet med nya tillägg som ger stadsdelen dess unika struktur. Detta gäller i platserna som ska vara uppbyggda runt befintliga element. Det ger intressant karaktär och förankring i historien.



*2f

Föränderlighet över tid

En viktig parameter för att forma en upplevelserik miljö är föränderlighet över tid. Med platser som kan omvandlas efter behov eller temporära tester av idéer för framtida etableringar bildas en stadsmiljö som ändrar innehåll och karaktär mellan årstider och under dygnets olika tider. Det blir en stadsmiljö som är spännande att komma tillbaka till.

I Varvsstaden finns det öppna ytor som kan användas för utomhusarrangemang av tillfällig eller mer långsiktig karaktär. Området innehåller också en stor mängd gamla industribyggnader som kan användas som lokaler för kulturarrangemang.



*2g

Tydliga karaktärer ger kontrastrik helhet

I den täta staden är multifunktionella platser och samutnyttjande en förutsättning. Karaktären på Varvsstadens platser varierar beroende på deras storlek och var i stadsdelen de ligger. Platserna skapar en upplevelserik helhet med ett brett utbud av miljöer och aktiviteter som tillgodoser behoven av aktivitet, ro, lek, socialt liv, kulturyttringar, grönska och vatten.



Tydliga karaktärer ger
kontrastrisk helhet





Urbant gröna platser

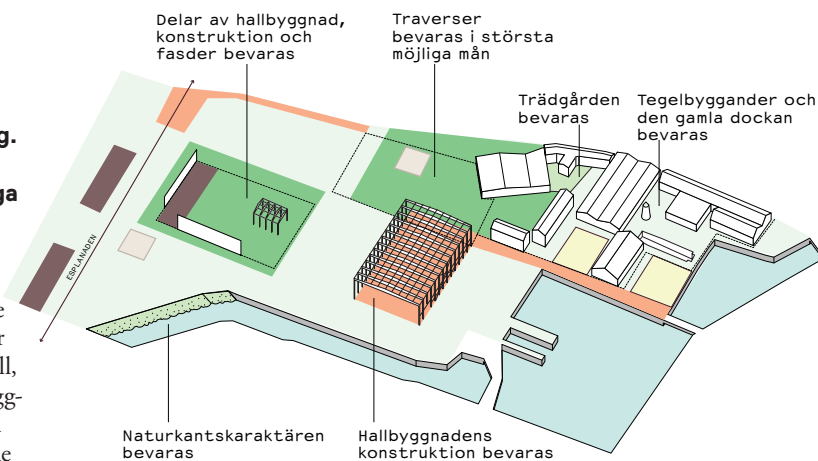


Platser uppbyggda runt befintliga element

3. HISTORISK OCH NYSKAPANDE BEBYGGELSE

Med bebyggelse avses här byggnader, kulturmiljö samt funktioner och användning. Kartan visar kulturhistoriskt värdefulla byggnader och ungefärliga lägen för viktiga funktioner.

Hur bevarandet av enskilda byggnader sker och exakta lägen för funktioner fastläggs i nästa skede med hjälp av beskrivningarna och strategierna för bebyggelsen. Likaså fastläggs gestaltning, innehåll, mått, höjder och placering av nya kvarter och byggnader i nästa skede. Aspekter som täthet, grönska och teknisk försörjning samt normer för byggande och planering kommer att behöva utredas vidare i nästa skede.



ALTERNATIVA LÄGEN FÖR SKOLA
En skola åk F-9 kommer att behövas i området. Tre möjliga lägen ska utredas vidare.

MÖJLIGA LÄGEN FÖR FÖRSKOLA
Två förskolor kommer att behövas i området. En bör placeras i den nordöstra delen och en i den västra delen av programområdet. Förskolan i den västra delen kan eventuellt samutnyttja lektyr med skolan.

PRIMÄRA LÄGEN FÖR HANDEL & SERVICE
Stora Varvsgatan, norra delen av Esplanaden, Varvshallen och den östra delen av Kajstråket bedöms vara primära lägen för handel och annan kommersiell service.

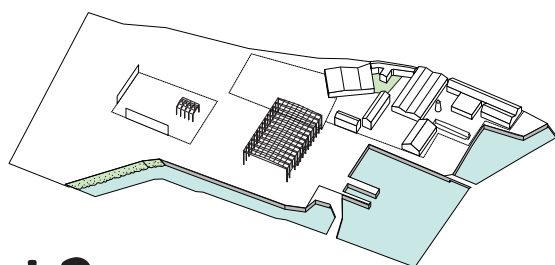
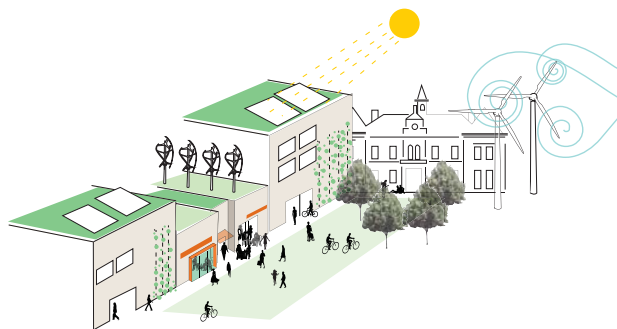
VIKTIGA LÄGEN FÖR BOSTÄDER
I dessa lägen är det viktigt att bostäder byggs för att uppnå en blandad stad.

MÖJLIGA LÄGEN FÖR PARKERINGSBUS
Parkeringshus ska placeras i strategiska lägen vid områdets entréer.

GENERELLT BLANDAD BEBYGGELSE
En blandning av funktioner inom varje kvarter eftersträvas inom hela området.

EXPLOATERINGSFAKTA

- Exploateringstal minst 1,5
- Blandad stad: bostäder, verksamheter, service, handel, p-hus, publik attraktion
- Minst 50 % bostäder
- Ca 1500 bostäder
- Ca 5000 arbetsplatser
- En skola F-9
- Två förskolor



*3a

Byggnadsarvet

Genom att bevara så mycket som möjligt av de befintliga strukturerna kan både estetiska, kulturhistoriska och miljömässiga vinster göras. De befintliga byggnader som finns inom området idag har stått där länge och har en hög estetisk kvalitet. Även detaljer som t ex golvbeläggningar och traverser samt spår av de storskaliga industrihallarna ska bevaras.

Varvskaraktären är tydligast i öster, runt lilla dockan och Varvsbassängen samt längs med Varvskanalen. I den västra delen av området är de befintliga strukturerna väldigt storskaliga. I området runt lilla dockan kan hela byggnader bevaras och få nytt innehåll men i andra delar av programområdet krävs andra strategier för att fånga historien.

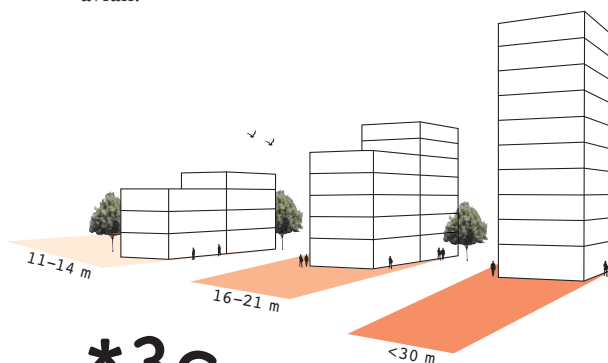
*3b

Hög ambitionsnivå och hållbar bebyggelse

Den nya bebyggelsen ska utvecklas med en hög ambitionsnivå både avseende gestaltning, tekniska lösningar och hållbarhet. Det som byggs idag ska vara robust för att i framtiden bidra med egna karaktärsstarka tidslager.

Under varvstiden karaktäriserades förhållningssättet till bebyggelsen av återvinning och anpassning till nya behov. Traditionen av innovation och öppenhet för nya lösningar ska leva vidare när den nya strukturen utformas och byggs så att den också kan anpassas och möta nya förändringar som uppstår med tiden.

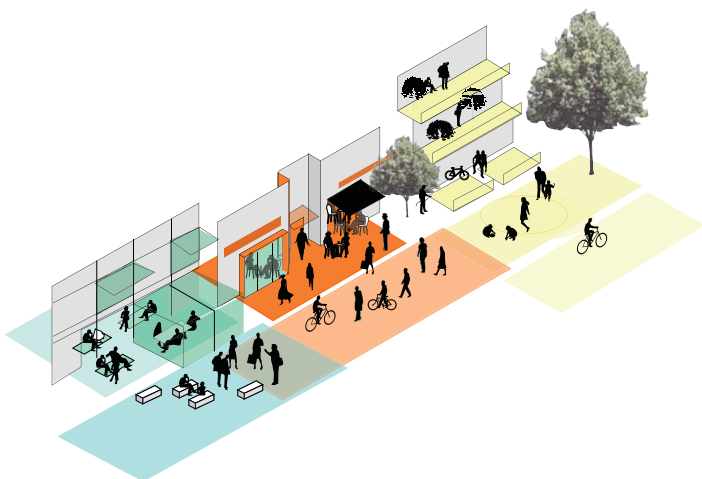
Hållbart byggande innebär också att minimera miljöpåverkan genom t ex låg energiförbrukning, förnybara energikällor och hållbara system för avfall.



*3c

Byggnadshöjd

Generell byggnadshöjd i Varvstaden är på 16-21 m med inslag av lägre bebyggelse med byggnadshöjd på 11-14 m. Mot Stora Varvsgatan kan enstaka byggnader eller byggnadsdelar ha en höjd på upp till 30 m, de ska då placeras i nord-sydlig riktning.

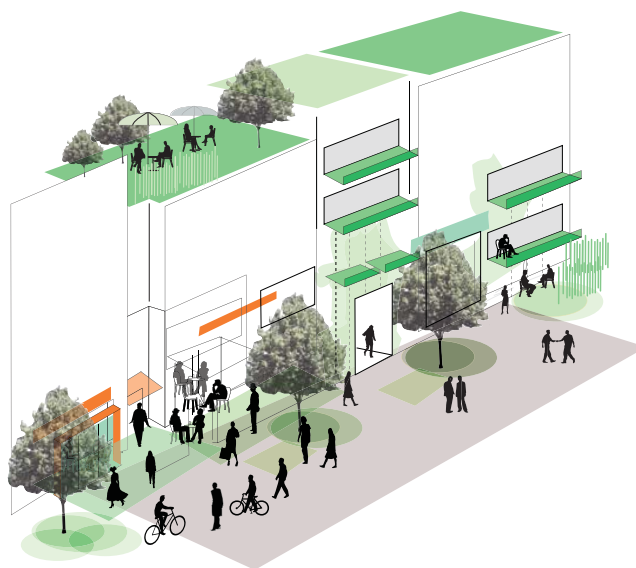


*3d

Aktiva väggar på bebyggelsen

Varvsstadens urbana miljöer ska präglas av öppenhet och bjuda in till deltagande. Bebyggelsen är de publika rummens väggar och dess utformning är avgörande för att skapa de önskade kvaliteterna på platser och längs stråk. Planprogrammet fokuserar på gränssnittet mellan bebyggelsen och de publika rummen och de funktioner som finns här. Det innebär att gestaltningen, höjder och placering av bebyggelsen ska förstärka karaktären av det stråk eller den plats som den vänder sig emot.

Varvsstadens bebyggelse, bostäder, verksamheter och p-hus, ska ha aktiva, öppna bottenvåningar ut mot de publika rummen så att det som händer inne i husen är synligt och att de som vistas där är delaktiga i platsens liv. Likaså ska entréer ligga ut mot de publika rummen så att platserna och stråken används och befolkas.



*3e

Tät och grön bebyggelse

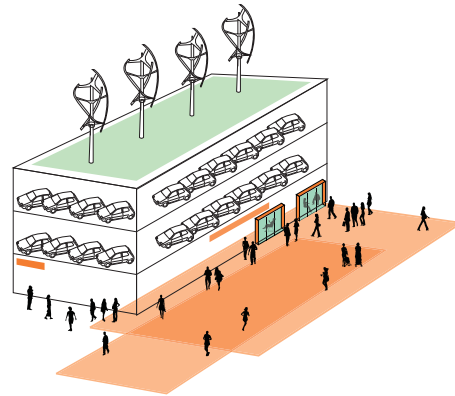
Varvsstaden ska ha en urban karaktär. Det centrala läget kräver en effektiv markanvändning och därmed ska bebyggelsen ha hög täthet. Exploateringsstalet ska vara minst 1,5 i genomsnitt för hela programområdet, inklusive stråk och platser. För att uppnå god hushållning med marken krävs multifunktionalitet och samutnyttjande samt kreativa lösningar för ytkrävande funktioner som t ex parkering, förskola/skola och vissa verksamheter. Exempel på samutnyttjande är en lekplats i parkmiljö som används av både skolbarn, förskolebarn, boende och besökare, vilket fungerar eftersom behoven växlar vid olika tidpunkter på dygnet. Den täta staden ska rymma urban grönska bestående av gröna fasader och ett grönt taklandskap.



*3f

Blandad stad ger rikt stadsliv

Ett varierat bostadsutbud och ett brett utbud av verksamhetslokaler ger en robust stad som kan möta förändringar och utmaningar på ett framgångsrikt sätt. Varvsstaden ska innehålla minst 50 % bostäder. Vissa lägen lämpar sig bättre för verksamheter och andra för bostäder. Trots det ska blandning inom varje kvarter eftersträvas så att inte delar av området står tomma på natten och helgerna när kontoren stängt eller på dagarna när få är hemma i sina bostäder. Två förskolor och en skola för årskurs F-9 ska finnas i Varvsstaden. Det är också önskvärt att inom området hitta en lämplig plats för en publik attraktion som genererar ytterligare liv till stadsdelen.

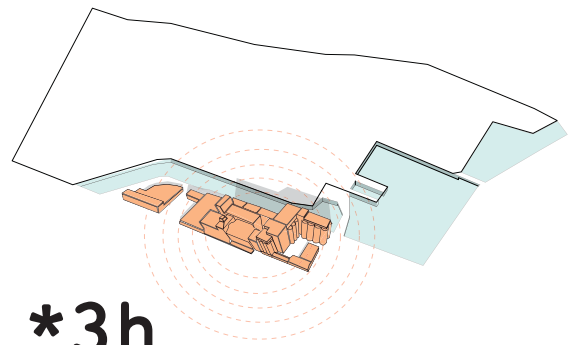


*3g

Hållbar parkering

Parkeringshus ska placeras i strategiska lägen och utformas med samma höga ambition och aktiva bottenvåningar som den övriga bebyggelsen. Parkeringstillgång och -lokalisering är en avgörande faktor som påverkar färdmedelsvalet. Med en medveten parkeringsstrategi finns möjlighet att påverka färdmedelsval i mycket större utsträckning än enbart med bra kollektivtrafik tillsammans med attraktiva och säkra gång- och cykelvägar.

Parkering utreds vidare i samband med detaljplaner, där även bilpooler och andra biltrafikrelaterade åtgärder behandlas.



*3h

Lantmännen Cerealia

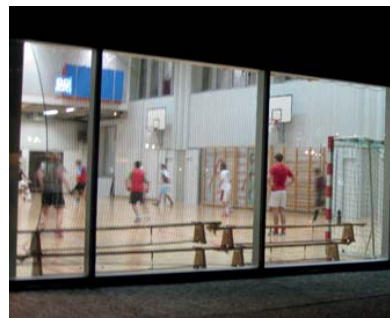
Byggnader och funktioner i Varvsstaden måste förhålla sig till spannmålskvarken avseende buller- och trafikstörningar samt skuggning. Lantmännen Cerealias båttransporter påverkar också användningen av Varvsbassängen och tillkommande bebyggelse längs kajen.

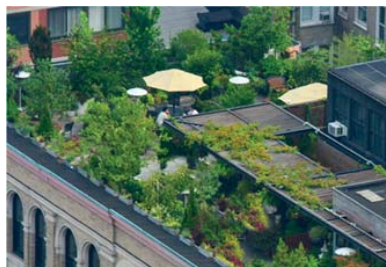


Förskola på taket



Aktiva kanter





Nytt och gammalt



Tätt och grönt



2.6 STRATEGISKA PROJEKT OCH VERKTYG



STRATEGISKA PROJEKT

De strategiska projekten kräver extra fokus tidigt i processen och är avgörande för att integrera Varvsstaden med sin omgivning och ge förutsättningar för att uppnå visionen.

VARVSHALLEN

Varvshallen ska vara identitetsbärande för den Konstrastrika Varvsstaden. Den behöver ett attraktivt innehåll och högkvalitativ utformning för att bli en unik mötesplats. Genom omvandling av Varvshallen i ett tidigt skede kan platsen bidra till att skapa en attraktivitet. För att aktivera Varvsstaden kan olika tillfälliga events, konserter m.m ske i Varvshallen. Då etableras Varvsstadens omvandling i malmöbornas sinne.

KOLLEKTIVTRAFIK

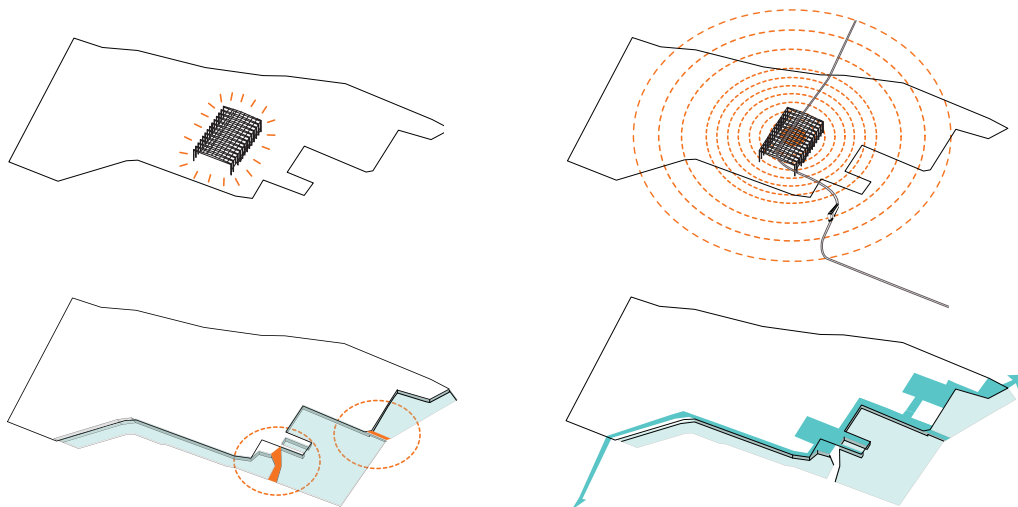
Kollektivtrafikens dragning genom Varvsstaden är avgörande för att koppla ihop Varvsstaden med övriga staden och ge liv till området. Ett önskvärt hållplatsläge är i Varvshallen. En utbyggnad av en effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hela Västra Hamnens trafiksituation.

BROAR

Broarna över Varvsbassängen är avgörande för att skapa kopplingar mellan stadskärnan och Västra Hamnen. Broarna bidrar också till ett flöde av människor och ett rikt folkliv i Varvsstaden. Så länge fartygstrafiken i Varvsbassängen, som är kopplad till befintliga verksamheter, finns kvar försvåras anläggningen av broar och antal möjliga lägen för broar minskar.

KAJSTRÅKET

Kajstråket ska vara ett attraktivt stråk som är tillgängligt, varierat och aktivt.



Strategiska projekt som är viktiga för att uppnå visionen.

VERKTYG

Verktygen består av de ytterligare studier som måste göras för området som helhet och av formella planeringsverktyg som detaljplaner, bygglov och kvalitetsprogram.

SKOLA OCH ANNAN OFFENTLIG SERVICE

Lokalisering av en skola, förskola och annan offentlig service inom Varvsstaden behöver studeras. Buller och luftföroreningar ska beaktas vid lokalisering.

KVALITETSPROGRAM

Ett kvalitetsprogram som anger mål och möjliggör uppföljning av hållbarhetsaspekterna ska tas fram i samband med detaljplaneläggning.

TÄTHETSSTUDIE

Syftet med täthetsstudien är att säkerställa ett gott mikroklimat och attraktiva offentliga rum.

URBAN GRÖNSKA

En studie ska tas fram som visar hur grönska kombineras med hög exploatering. Studien ska beskriva hur kvaliteter för urban grönska regleras och säkerställs.

KOLLEKTIVTRAFIK

Exakt läge för kollektivtrafikstråket i Varvsstaden ska studeras vidare. Stråket kan planeras för spårväg men trafikeras med buss i väntan på eventuellt förverkligande av spårväg.

UTVÄRDERINGSMODELL

En utvärderingsmodell för implementering av vision och värden ska tas fram som stöd för fortsatt arbete.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Teknisk försörjning för området som helhet behöver utredas. Detta bör göras före detaljplanering av delområden.

OFFENTLIG BYGGNAD

Behov av och förutsättningar för en offentlig byggnad i Varvsstaden ska studeras.

NORMER

Utredningar rörande riktlinjer för planering avseende t ex parkering, grönytefaktor, samutnyttjande av ytor, friytor till skola och förskola samt buller behöver göras för att möjliggöra tillämpningar av eller godtagbara och motiverade avsteg från normerna.

BULLERUTREDNING

Utredning avseende industribuller bör göras för hela planområdet. Den bör klargöra befintliga verksamheters bullernivåer samt utreda möjligheterna till bullerdämpande åtgärder.





Auto Bar var en populär mötesplats
på 1950-talet.

KAPITEL 3. **PROCESS**

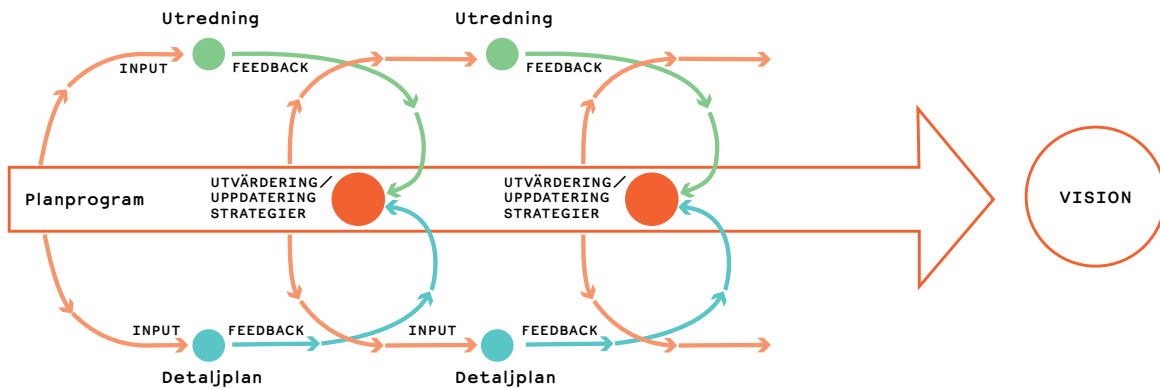


Illustration av den kontinuerliga utvecklingen och utvärderingen av planprogrammet för att uppnå visionen.

3.1 SAMVERKAN

Den fortsatta processen för utvecklingen av Varvsstaden skall sätta fokus på både den fysiska miljön och dess innehåll. Det innebär att samverkan är central mellan Malmö stad, Peab Sverige AB, näringsliv, hyresgäster, boende och övriga intressenter. Varvsstadens genomförandeprocess kännetecknas av samverkan, dialog och kreativitet.

3.2 UTVECKLING OCH UTVÄRDERING

Planprogrammets intentioner ska användas som underlag för den fortsatta planeringen och ligga till grund för utvärdering av detaljplaner och bygglov. Regelbundna avstämningar av pågående arbeten mot vision och värden ska göras. Den kontinuerliga utvärderingen av projekt bidrar till erfarenhetsåterföring till Peab Sverige AB och Malmö stad.

För att planprogrammet ska vara ett verkningsfullt dokument i arbetet för att uppnå visionen måste det vara ett levande dokument. Utvärderingen kompletteras med återkoppling till planprogrammet från genomförda detaljplaner och beviljade bygglov för att kontrollera att strategierna hålls aktuella under hela omvandlingen av Varvsstaden. För att möta utmaningar och förändrade förutsättningar kommer strategierna sannolikt att behöva uppdateras och kompletteras.



←
Planerade och möjliga utbyggnads-
etapper. Streckade linjer är exempel
på möjliga etappindelningar och
illustrerar behovet av flera detaljpla-
ner inom området.

3.3 ETAPPER OCH TID

Omvandlingen av Varvsstaden till blandad stad kommer att ta många år att färdigställa och tidshorizonten för ett fullt utbyggt Varvsstaden är 2030. Idag finns det verksamheter inom planområdet med hyreskontrakt som löper ut mellan 2013-2015. Efter detta kan befintliga och nya hyresgäster använda lokaler på kortare kontrakt i väntan på detaljplanering.

En detaljplan (1) för områdets nordöstra hörn är under genomförande och ytterligare en detaljplan (2) i denna del av området pågår parallellt med framtagande av planprogrammet (Dp 5175 Maskinverkstaden). Esplanaden (3) är ett projekt som ligger nära i tiden och är viktigt för Västra Hamnens trafikförsörjning. Etappindelning för övrig utbyggnad är inte utredd. Befintliga miljöfarliga verksamheter inom och i anslutning till planområdet måste beaktas vid den etappvisa omvandlingen av området.

3.4 FASTIGHETS- RÄTT OCH EKONOMI

Områdets storlek innebär att Varvsstaden planeras vara fullt utbyggd omkring år 2030. Planprogrammet anger betydande strukturerande element för utbyggnaden och specificerar inte områdets utformning i detalj. Fastighetsrättsliga frågor löses i samband med detaljplanering. Efter planprogrammets färdigställande kan omfattningen av gemensamma ekonomiska frågor tydliggöras och regleras mellan Peab Sverige AB och Malmö stad.





I den stora maskinverkstaden har arbetsmiljön varierat i takt med utvecklingen av nya maskiner.

KAPITEL 4. **FÖRUT- SÄTTNINGAR**

4.1 STRÅK

Programområdet är idag stängt för allmänheten och saknar allmänna gång- och cykelvägar samt gator för biltrafik.

MOBILITET

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Varvsstaden tillsammans med Södra Varvsbassängen utgör i dagsläget en kraftig barriär som medför stora omvägar för gång- och cykeltrafikanter mellan Västra Hamnen och de centrala delarna av Malmö.

Det finns i dagsläget separerade gång- och cykelvägar längs båda sidor av Stora Varvsgatan samt längs östra sidan av Skeppsgatan. Över Klaffbron är gång- och cykelbanorna smala vilket tidvis innebär framkomlighetsproblem för cyklister på grund av den stora mängden gående.

KOLLEKTIVTRAFIK

I dagsläget trafikeras Västra Hamnen av tre lokalbusslinjer längs Västra, Östra och Stora Varvsgatan. Hållplatserna närmast Varvsstaden är lokaliserade på Stora Varvsgatan.

När Västra Hamnen är fullt utbyggd kommer busstrafikens kapacitet inte att räcka till. Utredningen *Framtidens kollektivtrafik* presenterar två spårvägslinjer till Västra Hamnen i en första etapp för spårväg i Malmö. Utredningen förordar att den ena linjen går genom Varvsstaden så att en hållplats kan etableras i hjärtat av Varvsstaden och hela Varvsstaden då får god tillgång till kollektivtrafik. Ett alternativ till denna dragning har varit i Nordenskiöldsgatan. Med en dragning genom Varvsstaden täcks högskoleinstitutionerna ändå väl in genom en hållplats vid Anna Lindhs plats. Varvsstaden har svårare att betjäna av hållplatser i Nordenskiöldsgatan och Stora Varvsgatan.

En koppling mellan Neptunigatan och Varvsstaden via Styrmanngatan och en ny bro för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik över Varvsbassängen förordas även om läget innebär konflikter med lastfartygstrafik till Lantmännen/Cerealiala som ligger söder om Varvskanalen. Denna fråga utreds vidare.

Med anledning av Södra Varvsbassängen är gångavstånden till Centralstationen och Citytunnelstationen vid Anna Lindhs plats från stora delar

av Varvsstaden långa och kontakten dålig. Hela Varvsstaden har i dagsläget mer än 500 meters gångavstånd till Anna Lindhs plats och mer än 800 meter till Centralstationen.

BILTRAFIK

I *Översiktplan för Västra Hamnen* presenteras en idé om en bred trädplanterad gata i nord-sydlig riktning centralt genom Västra Hamnen. Denna gröna länk skall utgöra en förlängning av Pildammsstråket. Stråket har fått arbetsnamnet Esplanaden och dess sträckning i den södra delen av Västra Hamnen går genom västra delen av Varvsstaden.

På grund av Varvsbassängen kan Varvsstaden endast få kopplingar till Stora Varvsgatan och Esplanaden med lokala gator för biltrafik. Längs Esplanaden och Stora Varvsgatan finns fasta lägen för anslutningspunkter för att gatorna i Varvsstaden ska samordnas med lokalgatunätet i kvarteren norr och väster om området. Längs Stora Varvsgatans östra delar utgör den slutna fasadlinjen en barriär som försvårar möjligheterna till nya kopplingar norrut.

Dagens biltrafik till och från Västra Hamnen har problem med köer vid de knutpunkter som binder ihop Västra Hamnen med den övriga staden. Att skapa nya kopplingar för biltrafik mot söder och öster löser inte problemen med höga biltrafikflöden. Detta har analyserats i trafikutredning för Västra Hamnen 2010-01-22 där också trafikprognoser för flera olika framtidsscenarioer redovisas. För att nå en långsiktigt hållbar trafiklösning måste en låg andel biltrafik eftersträvas. För att minska bilanvändningen trots exploatering av Västra Hamnen ska god tillgänglighet till området säkras genom att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

PARKERING

Cykelparkeringars utformning och placering är avgörande för hur väl de kommer att utnyttjas. Vädskyddade, säkra och trygga cykelparkeringsplatser är lika viktiga som de snabba, enkla och säkra platserna för besökare och korta ärenden. Cykelparkeringsplatser i de multifunktionella gaturummen är en självklarhet.

Parkering är en viktig fråga för effektiv markanvändning och ett bra samnyttjande. Malmö stads parkeringspolicy anger att parkeringshus är billigare att anlägga än underjordiska garage och ger bättre förutsättningar för ett bra samnyttjande mellan olika typer av verksamheter. Parkeringshus bidrar även till att bilen inte blir lika lätt-tillgänglig som om den parkeras i ett garage under bostaden eller arbetsplatsen, vilket förbättrar konkurrenssituationen för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken.

Föreslagen linjesträckning kollektivtrafik i Västra Hamnen. (Framtidens kollektivtrafik, Trafikanalys och stadsbyggnad, Malmö 2010-04-01)



Klaffbron från Beijerskajen.



Laboration 1



Laboration 3



Laboration 2



Bilderna visar tre laborationer som motsvarar tre grader av uppkopplingar av Varvsstaden mot innerstaden och Västra Hamnen. En variant av laboration 2 förordas för Varvsstaden. (Lägeskvaliteter och rumslig potential i Varvsstaden, Spacescape 2010)

STRÅKANALYS

En stadsrumsanalys som bygger på sociala och rumsliga data, en så kallad Space Syntax-analys, har tagits fram för Varvsstaden. Analysen visar på rumsutformningens förutsättningar för stadsliv. Utgångspunkten för analysen var Vandkunstens förslag med en labyrintisk struktur från de parallella uppdragen som inledde arbetet med planprogrammet.

Stadsrumsanalysen visar att Varvsstaden bör betraktas som en pusselbit i Malmös innerstad. Varvsstaden skiljer sig från Bo01-området som ligger perifert i Malmö och Västra Hamnen. Den labyrintiska strukturen motverkar ett rikt stadsliv och riskerar att bli en barriär för omgivande stadsdelar.

Stadsrumsanalysen visar vidare att en rutnätsstruktur på ett bättre sätt skapar en dynamisk stadsmiljö som ger Varvsstaden ett rikt stadsliv och goda kopplingar till omgivningen. Den rumsliga centraliteten och integrationen på ett antal genomgående gator ökar. Med en rutnätsstruktur kombinerad med en labyrintisk struktur, se laboration 2 ovan, skapas möjligheter att få både aktiva stråk och lugna, mer avskilda gator i Varvsstaden.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VATTEN OCH AVLOPP

Befintliga ledningar inom programområdet är av sådan kvalitet att de inte går att återanvända, utan vid en omvandling av Varvsstaden måste ett helt nytt VA-system anläggas. Det finns ledningar för vatten och avlopp i Stora Varvsgatan som delar av programområdet kan anslutas till.

DAGVATTEN

Dagvattenpolicy för Malmö anger mål och strategier för uppsamling och avledning av dagvatten från planlagda områden i Malmö. Den bygger på de senaste årens utveckling mot mer kretsloppsanpassade dagvattenlösningar. En viktig princip är att lyfta fram och synliggöra dagvattnet i stadsmiljön. Policyn är ett förvaltningsövergripande arbete mellan Räddningstjänst Syd, fastighetskontoret, gatukontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och VA SYD. *Dagvattenstrategi för Malmö* är en fördjupning av dagvattenpolicyn och utgör ett konkret underlag för planeringen.

AVFALLSHANTERING

Källsortering är en självklarhet idag. Avfallshanteringen är utrymmeskrävande både avseende hantering och transporter. All avfallshantering ska lösas på kvartersmark. I det fortsatta arbetet med Varvsstaden ska innovativa och hållbara lösningar för avfallshantering studeras.

VÄRME

Både fjärrvärmenätet och naturgasnätet är utbyggda i hela Västra Hamnen.

Med rätt gestaltning kan dagvattnet synliggöras och bli en tillgång i stadsmiljön.



4.2 PLATSER

I utvecklingen av Västra Hamnen finns stort fokus på att skapa ett sammanhängande nätverk av attraktiva publika platser som är tillgängliga för hela Malmös befolkning.

BEFINTLIGA PLATSER

Den västra delen av stadsdelen har i nuläget bättre tillgång till och högre variation på utbudet av platser, torg och parker än den östra delen.

Inom programområdet ligger Lilla Dockan som är en allmän plats under utveckling. Den ingår i gällande detaljplan för det nordöstra hörnet av programområdet och kommer att bli tillgänglig för allmänheten när den planen genomförs. Trädgården är en annan befintlig

plats i den östra delen av området. Den kommer att göras tillgänglig för allmänheten i samband med genomförande av detaljplan Maskinverkstaden (Dp 5175, pågående plan).

Sydost om programområdet, på andra sidan Varvsbassängen, ligger Beijerskajen med utsikt över stora delar av planområdet.



←
Kartan visar planerade och befintliga publika platser i Västra Hamnen.

- Befintlig plats
- Planerad plats

ANALYS AV OFFENTLIGA RUM

En rapport har tagits fram av stadsbyggnadskontoret med målet att redovisa situationen för offentliga ytor i Västra Hamnen, avseende tillgänglighet (faktiskt gångavstånd) och kvalitet, baserat på nuvarande förhållanden och en bedömning av pågående utbyggnad och kommande platser. Rapporten ger även rekommendationer för framtida planering av Västra Hamnen sett ur dessa aspekter.

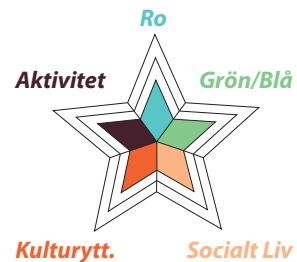
I rapporten beskrivs människors tillgänglighet till rekreativa platser i Västra Hamnen samt platsernas kvaliteter inom fem olika kategorier: ro, grön/blå, socialt liv, kultur och aktivitet. Genom ett antal olika analyser ger rapporten en bild av var dessa kvaliteter finns och hur de olika platserna interage-

rar och kompletterar varandra. Analysen ger även en bild av vilka områden som behöver kompletteras under fortsatt utbyggnad av Västra Hamnen och med vilken typ av plats.

Slutsatsen är att Varvsstaden är i behov av ett flertal olika platser med olika karaktärer och inriktning. Varvshallen räcker inte för att innehålla höga nivåer av samtliga kategorier. Analysen visar att behovet inte är tillgodosett i det nordvästra hörnet av Varvsstaden och för att uppväga det behövs, förutom Varvshallen, en eller flera nya platser inom programområdet.

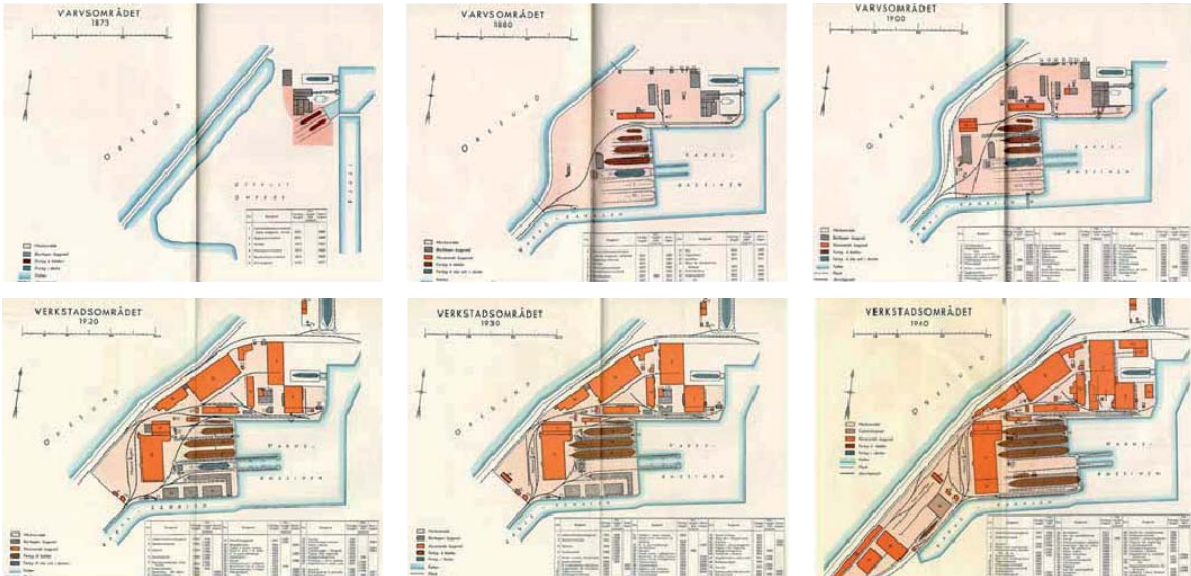


Stjärndiagrammet redovisar i vilken grad olika platser uppfyller de fem kategorierna för kvaliteter hos en plats. (Det offentliga rummet i Västra Hamnen).



Kartan visar en sammanfattande bild av Västra Hamnens tillgång till offentliga platser inom 100 m gångavstånd. De vita områdena saknar tillgänglighet till en plats. (Det offentliga rummet i Västra Hamnen).





Kartorna illustrerar Kockums utbyggnad i Västra Hamnen från 1875 till 1940 (ur Kulturhistorisk utredning Varvsstaden, Malmö Kulturmiljö 2007).

4.3 BEBYGGELSE

I avsnittet bebyggelse beskrivs både byggnader, kulturmiljö samt funktion och användning. Programområdet har en viktig del i Malmös historia och innehåller många kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Flertalet av byggnaderna inom området används fortfarande för tillverkningsindustri.



Frans Henrik Kockum grundade företaget Kockums Mekaniska Verkstad AB 1840. Han var barnbarn till Frans Suell, grundaren av Malmö hamn, och övertog som tjugofyraåring familjens tobaksfabrik. Frans Henrik Kockum drev fabriken så framgångsrikt att den blev en av landets mest lönsamma tobaksindustrier. Vinsten möjliggjorde grundläggandet av den mekaniska verkstaden.

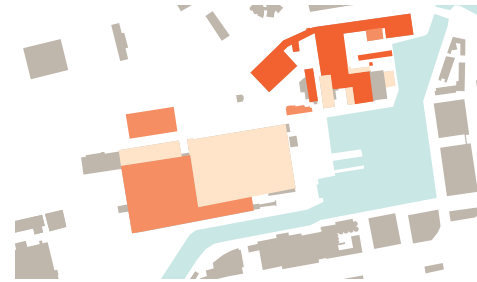
ARVET FRÅN VARVET

Kockums historia är intimt förknippad med Malmös historia, och det gamla varvsområdet är en unik miljö i staden. Området med docka, kajer, varvsbassäng och industribyggnader är präglad av det förflutna. Det är idag en levande industrimiljö där historien är påtaglig och närvarande.

KOCKUMS I VÄSTRA HAMNEN

1870 köpte Frans Henrik Kockum en tomt i den nyanlagda hamnen, i det som idag är det nordöstra hörnet av programområdet. I samband med köpet blev han lovad en angränsande tomt av staden mot löftet att han anlade en permanent reparationsrörelse för båtar och fartyg. På grund av den ojämna marknaden för reparationer beslöt Kockum att satsa på fartygsbyggande på tomten och därmed lades grunden för Kockums varv.

Kockums Mekaniska Verkstad AB fanns etablerat i Södra Förstaden, nuvarande Davidshall. För att klara konjunkturnedgångar och en ökande konkurrens beslöt man i början av 1900-talet att samla all sin verksamhet till hamnen och 1914 var flytten klar.



KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL BEBYGGELSE

- Översikt över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
Byggnader som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- Byggnader som är bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- Byggnader som är miljöskapande och av kulturhistoriskt intresse genom t.ex. material eller volym.

VARVETS UTVECKLING OCH BETYDELSE FÖR MALMÖ

Under senare delen av 1800-talet och större delen av 1900-talet utvecklades Malmö till att bli en betydande industristad och Kockums industrier spelade en nyckelroll i den utvecklingen. I ett halvt sekel var Kockums Malmös största arbetsplats med som mest 6000 anställda år 1962. I ett internationellt perspektiv var Kockums ett framstående skeppsvarv, i ett lokalt perspektiv kom det att bli en viktig del i stadens identitet. Utan Kockums hade Malmö sannolikt inte utvecklats till en stad av nuvarande storlek och betydelse.

Under sextioalet var nyanställningarna omfattande och så även personalomsättningen. Facket undersökte orsakerna till personalomsättningen vilket resulterade i Kockumsrapporten under tidigt 1970-tal. Ett personalpolitiskt program togs fram i samverkan mellan arbetstagar och arbetsgivare. Åtgärder som genomfördes var till exempel uppförandet av motionsanläggningen Fritiden, en ny hälsocentral, tandvårdscentral, ergonomiska förbättringar samt moderna omklädningsrum och

matsalar. Kockums genomgick en radikal arbetsmiljöförbättring från en besvärlig arbetsplats till en modern och attraktiv sådan.

Arbetskraftsinvandringen till Kockums bidrog till att Malmö blev den mångkulturella stad det är idag. Det var vanligen mannen i en invandrad familj som arbetade på varvet och för att bryta eventuell isolering för medföljande fruar fanns kuratorer som gjorde hembesök för att ge råd och hjälp i bland annat sociala och ekonomiska frågor.

Företaget bedrev under flera år en egen lärlings- och verkstadsskola där 1500 elever per år utbildades varav 150 ingick i en treårig lärlingsutbildning.

VARVSEPOKEN TAR SLUT

I början av 1970-talet ansågs Kockums vara landets bästa storvarv på alla plan; socialt, personalpolitiskt och produktionsmässigt. Oljekrisen och konkurrens från varv i låglöneländer i Asien ledde till en minskad efterfrågan på oljetankers och sämre ordergång. År 1986 beslutades att varvets tillverkning av handelsfartyg skulle läggas ner.

Idag lever namnet Kockums vidare genom tillverkning av bland annat järnvägsagnar av Kockums Industrier inom planområdet. Norr om programområdet, i byggnaden kallad Gängtappen, finns Kockums fartygskonstruktionsavdelning, vars huvudverksamhet är konstruktion av moderna ubåtar. Kockums ingår numera i ThyssenKrupp Marine Systems.

KULTURMILJÖ

En kulturhistorisk utredning har gjorts för programområdet för att utreda de kulturhistoriska och antikvariska värdena i bebyggelse och strukturer på området inför en omvandling och anpassning till nya funktioner. Utredningen ska också utgöra planeringsunderlag för detaljplaner.

Området är bebyggt med industribyggnader av varierande karaktär, uppförda från 1910-talet fram till 1980-talet. Många av byggnaderna som uppfördes fram till 1950-talet är i rött tegel, medan de yngre har fasader i plåt. I områdets

östra del, runt Varvsbassängen, är bebyggelsen relativt småskalig. I den västra delen finns stora hallbyggnader, varav några är mycket omfattande i sin volym.

Kockums gamla varvsområde är idag en levande och fungerande industrimiljö. Denna användning är från kulturmiljösynpunkt av stort värde. En förutsättning för att bevara en byggnad eller miljö är att den har en funktion.

Vid planeringen av en omvandling av området till blandad innerstadsmiljö är det grundläggande att se kulturhistorien som en tillgång. Grunden i det antikvariska synsättet är att platsens historia även fortsatt ska vara avläsbar. Platsens historia är inte en fixerad tidpunkt utan en process, vilket avspeglas i det successivt uppförda bebyggelsebeståndet och byggnadernas varierade karaktär. Byggnadernas utformning är ett resultat av deras funktioner genom åren, och av hur dessa har förändrats.



Miljöer från programområdet.





HYREGÄSTER INOM PLANOMRÅDET

 Kockums AB Laboratorium	 KI Maskinverkstad Mekanisk verkstad, helägt dotterbolag till EWP
 Limhamns Industriservice AB Verkstad, maskiner och tillbehör för industriföretag samt Composite Design Verkstad, tillverkning av fiberarmerade härdplaster	 313 Granath. Möbelsnickeri
 EWP Tillverkning av vindkraftstorn	 SVT/Lager
 Kockums industrier AB Tillverkning av järnvägsagnar	 Skanska/Lager

BEFINTLIGA VERKSAMHETER

Inom planprogramområdet används fortfarande majoriteten av byggnaderna, i huvudsak för tillverkningsindustri. Störningar i form av buller och lukt kan förekomma, men de störande verksamheterna kommer att flytta innan Varvsstaden är fullt utbyggd. Befintliga verksamheter bedrivs i enlighet med tillstånd enligt miljöbalken. Efter omvandlingen av Vavsstaden kommer att ske etappvis måste befintliga verksamheter beaktas i detaljplaneskedet.

I NÄRHET TILL VARVSSTADEN

Söder om Varvsstaden ligger Lantmännen Cerealia som framställer spannmålsprodukter. Verksamheten innebär störningar i form av buller från fläktar, trafik samt lastning/lossning. Transporter sker såväl med fartyg som på väg och järnväg. En dialog om transportsystem pågår mellan Malmö stad och Lantmännen Cerealia.

På Norra Neptunigatan har Rayni industri AB tillstånd för rör-, plåt- och svetsarbeten för marint ändamål. Här bedrivs ingen verksamhet idag men vid ett återupptagande kan buller bli ett problem.

BEFINTLIGA KOMMUNALA FÖRSKOLOR/SKOLOR

1. Fyrens förskolan, 50+20 platser
2. Skeppets förskola, 90 platser
3. Västra Hamnen skola, 450 elever

PLANERADE FÖRSKOLOR (F) SKOLOR (S)

2. Skeppets förskola (F), 90 platser	-
4. Fregatten (F), 80 platser	2012
5. V Hallenborgsgatan (F), 80 platser	2013
6. Västra Hamnporten (F), 60 platser	2014
7. Varvsstaden (F), 80 platser	2014
8. Stapelbäddsparken (F/S), 80/380 platser	2014
9. Västra Dockan (F), 80 platser	2015
10. Masthusen (F), 80 platser	2015
11. Citadellfogen (F), 80 platser	2015
12. Varvsstaden (F/S), 80 platser	2016
13. Masthusen (F), 80 platser	2016
14-18. Galeonen (F), 5x80 platser	2016-
19. Västra Dockan (F), 80 platser	2017
20. Varvsstaden (F), 80 platser	2018
21. Kv Skolan (F), 80 platser	2018
22. Bo01 (F), 80 platser	-



KOMMERSIELL SERVICE

Nordväst om programområdet vid Stora Varvsgatan finns en stor dagligvarubutik. På Stora Varvsgatan i anslutning till och på Kockums torg samt i Dockan, på Dockplatsen, Isbergs gata och Hallenborgs gata finns service i form av butiker, restauranger, frisörer m m. Det finns även kommersiell service på Anna Lindhs plats och Nordenskiöldsgatan samt i Bo01-området.

En utredning om underlaget för handel, restaurang och service i den framtida Varvsstaden har tagits fram. I den görs bedömningen att fram till 2020 kan fyra till fem restauranger etableras i Varvsstaden, framför allt i söderlägen utmed kajen. Antalet restauranger som området kan bära räcker inte till att ha restauranger längs hela kajpromenaden om Varvshallen samtidigt skall bli levande. En servicebutik bedöms kunna etableras i Varvsstaden mellan år 2015 och 2020.

Kockums Fritid är en inomhusanläggning för aktiviteter, träning och konferenser på Västra Varvsgatan.

KOMMUNAL SERVICE

BEFINTLIGA SKOLOR OCH FÖRSKOLOR I VÄSTRA HAMNEN

- Skeppets förskola, söder om Kockums Fritid, har 90 barn 0-5 år på fem avdelningar
- Fyrens förskola, Signalgatan, har ca 50 barn 0-5 år på tre avdelningar
- Västra Hamnportens förskola, Jungmansgatan, under planering, för närvarande på bottenvåningen i ett flerfamiljshus med en avdelning med 20 barn 0-5 år.
- Västra Hamnens skola, Västra Varvsgatan, för- och grundskola med 450 elever i åldrarna 0-16 år. Nybyggd skola som invigdes i augusti 2010, skolbyggnad på cirka 5000 m², tomt på 12 300 m², flexibel planlösning så att lokalerna enkelt går att anpassa för förskola eller skola, allt eftersom behoven ändras.
- Vittra Västra Hamnen, Västra Varvsgatan, en fristående grundskola med 270 elever, årskurs F-9 (6-16 år).

BEHOV AV SKOLA OCH FÖRSKOLOR I VARVSSTADEN

Området ska tillgodose det förskolebehov som genereras av bostäder inom området. Antalet lägenheter styr förskolebehovet, preliminärt behov för 1500 lägenheter är två gånger 80 förskoleplatser för barn i åldern 0-5 år.

I Varvsstaden behövs utöver förskolor en skola för årskurs F-9 för cirka 380 barn.

4.4 PROCESS

Malmö stad och Peab Sverige AB inledde samarbetet om utvecklingen av Varvsstaden med tre seminarier i början av 2008. Resultatet av seminarierna medförde att parterna beslutade att genomföra parallella uppdrag för Varvsstaden. Efter detta skapades en projektorganisation och det beslutades att ett planprogram skulle upprättas.

PARALLELLA UPPDRAG

Parallella uppdrag för Varvsstaden genomfördes som ett första steg i planeringsprocessen. Programmet för de parallella uppdragen anger att avsikten var att få belyst hur en strukturplan för Varvsstaden kan organiseras. Dessutom ville man belysa hur områdets identitet kan gestaltas genom tydliga arkitektoniska ansatser och stadsgestaltungsstrategier som tydliggör Varvsstadens potential och betydelse i Malmös långsiktigt hållbara utveckling.

Programmet för de parallella uppdragen anger också att Malmö stad har de senaste åren strävat efter att utveckla en värdebaserad planeringsideologi som ett komplement till den konventionella fysiska planeringen och som stöd för den önskade omvandlingen av Malmö till kunskapsstad. Värdegrunden innehåller begrepp som kan vara vägledande för att främja en mänsklig samvaro, samverkan och ekonomisk tillväxt inom de ekologiska ramarna. Exempel på sådana begrepp är öppenhet, social inklusion, tolerans och mångfald. Värdegrunden utgör en väsentlig del av den samsyn som Malmö stad och Peab Sverige AB har för områdets utveckling.

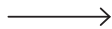


Strukturplan av Tegnestuen Vandkunsten från parallella uppdrag som vidareutvecklats och ligger till grund för strukturen i Varvsstaden.

KRAVSPECIFIKATION FRÅN BESTÄLLARGRUPPEN

från projektplanen för planprogrammet

- Varvsstaden ska vara unik i sin struktur och karaktär, samt ha en egen särprägel som skiljer sig från övriga Västra hamnen.
- För Varvsstaden gäller värden, mål och tema enligt programmet för parallella uppdrag.
- Varvsstaden ska fullt utbyggt ha ett exploateringsstal om minst 1,5 av den totala befintliga fastighetens yta med ca 19 ha.
- Minst 50 % av den totala BTA-ytan ska utgöras av bostäder.
- Varvsstaden skall ligga i framkant vad gäller hållbar stadsutveckling.
- Vandkunstens förslag med "det stora rummet" med en omkringliggande tät struktur ska utgöra en översiktlig struktur för Varvsstaden med särskilt fokus på gående.
- Ett kollektivtrafikstråk ska gå genom Varvsstaden.
- Möjlig placering av en F-9 skola ska utredas.
- Två förskolor ska finnas i Varvsstaden.



Perspektiv av Stora rummet (Varvshallen) från parallella uppdrag, Tegnestuen Vandkunsten.



AVGRÄNSNINGAR

från projektplanen för planprogrammet

Planprogrammet ska vara på en översiktlig nivå och inte ange detaljer.

- "Det stora rummets" slutliga utformning och innehåll behöver inte vara färdigbearbetat till det slutliga planprogrammet.
- En lösning av trafiksituationen för såväl privatbilism som kollektivtrafik på nya Neptunigatan och Citadellsfogen behöver inte utgöra en förutsättning för planprogrammet för Varvsstaden.
- En stor idrottsanläggning ska inte finnas i Varvsstaden.

Fyra lag deltog i de parallella uppdragen: Tegnestuen Vandkunsten, Juul & Frost, Gehl-White samt Entasis. En bedömningsgrupp beslutade att Tegnestuen Vandkunsten skulle ges uppdraget att fortsatt bearbeta de översiktliga frågorna för Varvsstaden. Vandkunstens förslag har använts som underlag vid framtagandet av detta planprogram.

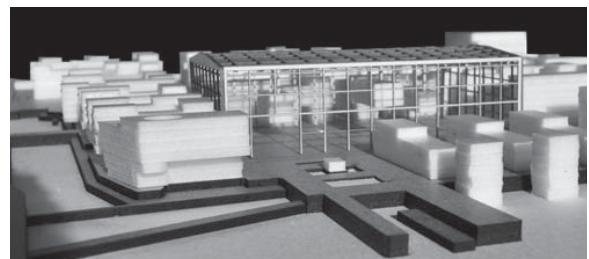
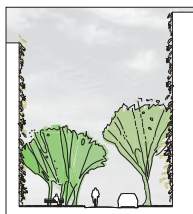
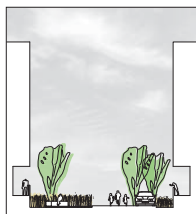
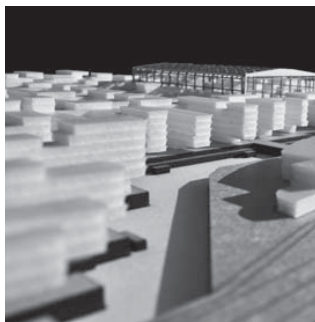
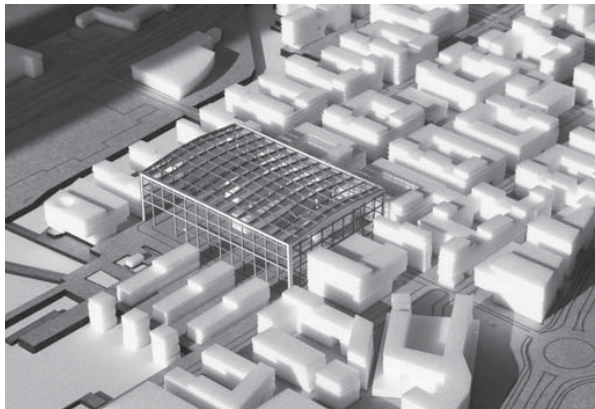
KREATIVA PLATTFORMAR

Tre workshops kallade kreativa plattformar har genomförts med syfte att effektivisera projektets resurser, generera idéer, dela kunskap och förankra planprogrammet i organisationerna. Deltagare har varit representanter från Malmö stad (SBK,

GK, FK, MF) och från Peab Sverige AB samt externa kompetenser, föredragshållare, redaktör och moderator.

De kreativa plattformarna har dokumenterats och resultatet har sammanställts i tre skrifter. Ämnen för de tre kreativa plattformarna har varit:

1. Vision och värdebaserad stadsbyggnad
- 2.1 och 2.2 Strukturplan



SKISSARBETE

Under arbetet med planprogrammet har Tegnestuen Vandkunsten bearbetat förslaget från de parallella uppdragen och tagit fram strukturskisser för Varvsstaden. Strukturskisserna har varit ett underlag för framtagandet av värdeplanen.

Ett antal olika utformningar av bebyggelsestrukturen mellan värdeplanens fasta stråk och platser har studerats i skissmodell för att verifiera värdeplanens användbarhet och belysa den flexibilitet som ryms i värdeplanen. Modellerna är arbetsredskap för att studera olika kvartersstrukturer.



Svartvita modellfoton, typsektioner och strukturskisser, Tegnestuen Vandkunsten. Övriga modellfoton Malmö stad.





Arbetare strömmar in genom huvudvaken vid Stora Varvsgatan en tidig morgon 1956.

KAPITEL 5. **KONSEKVENSER**

5.1

SOCIALA KONSEKVENSER

STADSLIV

Planprogrammet ger goda förutsättningar att skapa en attraktiv och levande stadsdel med ett rikt och varierat folkliv. Genom satsningar på det offentliga rummet tillgodser Varvsstaden platser för alla.

Ett kollektivtrafikstråk centralt genom Varvsstaden ökar flödet av människor i området, särskilt med ett hållplatsläge i anslutning till Varvshallen. En dragning av kollektivtrafikstråket utanför Varvsstaden skulle få fördömande konsekvenser för området eftersom flödet av människor då skulle koncentreras till ytterkanterna av området i stället för till de centrala delarna, som då skulle riskera att bli renodlade bostadskvarter utan stor aktivitet.

BOSTADSPOLITISKA MÅL

Kommande detaljplaner för området bidrar till att uppfylla de bostadspolitiska målen för Malmö. Intentionen är att skapa en tät innerstadskaraktär i en stimulerande och upplevelserik bostadsmiljö.

KOMMUNAL OCH KOMMERSIELL SERVICE

Behovet av kommersiell service tillgodoses genom befintlig handel i Västra Hamnen och nya handelslägen längs Stora Varvsgatan samt inom området. Det centrala läget innebär att även innerstadens utbud av kommunal och offentlig service finns tillgängligt inom gångavstånd.

Behovet av skola och förskola i området kan tillgodoses inom den struktur som planprogrammet föreslår. Den höga exploateringen kommer att kräva nytänkande och kreativa åtgärder för att skapa tillräckliga ytor för utemiljö till skola och förskolor.

BARRIÄRER

Varvsbassängen och Varvsstaden utgör idag en kraftig barriär mellan Västra Hamnen och innerstaden. Planprogrammet föreslår en struktur som länkas till övriga staden bland annat med nya broar över Varvsbassängen. En ökad tillgänglighet

till området minskar dagens barriäreffekt mellan Västra Hamnen och stadskärnan. Om broar över Varvsbassängen inte anläggs kommer barriäreffekten att finnas kvar.

BARNPERSPEKTIV

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Föreslagen bebyggelsestruktur inom området främjar möjligheten till en aktiv fritid i en stimulerande miljö. Gång- och cykeltrafik kommer att prioriteras inom området vilket ger goda förutsättningar för en trafiksäker miljö för barn att vistas och färdas i.

5.2

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Kommunens driftkostnader för gata, park och social service kommer att öka till följd av utbyggnaden. Samtidigt ökar kommunens skatteintäkter som en följd av den tillkommande bebyggelsen.

Genom exploatering av ett centralt beläget område i staden utnyttjas redan gjorda investeringar, framför allt i form av gator. Detta får positiva konsekvenser för den kommunala ekonomin. Ökad befolkning ger också ökat underlag för service och kollektivtrafik vilket också bedöms ge positiva ekonomiska konsekvenser för kommunen.



5.3 MILJÖ- KONSEKVENSER

KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

Inom programområdet finns ett flertal byggnader och miljöer som är kulturhistoriskt värdefulla. En utgångspunkt är att värdefulla byggnader och miljöer ska bevaras och inrymmas i den nya bebyggelsestrukturen. Hur detta görs kommer att utredas i detalj i den fortsatta planeringen.

Planprogrammet möjliggör en struktur som överensstämmer med översiktsplanens mål att skapa innerstadskaraktär i Västra Hamnen.

TÄTHET

En tät och hög bebyggelse kan innebära svårigheter att skapa goda sol-, vind- och luftförhållande för bostäder och arbetsplatser inom området. Detsamma gäller ytor för utemiljö till skolor och förskolor. Höga krav kommer att behöva ställas vid detaljutformningen av bebyggelse, offentliga platser, gaturum samt friytor för skolverksamheten. Vidare studier kring bebyggelsestäthet inom Varvsstaden kommer att göras i det fortsatta planarbetet.

En tät bebyggelsestruktur ökar möjligheterna för mångfald, variation och höga flöden av människor. Detta ställer samtidigt höga krav på utformningen för att skapa bra mikroklimat och goda ljusförhållanden.

NATURMILJÖ OCH REKREATION

Planprogrammet berörs inte av riksintressen för naturvård och betecknas inte som särskilt värdefullt ur naturvårdssynpunkt. Inom områdets nordöstra del finns en äldre trädgård med rekreativa värden. Trädgården avses att bevaras och ingå som rekreationsplats i den föreslagna bebyggelsestrukturen. Planområdets nära kontakt med vattnet ger mycket goda möjligheter för staden att skapa attraktiva, urbana rekreativmiljöer.

Planprogramförslaget innebär att ny grönska tillkommer i området. Till stor del är det urban grönska som kommer att anläggas, dvs hårdgjorda ytor med trädplantering, gröna väggar, takterrasser etc. Utformningen av den urbana grönskan inom Varvsstaden kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

5.4 HÄLSA OCH SÄKERHET

STÖRNINGAR

Några av de befintliga verksamheterna inom området medför störningar i form av buller och lukt. Verksamheterna och därmed störningarna kommer att ha flyttat innan området är fullt utbyggt. Eftersom omvandlingen av Varvsstaden kommer att ske etappvis måste eventuella konflikter mellan befintliga verksamheter och tillkommande kontor och bostäder utredas i respektive detaljplan.

Söder om programområdet ligger Lantmännen Cerealia som ger störningar i form av buller från fläktar, samt från lastning och lossning av gods från lastbilar, godsvagnar och båtar. I det tillstånd enligt miljöbalken som Lantmännen Cerealia har för sin verksamhet regleras även industribuller. Vid industribuller är utomhusvärde vid fasad dimensionerande. Åtgärder för och aktiv utformning av ny bebyggelse inom Varvsstaden kommer att krävas så att riktvärdena inte överskrids. Detaljerade beräkningar av bullernivåer kommer att krävas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Utförda trafikbullermätningar baserade på prognostiserade trafikmängder för ett fullt utbyggt Västra Hamnen visar att betydande trafikbullernivåer kommer att uppnås vid fasader utmed Stora Varvsgatan och Esplanaden. Nivåerna beräknas bli mellan 65-70 dBA ekvivalentnivå vid fasad, vilket är betydligt högre än riktvärdet för nybyggnad av bostäder (55 dBA). Bebyggelsestrukturen i

Varvsstaden medger dock att bostäder har tillgång till en luddämpad sida.

Det centrala och kollektivtrafiknära läget möjliggör bostäder ur ett sammanvägt miljöperspektiv. I detaljplaneskedet kommer bullerreducerande åtgärder att krävas i de fall bostäder föreslås utmed Stora Varvsgatan.

RISKER

Inom området förutsätts en aktiv riskhantering hos befintliga verksamheter som finns kvar inom programområdet vid en etablering av bostäder och kontor. Med en aktiv riskhantering avses en projektstyrning som genom etappindelning och tidsplanering säkerställer att förändringar inom området till följd av detaljplanläggning beaktar störningarna så att tillkommande bebyggelse och ändrad markanvändning uppfyller kraven på lämplighet och riskhänsyn. En aktiv riskhantering i takt med att detaljplaner upprättas inom området kan därmed ersätta en omfattande utredning i detta skede.

Utanför planområdet är det främst Lantmännen Cerealias verksamhet som är förknippad med risker i form av dammexplosion och brand. Avseende dammexplosioner är risknivån mycket låg. Brandrisker bedöms inte kunna påverka planområdet eftersom verksamheten är skild från planområdet med Varvbassängen och med ett avstånd om minst 30 meter. Ammoniakhandling vid Ishallen (Kockums fritid) påverkar inte planområdet.

Enligt lokal trafikföreskrift råder ett generellt transportförbud av farligt gods inom hela Malmö stad med undantag för transporter till och från verksamheter. Dessa transporter skall välja kortast lämpliga väg. I samband med planerad avveckling av verksamheter inom planområdet förväntas transporter av farligt gods i närområdet helt upphöra.



Olycksrisker på grund av fartygsrörelser kan påverka bebyggelsen närmast kajerna. Hänsyn i byggnadsutformning i form av påseglingskydd kan bli aktuellt och måste utredas i detaljplanskedet.

MARKFÖRORENINGAR

Planområdet ligger på mark som fyllts ut kontinuerligt mellan 1870-talet och 1940-talet. Sedan slutet av 1800-talet har marken använts av Kockums för varvsverksamhet och annan tillverkningsindustri. Markundersökningar som utförts för området under 1990-talet samt i början av 2000-talet visar att det förekommer markföroreningar. Fortsatta undersökningar samt erforderliga saneringsåtgärder ska genomföras i samband med detaljplanläggning av området.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

Planområdets förväntade trafiktillskott bedöms för närvarande inte medföra någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer i områdets närhet, varken för kväveoxid eller någon annan norm för utomhusluft. Mätningar har utförts under vintern 2007-2008 utmed Stora Varvsgatan. Dessa visade på att miljö kvalitetsnormer för luft inte överskreds inom området. Framtida biltrafikmängder är

beroende av utvecklingen för kollektivtrafiken inom Västra Hamnen. Andra faktorer är att miljön längs Stora Varvsgatan kommer att förtätas med bebyggelse vilket minskar luftflödet och påverkar luftkvaliteten negativt. Det är därför osäkert att i dagsläget bedöma luftkvaliteten vid en framtida utbyggnad av Varvsstaden. Malmö stad arbetar kontinuerligt med mätningar och beräkningar av luftföroreningar. Den satsning på minskat bilanvändande som görs i Västra Hamnen bör också ge effekten att trafikallstringen för området blir lägre i framtiden än vad dagens prognoser visar.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Planområdet gränsar till vattenområdet Malmö hamnområde. Hamnområdet är i VISS, Vatteninformationssystem Sverige kategoriserat som Kust. Områdets hamnfunktion gör att det kan betraktas som en konstgjord och kraftigt modifierad vattenförekomst. Målet för Malmö hamnområde är att God ekologisk status ska uppnås innan år 2021 samt att God kemisk status ska uppnås innan år 2015.

Dagvatten inom området avvattnas idag till Malmö hamnområde. Andelen hårdgjord yta kommer att vara likvärdig eller minska inom området och fram-

Varvskanalen och ett avstånd på cirka 30 m separerar programområdet från Lantmännen Cerealia.



”Intentionen med utbyggnaden av Varvsstaden är en tät bebyggelsestruktur med prioritet för gående och cyklister, entréer mot gatan, funktionsblandning och tydliga kopplingar till omkringliggande områden.”

tida hantering av dagvatten bedöms inte medföra någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormer. Risk för kemiska utsläpp kommer att minska i takt med att industriverksamhet och tunga transporter ersätts av blandad stadsbebyggelse.

ROBUSTHET

Varvsstaden planeras som en långsiktigt hållbar stadsdel. Bebyggelsens och de tekniska anläggningarnas förmåga att stå emot exempelvis havsnivåhöjningar kommer att regleras i kommande detaljplanearbete utifrån den kunskap och de rekommendationer som redovisas i bl a Länsstyrelsen Plan-pm 2009-04-20, Stigande havsnivå samt Malmö stads Dialog-pm 2008:2 Klimatet, havsnivån och planeringen.

Varvsstadens grundnivå ligger lägre än 3 meter över havet, vilket är kravet på lägsta golvhöjd vid nybyggnad. Detta kommer att ställa särskilda konstruktions- och utformningskrav för att säkerställa en robust och tillgänglig bebyggelse.

TRYGG STADSMILJÖ

Intentionen med utbyggnaden av Varvsstaden är en tät bebyggelsestruktur med prioritet för gående och cyklister, entréer mot gatan, funktionsblandning och tydliga kopplingar till omkringliggande områden. Detta är målsättningar som stämmer väl överens med de mål som finns uppställda i skriften *Trygg stadsmiljö*, Stadsbyggnadskontoret 2006.

5.5 TRAFIK-KONSEKVENSER

FRAMKOMLIGHET OCH TILLGÄNGLIGHET

Den huvudsakliga utgångspunkten för områdets trafikplanering är att skapa de bästa förutsättningarna för ett miljöanpassat transportsystem genom att prioritera kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken i området. Att skapa nya kopplingar för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafikanterna åt öster och söder är en förutsättning för att kunna minska dagens barriäreffekter och skapa bra möjligheten för gående och cyklister att röra sig inom och genom området.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Inom Varvsstaden planeras för prioriterade gång- och cykelstråk genom området och att öka attraktiviteten för fotgängare och cyklister. Sammantaget planeras Varvsstaden för ett högklassigt gång- och cykelnät vilket bidrar till ökad tillgänglighet och minskade biltransporter inte bara för boende och verksamma inom området utan även för alla rörelser mellan Västra Hamnen och de centrala delarna av Malmö.

Parkeringsbehovet för cyklar kommer att vara högt med en hög exploatering och täthet. Detta kommer att ställa extra höga krav på placering, utformning och tillgång på bra cykelparkeringsplatser för att nå målen om en attraktiv gång- och cykelstadsdel.

KOLLEKTIVTRAFIK

Ett kollektivtrafikstråk genom Varvsstaden med hållplats centralt i området innebär att boende, verksamma och besökare i området får en högklassig kollektivtrafik inom gångavstånd på mindre än 500 meter. Risker och störningar från spår bunden trafik är generellt mycket låg.

Om sträckningen av kollektivtrafiken förläggs utanför Varvsstaden kommer även det att markant öka gångavstånden till närmaste hållplats för boende och verksamma. Om kopplingarna mot Universitetsholmen inte blir av blir förutsättningarna att nyttja det stora utbud av lokala och regionala buss- och tåglinjer som finns vid Centralstationen och Citytunnelstationen mycket dåliga och därmed försämrar också förutsättningarna för ett miljöanpassat resande.



BILTRAFIK

Biltrafik till och från Varvsstaden får endast tillfarter från Stora Varvsgatan och Esplanaden, vilket minskar risken för genomfartstrafik i området och skapar goda förutsättningar för ett miljöanpassat transportsystem. Utan genomfartstrafik i området skapas också goda förutsättningar för en lugn och säker trafikmiljö med låga hastigheter och ett gott samspel mellan de olika trafikslagen.

En bra parkeringsstrategi för biltrafiken kommer att vara avgörande för hur målet om ett hållbart transportsystem kommer att kunna uppfyllas. Parkeringsstrategin kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

TRAFIKSÄKERHET

Även om Varvsstaden planeras för att minimera andelen genomfartstrafik för bil, kommer utbyggnaden att alstra mer biltrafik än i nuläget. Ökade trafikflöden ökar generellt risken för olyckor. Intentionen är att gator, stråk och platser ska struktureras och utformas för låga hastigheter samt en trygg och säker trafikmiljö. De största konfliktpunkterna kommer att vara vid korsningspunkterna med spårtrafiken samt utmed det omgivande huvudgatunätet.

5.6 RIKS- INTRESSEN OCH STRANDSKYDD

RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN

Planprogramområdet gränsar till område för riksintresset Malmö. Planprogrammet bedöms inte strida mot riksintresset för kulturmiljövård.

Riksintresset Malmö beskrivs som en stad med storstadsmiljö, sjöfarts- och kommunikationsstaden, med hamnanläggningarna på utfyllnadsmark samt industrialismens stad, med 1800-talets och det tidiga 1900-talets industribyggnader.

RIKSINTRESSE FÖR KUSTZONEN

Varvstaden omfattas av riksintresse för kustzonen enligt 4 kap miljöbalken. En förändrad markanvändning i enlighet med planprogrammet bedöms inte skada riksintresset då det rör sig om utveckling av befintlig tätort.

STRANDSKYDD

Enligt 7 kap 18 g § miljöbalken gäller strandskyddet åter om detaljplan eller områdesbestämmelser ersätts med ny detaljplan. I takt med att gällande detaljplan ersätts av nya planer kommer Malmö stad att pröva om strandskyddet ska gälla inom planområdet. Strandskydd kan då komma att upphävas genom bestämmelse i de fortsatta detaljplanerna.

5.7 NOLL- ALTERNATIV

Nollalternativet ger en beskrivning av vilken utveckling som kan ske om området inte byggs ut i enlighet med planprogrammet.

TRAFIK OCH TILLGÄNGLIGHET

Nollalternativet innebär att huvuddelen av området fortsatt kommer att vara planlagt för industriverksamhet, vilket omöjliggör en utbyggnad av blandad stadsbebyggelse. För Malmös centrala delar innebär det att närhet och tillgänglighet till Västra Hamnen inte kan förstärkas utan Varvsstaden kommer även fortsatt att utgöra en barriär mellan stadskärnan och Västra Hamnen. Avseende biltrafik innebär nollalternativet att området inte får en ökad trafikström till följd av fler bostäder, kontor och andra verksamheter. Däremot kan mängden tung trafik kvarstå eller öka.

HÅLLBAR UTVECKLING

Förutsättningar för att utveckla Varvsstaden till en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar stadsdel minskar kraftigt om området fortsatt används för industriändamål.

BEBYGGELSE OCH KULTURMILJÖ

Avsikten med planprogrammet är att behålla och fylla stora delar av den befintliga bebyggelsen med nytt innehåll. Möjligheten att bevara kulturhistorisk bebyggelse försämras om området fortsatt är industriområde. Risken finns att värdefull bebyggelse förfaller på längre sikt.

FLORA OCH FAUNA

Befintlig flora och fauna kan fortsatt vara opåverkade utifrån de förhållanden som gäller idag. Möjligheten att förstärka grönstruktur och förutsättningar för nya arter och växtlighet saknas.

VERKSAMHETER

Befintliga verksamheter inom och i anslutning till området kan fortsätta i enlighet med gällande planer, tillstånd och hyresavtal.



5.8 FORTSATT MILJÖBEDÖMNING

Genomförande av kommande detaljplaner inom planprogramområdet bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap 18 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behöva göras för detaljplaner inom området.

En viss miljöpåverkan kan förekomma såsom buller, föroreningar och risker. Dessa frågor kommer att utredas separat i kommande detaljplaner och ingå i planbeskrivningar under rubriken "Miljökonsekvenser" eller liknande.

KÄLLFÖRTECKNING

UTREDNINGSUNDERLAG FÖR PLANPROGRAMMET

- Varvsstaden i Malmö, Kommersiell utredning och scenario, Niras 2010-02-17, Kompletterad 2010-08-27
- Kulturhistorisk utredning Varvsstaden, Malmö Kulturmiljö 2007
- Stråkanalys, Spacescape AB 2010-09-26
- Riskhänsyn Varvsstaden, Tyréns 2011-02-09
- Program för parallella uppdrag Peab Sverige AB och Malmö stad, oktober 2008
- Varvsstaden, Dokumentation Kreativa Plattformer, Workshop 1 100825: Vision och värdebaserad stadsbyggnad
- Varvsstaden, Dokumentation Kreativa Plattformer, Workshop 2 100907: Strukturplanen

UTREDNINGAR FÖR VÄSTRA HAMNEN OCH MALMÖ

- Översiktsplan för Malmö 2012, samrådsunderlag planstrategi 2011-03-22
- Framtidens kollektivtrafik i Malmö, Trafikanalys och stadsbyggnad, Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret 2010-04-01
- Översiktsplan för Västra Hamnen 1999
- Miljöprogram för Malmö stad 2009-2020, antagen av KS 2009-12-17
- Trafikutredning för Västra Hamnen, Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret 2010-01-22
- Det offentliga rummet i Västra Hamnen, Stadsbyggnadskontoret 2010-06-28
- Dagvattenpolicy för Malmö, antagen av tekniska nämnden 2002
- Dagvattenstrategi för Malmö, VA SYD, Gatukontoret, Miljöförvaltningen och Stadsbyggnadskontoret 2008
- Spårvägsutredning
- Kockums med våra egna ord, redaktör Peraxel Nilsson, utgiven 2005. Text till sid 60-62 och bilder till kapiteluppslagen.

