



Detaljplan för fastigheten Kranen 7 m.fl. i Västra Hamnen

PLANBESKRIVNING



Innehållsförteckning

Planbeskrivning.....	1
1. Inledning.....	3
2. Detaljplanens innehåll.....	5
3. Förutsättningar och konsekvenser.....	18
Allmänna intressen.....	19
Fysisk miljö.....	20
Sociala frågor.....	24
Service.....	25
Hälsa och säkerhet.....	27
Trafik.....	53
Miljö.....	57
Kulturmiljö.....	60
Teknik.....	65
Gällande planer och program.....	66
Riksintressen.....	68
4. Genomförande.....	71
Fastighetsrättsliga frågor.....	72
Tekniska frågor.....	74
Ekonomiska frågor.....	76
Organisatoriska frågor.....	77
Kulturvärden.....	78
5. Planeringsunderlag.....	79
Utredningar som legat till grund för detaljplanen.....	80
Kommunala planeringsunderlag.....	86

Sammanfattning

Planförslaget innebär att:

- En befintlig verkstadshall samt cirka 6 500 kvadratmeter mark planläggs för skola, kontor, vårdboende och centrumverksamheter. I byggnaden får de två nedersta våningarna endast användas för förskoleändamål.
- Avsikten är att en förskola för 240 barn ska etableras i byggnaden, och att ytorna runt byggnaden ska användas som förskolegård. Förskolegården kommer att vara cirka 6 000 kvadratmeter stor.
- Den befintliga byggnadens betongstomme ska bevaras, liksom vissa detaljer på byggnaden. Byggnadens övriga viktiga karaktärsdrag, såsom det teglade murverket, ska tas hänsyn till vid förändring och ombyggnad.
- Förskolegården liksom byggnaden ska utformas för att undvika översvämning och skada vid stora regn och framtida höjda havsvattennivåer.
- Cykelparkering och korttidsparkering för hämtning och lämning hanteras inom planområdet. Övrig bilparkering hänvisas till närliggande parkeringsanläggningar.



Illustration av planområdet med den planerade förskolegården, inplacerad på ortofoto med befintlig situation. Observera att den nya förskolan kommer att ersätta den befintliga som nu ligger direkt öster om planområdet.

Planområdet ingick ursprungligen i detaljplan 5767, för Kranen 5 m.fl. Även om detaljplanen sedermera har delats utgör den nu aktuella detaljplanen för förskolan en del av ett större utbyggnadsområde. Avsikten är området runt förskolan ska utvecklas med nya kvarter för bland annat kontor och bostäder, samt en ny park.

1. Inledning

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

Detaljplanens syfte

Syftet är att säkerställa bevarande av en kulturhistoriskt intressant byggnad och möjliggöra att denna kan utvecklas och användas för nya funktioner, huvudsakligen förskola.

Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Motiv till denna bedömning finns i kapitel 3, "Förutsättningar och konsekvenser".

Prövningar enligt annan lagstiftning som genomförts under processen

I detaljplanen har strandskyddet upphävts genom planbestämmelse. Kommunens avvägningar samt de särskilda skälen för upphävande redovisas i avsnitt 3, "Förutsättningar och konsekvenser".

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader.

Planförfarande och -process

Detaljplanen handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen. Förslaget är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande,

har inte ett betydande intresse för allmänheten och bedöms inte vara av i övrigt stor betydelse.

Planinformation

Beslutsinformation

Beslut om planuppdrag fattades av stadsbyggnadsnämnden
2021-06-24

Beslut om samråd fattades av stadsbyggnadsnämnden 2022-
04-27

Beslut om granskning fattades av stadsbyggnadsnämnden
2024-10-24

Den nu aktuella detaljplanen ingick tidigare i detaljplan 5767 för fastigheten Kranen 5 m.fl. Denna detaljplan delades inför beslut om granskning för att underlätta en snabbare process och genomförande av förskolan. Planförslaget är anpassat för att kunna fungera såväl med som utan utbyggnad av övriga delar inom detaljplan 5767.

Digital funktionalitet

Plankartan i aktuell detaljplan har utformats i enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5), Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6), Boverkets planbestämmelsekatalog 2022-11-01 och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet. Planbeskrivningen i aktuell detaljplan har utformats enligt bilagan till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om om planbeskrivning (BFS 2020:8).

2. Detaljplanens innehåll

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

Stadsbyggnadsidé

Planförslaget innebär att en verkstadshall från Västra hamnens tid som plats för varvsindustrin bevaras och ges en ny användning. Byggnaden byggs om för att kunna rymma i huvudsak en förskola, och kommer att omgärdas av öppna ytor i form av en förskolegård. Förskolegården bidrar med mer grönska i ett område som idag till stor del består av hårdgjorda parkeringsytor.

Verkstadshallen kommer även fortsättningsvis att vara väl synlig i stadsbilden genom sitt läge vid Östra Varvgatan och genom den öppenhet kring byggnaden som förskolegården innebär. Tillsammans med närliggande Båghallarna och andra bevarade och utvecklade byggnader från varvstiden kommer den att synliggöra områdets industri- och hamnhistoria. Byggnaden bidrar på så sätt också med karaktär och identitet åt området, som i övrigt till stor del präglas av den stadsutveckling som skett sedan millennieskiftet.

Planområdet utgör del av ett större utbyggnadsområde i den östra delen av Västra hamnen och omfattades ursprungligen av samma detaljplan som övriga delar - detaljplan 5767 för Kranen 5 m.fl. Detaljplanen har sedermera delats. Inom utbyggnadsområdet som helhet planeras förutom förskolan bland annat nya bostäder och kontor. Mitt i området planeras

också en ny park. Förskolegården vänder sig mot den tänkta parken och kan på så sätt bli en del av det nya områdets gröna, inre miljö.



Planområdet med kringliggande befintlig bebyggelse, samt den nya bebyggelse som omfattas av pågående detaljplan dp 5767. Planområdet är markerat med svart streckad linje. Kringliggande befintlig bebyggelse i grått. Ny bebyggelse som planeras i beige färg.

Sammantaget innebär planförslaget att Malmös, och inte minst *Västra hamnens, särart som industri-, hamn- och varvsmiljö stärks*. Marksanering, återbruket av en befintlig byggnad och anläggandet av den nya förskolegården innebär att *Malmös miljömässiga hållbarhet gynnas*. Att byggnaden tas i bruk och fylls av nya verksamheter innebär också att fler människor kommer att vara i rörelse kring byggnaden och att den därmed också *främjar livet i stadens rum*.

Kursiveringarna i stycket ovan syftar till de teser i *Arkitekturstaden Malmö* som bedöms mest relevanta för planförslaget. Arkitekturstaden Malmö är ett tematiskt tillägg till kommunens översiktsplan som beskriver Malmö stads

ambitioner för hur de arkitektoniska kvaliteterna ska bevaras, stärkas och utvecklas, samt hur olika byggprojekt kan bidra till att Malmö blir en nära, tät, grön och blandad stad.

Beskrivning av detaljplanen

Planområdet omfattar en befintlig verkstadshall i Västra hamnen, samt cirka 6 500 kvadratmeter mark runt byggnaden. I planområdet ingår fastigheten Kranen 7, som byggnaden står på, samt delar av fastigheterna Kranen 5 och Hamnen 21:138.



Illustration av planområdet med kringliggande bebyggelse. Planområdet är markerat med svart streckad linje. Bebyggelse, park med mera som planeras inom pågående detaljplan 5767 redovisas i svagare färger.

Planområdet planläggs för markanvändningarna skola, kontor och centrumverksamheter. Av de tre möjliga våningarna i den befintliga byggnaden får dock de två nedersta endast användas för förskoleändamål.

Avsikten är att en förskola för 240 barn ska etableras i byggnaden, och att ytorna runt byggnaden ska användas som förskolegård. Förskolegården kommer att vara cirka 6 000 kvadratmeter stor, vilket innebär att friytan per barn kommer att vara cirka 25 kvadratmeter. Utöver den befintliga byggnaden får endast komplementbyggnader i begränsad omfattning uppföras.

Den befintliga byggnadens kulturhistoriska värde skyddas genom skyddsbestämmelser och varsamhetsbestämmelser. Skyddsbestämmelserna reglerar att byggnadens stomme och vissa detaljer ska bevaras. Varsamhetsbestämmelserna förtydligar byggnadens värdefulla karaktärsdrag och hur de ska tas hänsyn till vid ändringar och tillägg. Bland annat ska utfackningsväggarna även fortsatt vara i rött tegel, likt befintligt utförande.

Hälften av förskolegården ska utföras med genomsläppliga ytor och delar av förskolegården ska utföras nedsänkt. Syftet är att fördröja dagvatten och skyfall och undvika översvämning. Byggnaden ska också utföras med skyddsåtgärder för att undvika översvämning och skada på byggnaden vid framtida höjda havsvattennivåer.

I planområdets nordvästra del, i nära anslutning till Östra Varvsgatan, avsätts ytor för korttidsparkering för hämtning och lämning. Övrig bilparkering hänvisas till närliggande parkeringsanläggningar. Cykelparkering på mark ryms också utöver de 6 000 kvadratmetrarna friyta. Angöring för leveranser och liknande planeras ske från söder, från ytor utanför planområdet.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

I planarbetet har bevarandet av den befintliga byggnaden och nyttjande av denna för främst förskoleverksamhet vägts mot alternativa placeringar av förskolan i närområdet, samt annan användning av byggnaden. Det aktuella förslaget, med bevarande av byggnaden för främst förskoleändamål, har bedömts lämpligt eftersom:

- Det kan vara utmanande att finna funktioner som kan rymmas i en stor verkstadshall. En stor kommunal förskola får ses som en långsiktig funktion i området och därmed ges byggnaden en långsiktig användning.
- De ytor i kringområdet som annars skulle ha behövt användas för etablering av förskola har kunnat planeras för andra funktioner, framför allt bostäder. Förtätningen som därmed möjliggörs ligger i linje med intentionerna i översiktsplanen.
- Genom att byggnaden får en lämplig funktion underlättas bevarandet av den. Bevarandet bidrar till att synliggöra områdets kulturhistoria och till att ge karaktär och identitet åt platsen.

Det har vidare bedömts motiverat att säkerställa bevarande av byggnadens stomme, vissa detaljer samt dess viktiga karaktärsdrag, men däremot inte dess tak, eftersom det sett till skick och konstruktion behöver bytas ut. Det har inte heller bedömts rimligt att kräva att byggnadens nuvarande tegelväggar ska bevaras. Skälet till detta är att tegelmurverket har bedömts vara i dåligt skick och att dess tekniska livslängd i delar med största sannolikhet redan är slut.

Friytan på förskolegården kommer med 240 barn att uppgå till 25 kvadratmeter per barn. Detta har utifrån stadsbyggnadskontorets riktlinjer för friytor bedömts acceptabelt, förutsatt att parken som planeras i anslutning till förskolegården genomförs.

Detaljplanens bestämmelser med motiv

Användning av mark och vatten

Kvartersmark

C - Centrum

Motivet är att möjliggöra olika verksamheter inom byggnaden och på så sätt bidra till en funktionsblandad stadsmiljö. Användningen inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå.

K - Kontor

Motivet är att möjliggöra olika verksamheter inom byggnaden och på så sätt bidra till en funktionsblandad stadsmiljö.

S - Skola

Motivet är att en förskola ska kunna etableras på platsen, som kan försörja Västra hamnen med förskoleplatser och ersätta de paviljongförskolor med tidsbegränsat bygglov som finns respektive tidigare har funnits. Planbestämmelsen innebär också att annan skolverksamhet kan etableras i de delar av byggnaden som inte är avsatta för förskoleändamål.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Prickmark - Marken får inte förses med byggnad.

Motivet är att säkerställa att förskolegården inte förses med byggnader som hamnar i konflikt med den nätstation som planeras i direkt anslutning till, men utanför, planområdet. Detta eftersom det inom fem meter från nätstationen inte ska finnas brännbara byggnadsdelar eller brännbara upplag.

Korsmark - Marken får endast förses med komplementbyggnader, trapphus, hissar, skärmtak och andra anläggningar än byggnader.

Motivet är att säkerställa tillräckliga friyor för förskolan, men samtidigt möjliggöra komplementbyggnader och liknande som behövs för verksamheten. Trapphus och hissar tillåts för att möjliggöra lösningar för utrymning och tillgängliga entréer till de olika funktionerna inom byggnaden.

Med andra anläggningar än byggnader menas exempelvis trappor och plank. Se även bestämmelser om utnyttjandegrad samt mark och vegetation.

Byggnaders användning

s₁ - Byggnadens två nedersta våningar får endast användas till förskola.

Motivet är att säkerställa att byggnaden kommer att anpassas för och användas till förskoleverksamhet, eftersom det finns ett långsiktigt behov av förskoleplatser i området.

Höjd på byggnadsverk

h₁ - Högsta nockhöjd är 18.5 meter. Utöver högsta tillåtna nockhöjd tillåts tekniska anordningar på tak med begränsad utbredning och till en högsta höjd av 7.0 meter, samt trapphus, hisschakt, och anläggningar för förnybar energi.

Motivet är att tydliggöra byggnadens högsta möjliga höjd. Den angivna höjden är anpassad efter byggnadens befintliga höjder, med lite marginal.

Markens anordnande och vegetation

n₁ - Minst 450 kvadratmeter av gårdsytan ska vara minst 0.20 meter lägre än lägsta marknivå vid gräns mot allmän plats samt marknivå invid huvudbyggnad.

Motivet är att säkerställa att viss del av förskolegårdens yta hamnar lägre än omgivande allmän plats och marknivån invid huvudbyggnaden, den befintliga byggnaden, så att viss mängd skyfall kan fördröjas inom området utan att skada byggnaden. På så sätt kan den mängd vatten som behöver omhändertas i den park som planeras i öster minska.

n₂ - Parkering får finnas.

Motivet är att möjliggöra lättillgänglig parkering på mark, vid hämtning och lämning på förskolan.

Skydd av kulturvärden

q₁ - Befintlig betongkonstruktion ska bevaras och vara fortsatt synlig.

Motivet är att skydda viktiga kulturhistoriska värden och att säkerställa ett byggnadens karaktär med avseende på utformning och material bevaras.

q₂ - Upplag till fasta traversbanor samt väggmonterade svängkranar på fasad mot öster ska bevaras

Motivet är att skydda byggnadens viktiga kulturhistoriska värden och säkerställa att karaktärsskapande detaljer på byggnaden bevaras.

Utförande

b₁ - Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig.

Motivet är att öka möjligheterna till fördröjning av dagvatten inom området samt att verka för en grön utemiljö på förskolegården.

Utnyttjandegrad

e₁ - Största byggnadsarea för komplementbyggnader inom egenskapsområdet är 300 kvadratmeter.

Motivet till begränsningen är att säkerställa att inte stora delar av gården tas i anspråk för komplementbyggnader, utan istället kan nyttjas som friyta. Regleringen möjliggör samtidigt de förråd och miljöhus som behövs för verksamheten.

Utnyttjandegraden ger också utrymme för exempelvis fristående skärmtak som kan skydda från väder och vind, samt väderskydd av cykelparkering som kan vara aktuellt som en mobilitetsåtgärd. Lekanordningar räknas inte in i byggnadsarean.

Varsamhet

k₁ - Kulturhistoriskt värdefull byggnad som ska bibehållas till sin karaktär som verkstadshall, med avseende på utformning och material. De karaktärsdrag som angivits i planbeskrivningen under rubriken Värdefulla karaktärsdrag ska tas tillvara vid ändring och de riktlinjer som anges under rubriken Ändring och tillägg ska följas.

Motivet är att bevara byggnadens viktiga kulturhistoriska värden och samtidigt möjliggöra förändringar för att underlätta en ny användning av byggnaden. Se vidare 2.5 Kulturmiljö.

k₂ - Utfackningsväggar ska vara i rött tegel, likt befintligt utförande.

Motivet är att säkerställa ett byggnadens karaktär med avseende på utformning och material bevaras, även i det fall material behöver bytas ut.

Ändrad lovplikt

a₁ - Marklov krävs även för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet inom egenskapsområde markerat med b₁, samt för ändring av markens höjd i de delar som anpassats för att tillgodose bestämmelse n₁.

Motivet är att säkerställa att kravet på andel genomsläpplig yta och krav på höjdsättning av marken kan följas upp.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Markens anordnande och vegetation

Markparkering får inte finnas, undantaget parkering för rörelsehindrades fordon samt inom egenskapsområde markerat med n₂.

Motivet är att säkerställa att utemiljöerna i stället ska kunna användas för planteringar, lek med mera, samt att riktlinjerna för friyta på förskolegårdar ska kunna uppnås.

Skydd mot störningar

Lägsta färdiga golvnivå för byggnader ska vara minst +3.2 meter i RH2000. Byggnader samt tekniska installationer ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader är undantagna. Befintlig, äldre byggnadsdel samt entré till trapphus, som inte kan uppföras med färdigt golv på +3.2 meter, ska utföras med teknisk konstruktionslösning i entré för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning.

Motivet är att undvika att bebyggelsen skadas vid framtida höjda havsvattennivåer.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföreningarna är avhjälpta.

Motivet är att säkerställa att de markföreningarna som påträffats åtgärdas, så att marken blir lämplig för sitt ändamål.

Kulturmiljö

Värdefulla karaktärsdrag

Utformning

Verkstadshallens rationella form med mycket flackt sadeltak, släta tegelmurade fasader och räta hörn är karaktäristisk för dess ursprungliga funktion som verkstadshall. Taklandskapet är variationsrikt med olika tillägg som tillkommit utifrån behov. Detta är en viktig egenskap eftersom det tydligt visar byggnadens nyttokaraktär.

De ursprungliga, mycket stora fasadöppningarna för såväl fönster som portar är ett viktigt karaktärsdrag eftersom de berättar om byggnadens verkstadskaraktär och storskaliga produktion, med stort behov av ljusinsläpp.

Fasadernas röda tegel och synliga, bärande betongstomme är värdefulla karaktärsdrag eftersom de speglar såväl tidens arkitektoniska ideal som byggnadens robusta karaktär. Det röda teglet är även ett viktigt gemensamt karaktärsdrag för Kockums samlade byggnadsbestånd i området.

Material och färg

De robusta och tåliga materialen, tegel, betong, plåt och stål, är värdefulla karaktärsdrag eftersom de speglar byggnadens nyttokaraktär.

Färgsättningen i gult, blått, brandgult och grönt är karaktäristiskt och återkommer i andra hallbyggnader på området. Färgsättningen var ett led i att förbättra arbetsmiljön under 1970-talet.

Ändringar och tillägg

Tak

Befintliga teknikanordningar på tak får rivas och ersättas med nya. Nya tillägg på taket, såsom huvar och ventilationsaggregat, med eller utan inklädnad, får finnas i begränsad omfattning. Tilläggen på tak ska utföras med industriell karaktär och bör utföras i från övriga delar av byggnaden avvikande material, likt befintligt.

Övriga tillägg

På fasad mot norr och öster får mindre tillägg såsom burspråk utföras i begränsad omfattning. Vid byggnadens gavlar får även nya trappor/trapphus, balkonger och hissar uppföras för att tillgodose krav på tillgänglighet. Trappor/trapphus och hissar ska dock utföras indragna från fasadliv mot Östra Varvsgatan för att framhäva byggnadens ursprungliga volym i gaturummet.

Tilläggen ska utföras med industriell karaktär och bör utföras i från övriga delar av byggnaden avvikande material. De kan tillåtas "sticka ut" i sin utformning i förhållande till byggnaden i övrigt, på samma sätt som sker på andra byggnader inom varvsområdet. I det fall avvikande, starkare kulörer används ska sådana som sedan tidigare återfinns inom området användas (se rubriken "Material och färg" ovan).

Tillägg måste ges en väl utförd utformning avseende materialval, kulörer och detaljeringsgrad. Detta är särskilt viktigt om tilläggen ges en utformning som innebär att de sticker ut visuellt.

Byte av fasadmaterial

Om och när fasadmaterial behöver bytas ut ska byte ske mot material likt befintligt.

Fönster

Vid ändringar av befintliga, höga fönster mot väster (Östra Varvsgatan) respektive öster ska fönstrens karaktär inte ändras. Nya fönsterhåll som tas upp i fasad mot väster respektive öster ska ges en avvikande riktning och/eller placering i förhållande till befintliga fönsterhåll.

3. Förutsättningar och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs de avvägningar som gjorts i detaljplanen utifrån en tematisk indelning. Utifrån olika aspekter beskrivs planeringsförutsättningarna samt konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Här framgår också hur kommunen har bedömt lämpligheten på en detaljerad nivå.

Allmänna intressen

Fysisk miljö

Topografi

Nuläge

Planområdet är relativt flackt och ligger på en höjd av cirka +2,4 till + 2,6 meter över nollplanet (RH 2000). Närmast Östra Varvsgatan släntar marken upp mot gång- och cykelbanan som planområdet gränsar till och möter denna på höjder mellan +2,9 och 3,0 meter över nollplanet.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen innebär att planområdet även fortsättningsvis kommer att vara relativt flackt. Avsikten är dock att höja marknivån på delar av gården för att möta Östra Varvsgatan på ett naturligt sätt. I samband med detta är avsikten också att höja nivån på färdigt golv på byggnaden, även om detta inte är ett krav i detaljplanen. Markhöjderna kommer också att anpassas för att möta höjderna som planeras på den allmänna platsen runt omkring förskolan, inom pågående detaljplan 5767. Avsikten är att höjdsättningen ska utformas på sådant sätt att vatten inte kan rinna in på, eller ut från, förskolegården vid ett skyfall. Inom förskolegården ska delar av ytan också sänkas ner 20 centimeter för att kunna fördröja regn som faller över planområdet vid ett skyfall.

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Nuläge

Inom området finns idag en äldre byggnad. Byggnaden, bestående av en verkstadshall, var tidigare sammanbyggd med ytterligare en hall. Denna hall revs dock under under hösten 2023 och tidig vår 2024. Den kvarvarande verkstadshallen är en av de stora, tunga och solida tegelbyggnader som finns kvar i de nordöstra delarna av

Västra hamnen sedan varvstiden. Flera av de andra byggnaderna har sedan tidigare byggts om och till för att kunna användas för nya verksamheter.



Verkstadshallen sedd från sydöst. Östra Varvsgatan skymtas bakom byggnaden. Bild Malmö stad.

Byggnaden står fritt exponerad längs Östra Varvsgatan och omgärdas i huvudsak av asfalterade parkeringsytor, varav delar ingår i planområdet. Närmast i öster finns Båghallarna, en annan byggnad från varvstiden, liksom en paviljongförskola i ett plan med tidsbegränsat bygglov. En del av paviljongförskolans gård ingår i planområdet.



Båghallarna med dess karaktäristiska bågformade tak i fonden. Till vänster i bild den östra verkstadshallen som numera är riven. Bild Malmö stad.



Gröna Dockans förskola, sedd från söder. Bild Malmö stad.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen innebär att vissa tillägg till, och förändringar av, den befintliga byggnaden kommer att ske. Exempelvis kommer nya entréer öppnas upp, och burspråk liksom utanpåliggande trapphus kan tillkomma. Även taklandskapet kommer att förändras. Genom att byggnaden tas i bruk på nytt och nya entréer tillkommer, inte minst mot Östra Varvsgatan, kan byggnaden bidra med mer liv i gaturummet och i området i stort. Förändringarna bedöms dock inte medföra någon påtaglig påverkan på hur byggnaden som volym uppfattas i stadsbilden.

Utbyggnaden av den nya förskolan innebär att den befintliga paviljongförskolan och dess utemiljö kommer att försvinna. Den kommer dock att ersättas av den nya förskolegården och de gröna miljöerna inom denna. Inhägnaden av förskolegården kommer att utgöra en ny avgränsning i området som kommer att påverka hur människor rör sig i området, men bedöms inte påverka några viktiga stråk för rörelse negativt.

Gröna och rekreativa miljöer

Nuläge

En mindre del av planområdet omfattas idag av Gröna Dockans förskolegård, med gräsplantering och viss vegetation i form av buskar och mindre träd. Huvuddelen av planområdet är dock hårdgjort - antingen bebyggt eller asfalterat.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att den nuvarande vegetationen inom planområdet kommer att försvinna. Denna kommer dock att ersättas av större gröna ytor och mer vegetation i olika former på den nya förskolegården.

Friyta

Friytan på förskolegården uppskattas uppgå till cirka 6 000 kvadratmeter, vilket med 240 förskoleplatser innebär cirka 25 kvadratmeter per barn. Enligt stadsbyggnadskontorets riktlinjer för friytor, godkända av stadsbyggnadsnämnden 2016-08-26 och reviderade 2021-12-16, är ambitionen att friytan ska uppgå till minst 30 kvadratmeter per barn. Om förskolan ligger intill – eller på kort promenadavstånd till – en lättillgänglig allmän grönyta, gäller kravet om minst 25 kvadratmeter per barn. Om området runt förskolan byggs ut i enlighet med pågående detaljplan 5767 kommer den nu föreslagna förskolegården att ligga bredvid en park, endast avskild från denna av en gång- och cykelväg och staket kring förskolegården. Bedömningen är att parken kommer att vara lämplig som kompletterande lekmiljö.

Sociala frågor

Barnperspektiv

Nuläge

Huvuddelen av området utgörs idag av en tom och stängd verkstadshall, en inhägnad där den numera rivna östra hallbyggnaden stått, samt av parkeringsytor. Parkeringsytorna inom planområdet och runt planområdet används inte av barn i någon högre grad och bedöms inte heller vara miljöer anpassade för barns vistelse.

Den östra delen av planområdet ingår i befintlig paviljongförskola - Gröna Dockan. Denna förskola och dess utemiljöer uppfyller de krav som ställs på verksamheten, men är av tillfällig karaktär och har endast tidsbegränsat bygglov.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen innebär att en ny större och permanent förskola tillkommer i området. Detta möjliggör att fler barn kan få tillgång till en bostadsnära förskola och säkerställer att det kommer att finnas en förskola i området på lång sikt. Förskolebyggnaden och dess utemiljöer har förutsättningar att utvecklas som goda pedagogiska och rekreativa miljöer.

Förskolan kommer att vara lättillgänglig från inte minst Östra Varvsgatan och kommer att kunna nås via separata gång- och cykelvägar längs denna. Den relativt omfattande trafiken längs framför allt Östra Varvsgatan innebär dock en nackdel för barns rörelsefrihet och ställer höga krav bland annat på tydliga och trafiksäkra korsningspunkter. Om närområdet byggs ut i enlighet med pågående detaljplan 5767 kommer förskolan också kunna nås från områdets lokalgator och gång- och cykelbanor. Vid utformning av dessa är det viktigt att hänsyn tas till trafiksäkerheten.

Service

Samhällservice

Nuläge

En del av planområdet ingår i gården hörande till Gröna Dockans förskola. Förskolan har sex avdelningar, för totalt cirka 120 barn. Förskolan har tidsbegränsat bygglov fram till sommaren 2028. Drygt 100 meter väster om planområdet finns Fregattens förskola. Ytterligare förskolor i närområdet finns bland annat i den norra delen av Västra hamnen, som ännu inte byggts ut. Denna förskola, Bryggans förskola, har också tidsbegränsat lov.

Närmast liggande grundskolor finns cirka 400 respektive cirka 450 meter från planområdet: Stapelsbäddsskolan för årskurs F till 3 respektive Västra Hamnens skola för årskurs 4 till 6.

Konsekvenser

Detaljplanen genomförande innebär att en ny större förskola med cirka 240 platser kan etableras på platsen. Förskolan har dimensionerats för att hantera behovet av förskoleplatser inom ett större område i östra delen av Västra hamnen. Detta eftersom det sedan tidigare inte finns någon förskola permanent etablerad i området.

Utöver förskoleändamålet på första och andra våningen möjliggör planförslaget olika typer av verksamheter som inte är störande för sin omgivning, bland annat olika former av skola samt vårdboende, dock endast på den tredje våningen. Detaljplanen möjliggör därmed etablering av ett mindre vårdboende eller någon mindre skolverksamhet som inte kräver friyta, men det är upp till fastighetsägaren att avgöra om denna möjlighet ska utnyttjas eller inte.

Kommersiell service

Nuläge

Kommersiell service finns koncentrerat kring Masttorget cirka 500 meter sydväst om planområdet.

Konsekvenser

Utöver förskoleändamålet på första och andra våningen möjliggör planförslaget bland annat centrumverksamhet och kontor, dock endast på den tredje våningen. Detaljplanen möjliggör därmed etablering av viss kommersiell service, men det är upp till fastighetsägaren att avgöra om denna möjlighet ska utnyttjas eller inte.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Nuläge

Planområdet är utsatt för trafikbuller från framför allt Östra Varvsgatan. Om området som omgärdar förskoletomten byggs ut, exempelvis såsom föreslås i pågående detaljplan 5767, kommer trafiken på de tillkommande gatorna också att ge upphov till visst buller som påverkar förskolegården.

Konsekvenser

Som en del i arbetet med detaljplan 5767 för fastigheten Kranen 5 m.fl. har en bullerutredning tagits fram (*Bullerutredning Kranen 5, Malmö, Efterklang*). Bullerutredningen togs fram innan detaljplanen delades, när förskolefastigheten fortfarande ingick i dp 5767. I utredningen har påverkan på förskolegården dock studerats både med och utan gatunätet och övrig bebyggelse som ingår i dp 5767. Utredningsresultatet är därmed aktuellt även för den nu aktuella detaljplanen för enbart byggnaden med den planerade förskolan och tillhörande utemiljöer.

Utredningen har utgått från prognosår 2040 och har omfattat två olika scenarion kring trafiksituation i närområdet. I det ena scenariot ingår en tunnel precis norr om planområdet för 5767, som sammanbinder Västra med Östra hamnen. I detta scenario förutsätts även en tillkommande exploatering norr om cirkulationsplatsen vid Riggaregatan och Östra Varvsgatan. I det andra scenariot ingår inte tunnel och inte heller någon exploatering norr om planområdet för 5767. Med en tunnel blir de prognostiserade flödena högre i området.

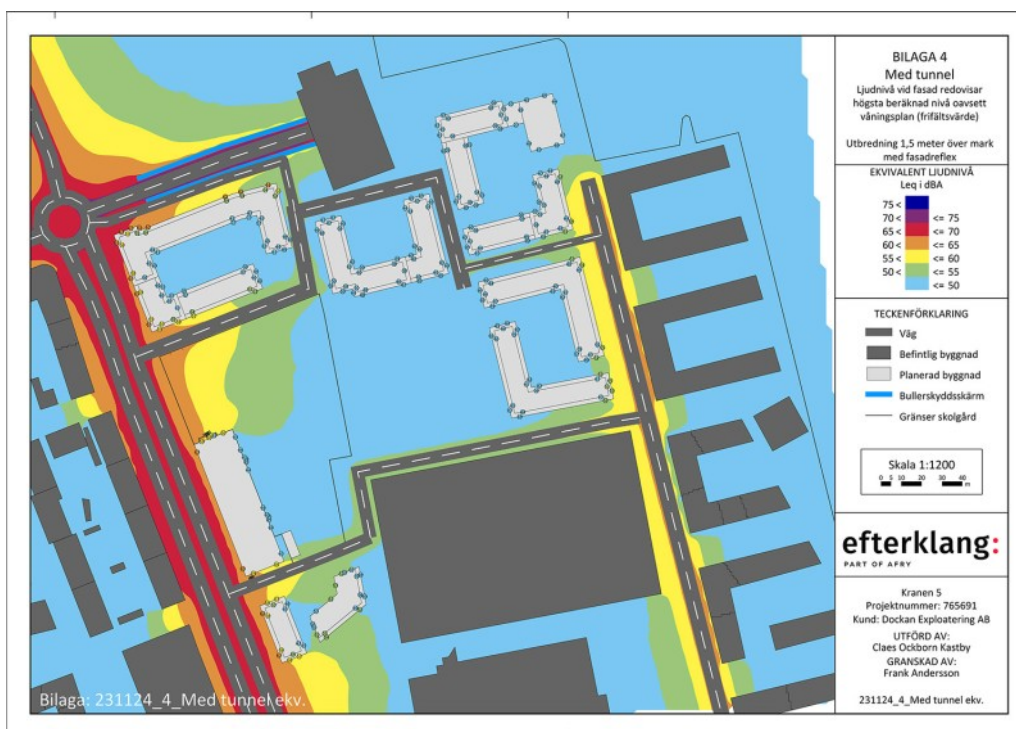
För bedömning av buller vid förskole- och skolgårdar används Naturvårdsverkets vägledande riktvärden från väg- och spårväg som började gälla i oktober 2023. Enligt riktlinjerna

bör ljudnivån 50 dBA alltid uppnås vid så stor del av varje skolas utevistelseyta som möjligt, men som minst halva skolgårdens yta. För övriga ytor utomhus bör målsättningen vara att klara 55 dBA. Högre nivåer än 55 dBA bör undvikas, men nivåer upp till 60 dBA kan behöva accepteras på begränsade ytor dit mindre störningskänsliga aktiviteter kan lokaliseras. Ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA bör inte förekomma någonstans på skolgårdens vistelseytor. Värdena avser ekvivalent ljudnivå för dygn.

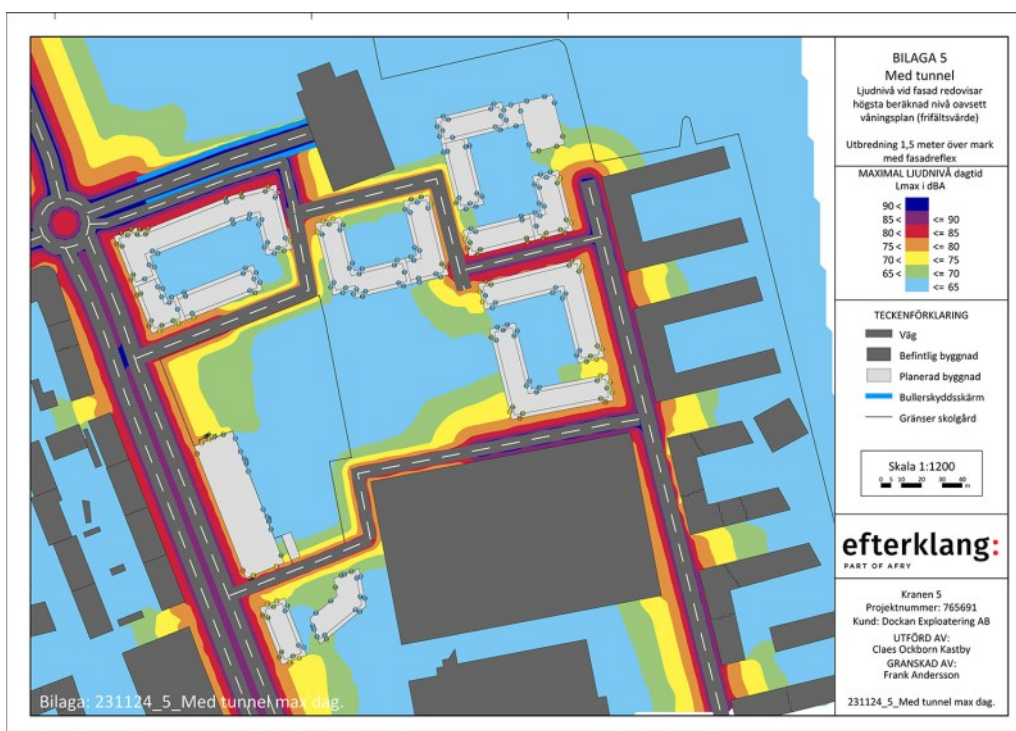
Bullersituation med utbyggnad av närområdet enligt pågående detaljplan 5767

Bullerutredningen visar att trafiken på de lokala gatorna som föreslås i dp 5767 skiljer sig marginellt mellan scenarierna med respektive utan tunnel. Ljudnivån vid skolgården blir densamma för båda scenarion med undantag för ytan närmast angöringen i norr där buller från Östra Varvsgatan sprids lite längre i scenariot med en tunnel jämfört med scenariot utan tunnel.

Mer än hälften av förskolans friyta beräknas klara bullerriktvärdet 50 dBA, men inom delar av förskolefastigheten kommer riktvärdet att överskridas. I de nordvästra delarna av förskoleområdet som är mest bullerutsatta är avsikten att placera bilparkering, cykelparkering samt nätstation. Naturvårdsverkets riktlinjer bedöms därmed kunna klaras. För att sänka bullernivåerna finns dock också möjlighet att uppföra bullerskärm. Avsikten är att en bullerskärm ska uppföras mellan förskolegård och markparkering samt cykelparkering.



Ekvivalent ljudnivå från vägtrafik, scenario med tunnel. Efterklang, 2023.



Maximal ljudnivå från vägtrafik, scenario med tunnel. Efterklang, 2023.

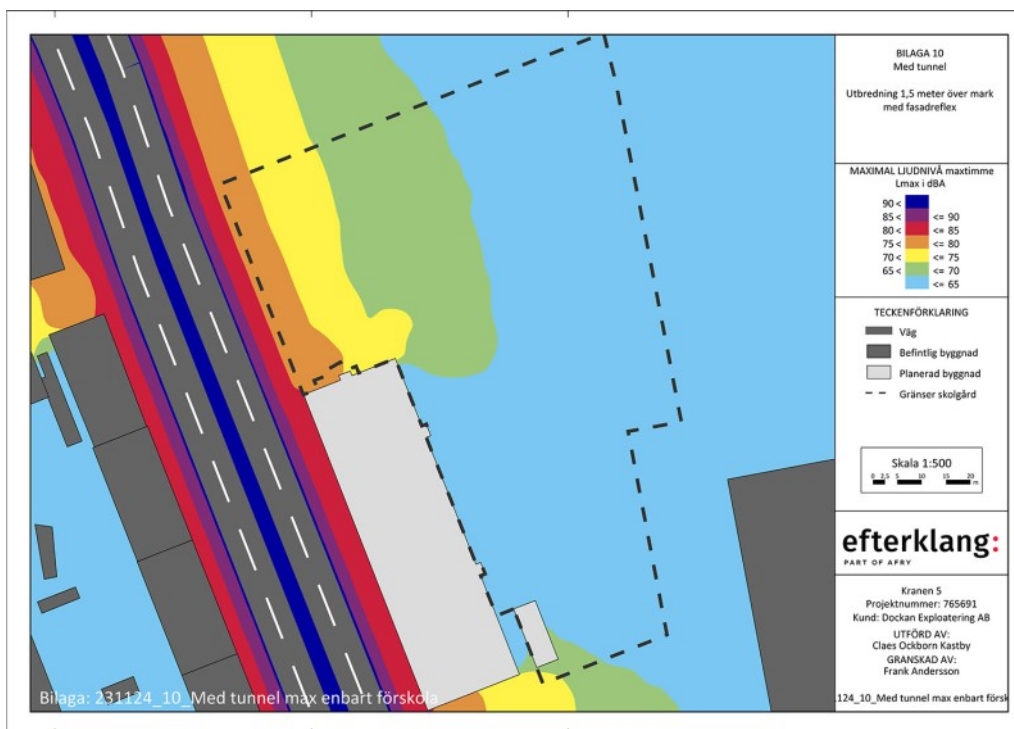
Bullersituation utan utbyggnad av närområdet enligt pågående detaljplan 5767

Även utan en utbyggnad av gator och bebyggelse inom detaljplan 5767 kommer riktlinjerna för buller att klaras inom det nu aktuella planområdet. Bullersituationen kommer

dessutom sannolikt vara lite bättre, eftersom inget nytt trafikflöde på den planerade gatan norr om förskolegården då påverkar situationen.



Ekvivalent ljudnivå från vägtrafik, scenario med tunnel. Efterklang, 2023.



Maximal ljudnivå från vägtrafik, scenario med tunnel. Efterklang, 2023.

Industribuller

Nuläge

Planområdet påverkas av buller kopplat till hamnverksamheten i Malmö hamn (CMP – Copenhagen Malmö Port).

Konsekvenser

Hamnens bullerpåverkan på planområdet har studerats i två olika scenarion:

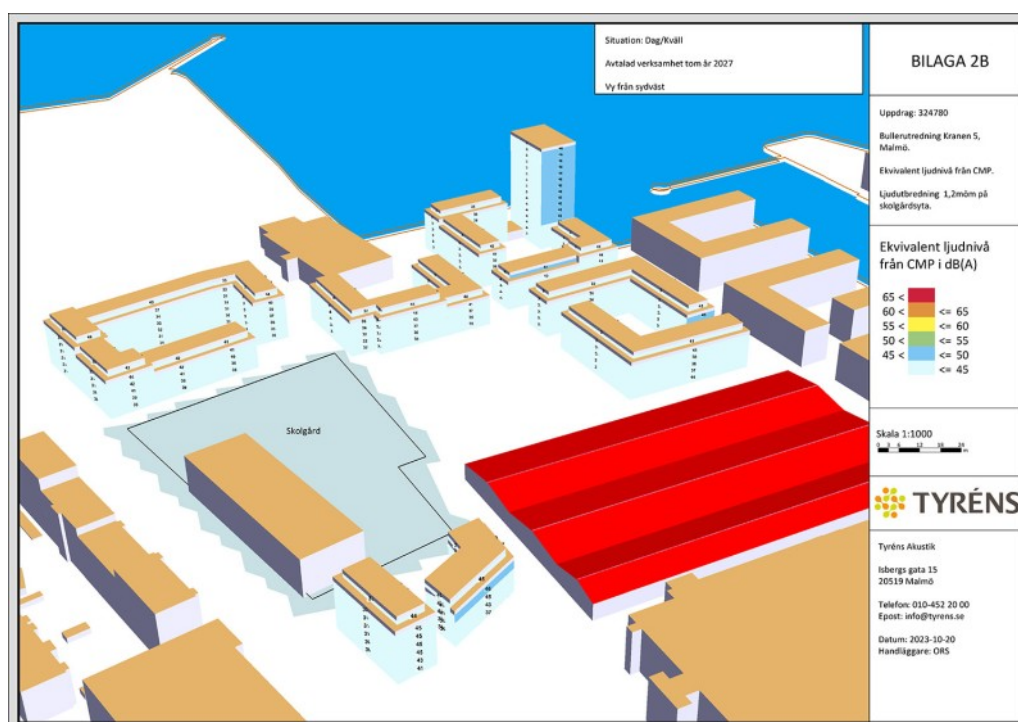
- Ett scenario som utgår från CMP:s befintliga verksamhet, ett särskilt bullrigt dygn med hög belastning i hamnens samtliga olika delar (Tyréns, 2023-10-20). Beräkningen har gjorts med samma beräkningsmodell som används till CMP:s anläggningskontroll som genomförs vart tredje år.
- Ett scenario där bullervillkoren i hamnens nuvarande miljötillstånd utnyttjas till fullo (Tyréns, 2025-02-28). Bullervillkoren i miljötillståndet som Länsstyrelsen fattat beslut om 2013-06-20, anger att:
 - Buller från verksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 57 dBA dagtid (klockan 06–18), 57 dBA kvällstid (klockan 18–22) och 50 dBA nattetid (klockan 22–06) samtliga dygn. Värdena får överskridas högst tio gånger per år vid driftsstörningar, haverier eller liknande händelser. Vid dessa tillfällen får verksamheten inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 60 dBA dagtid (klockan 06–18), kvällstid (klockan 18–22) eller nattetid (klockan 22–06).
 - Momentana ljud får utomhus vid bostäder nattetid (klockan 22–06) samtliga dygn uppgå till högst 70 dBA. Villkoret avseende momentana ljud ska anses uppfyllt även om det överskrids vid högst tio bullerhändelser per vecka.

För detta scenario har en teoretisk beräkning gjorts utifrån 6000 fartygsanlöp per år och att ekvivalentnivån 57 dBA och 70 dBA uppnås i kontrollpunkten i Dockan.

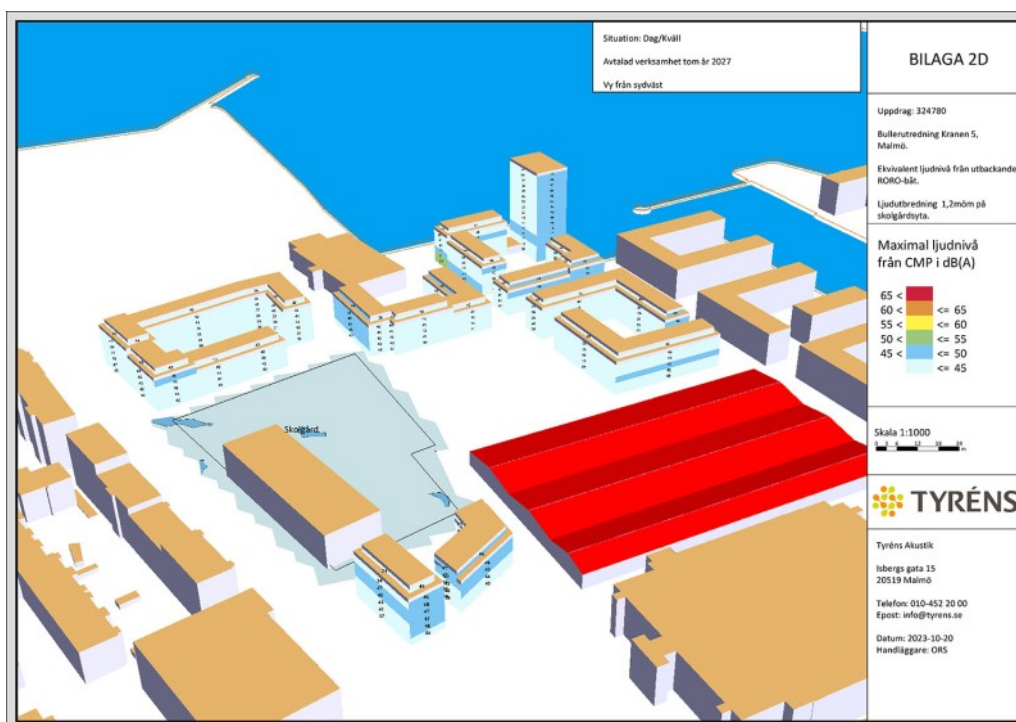
I utredningarna har påverkan på förskolegården studerats både med och utan den bebyggelse som planeras i dp 5767 för fastigheten Kranen 5 m.fl.

För bedömning av buller vid förskole- och skolgårdar används Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller från april 2025. Enligt riktlinjerna bör ljudnivån 50 dBA inte överskridas dagtid vid fasad eller på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet, under de tidpunkter då lokalerna används.

Bullersituation med hög belastning i hamnens samtliga olika delar, samt utbyggnad av närområdet enligt detaljplan 5767
Beräkningarna som genomförts visar att bullernivåerna som CMP:s verksamhet ger upphov till på den planerade förskolegården kommer att underskrida 45 dBA ekvivalent ljudnivå inom hela planområdet.

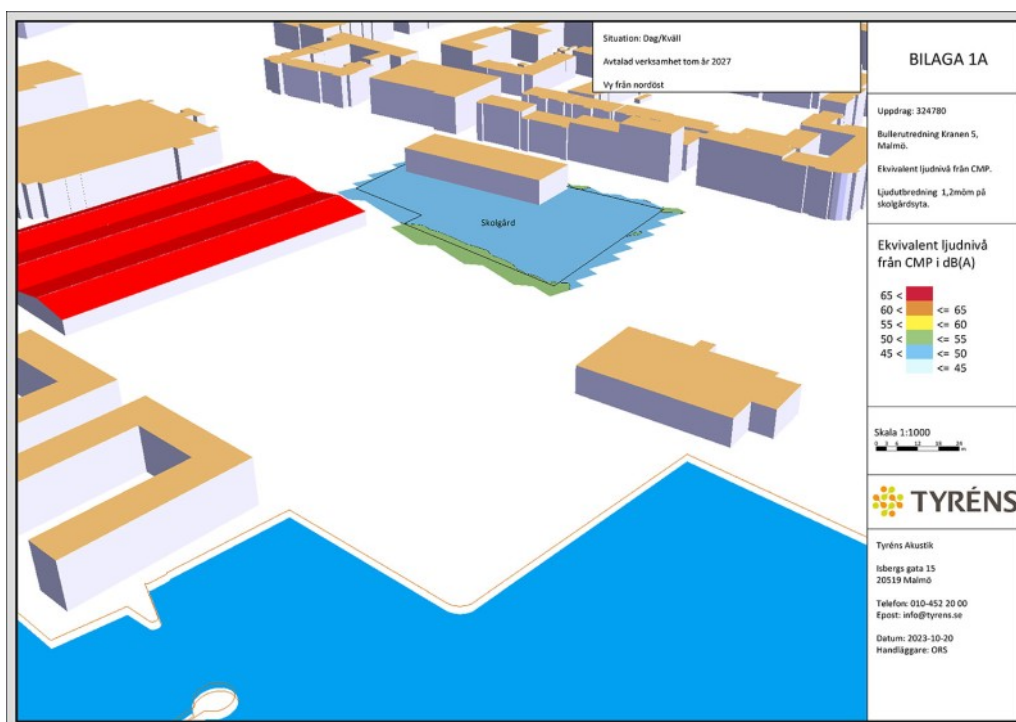


Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från sydväst. Tyréns, 2023.

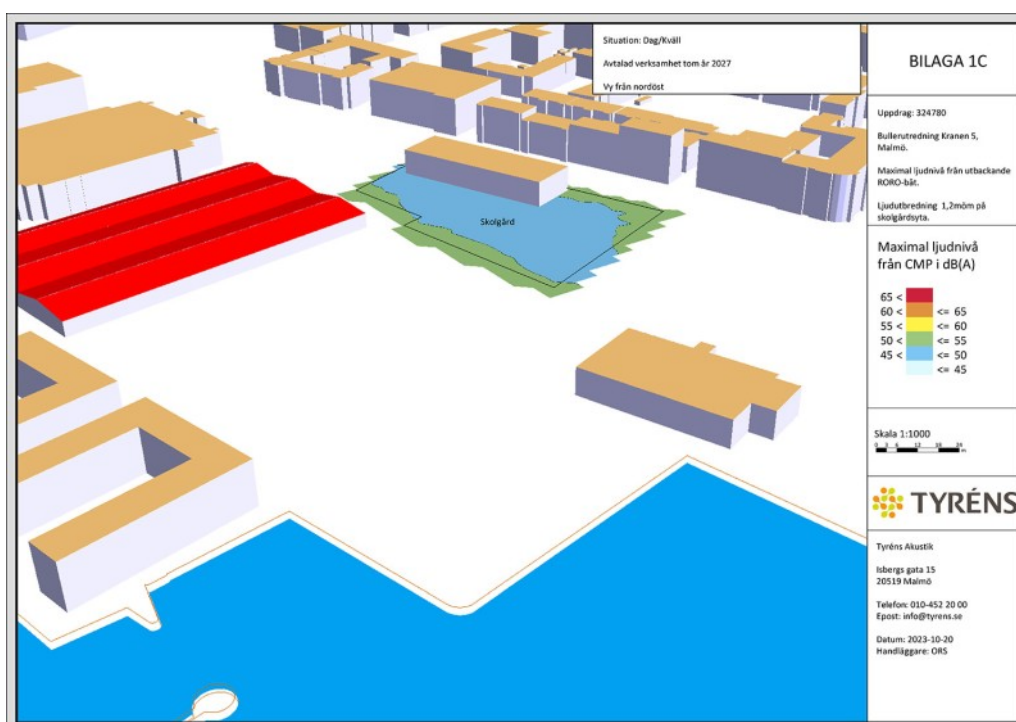


Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från sydväst. Tyréns, 2023.

Bullersituation med hög belastning i hamnens samtliga olika delar, utan utbyggnad av närområdet enligt detaljplan 5767
Beräkningarna som genomförts visar att bullernivåerna som CMP:s verksamhet ger upphov till på den planerade förskolegården kommer att underskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå inom huvuddelen av planområdet. Endast de östligaste delarna berörs av ekvivalentnivåer upp till 55 dBA.



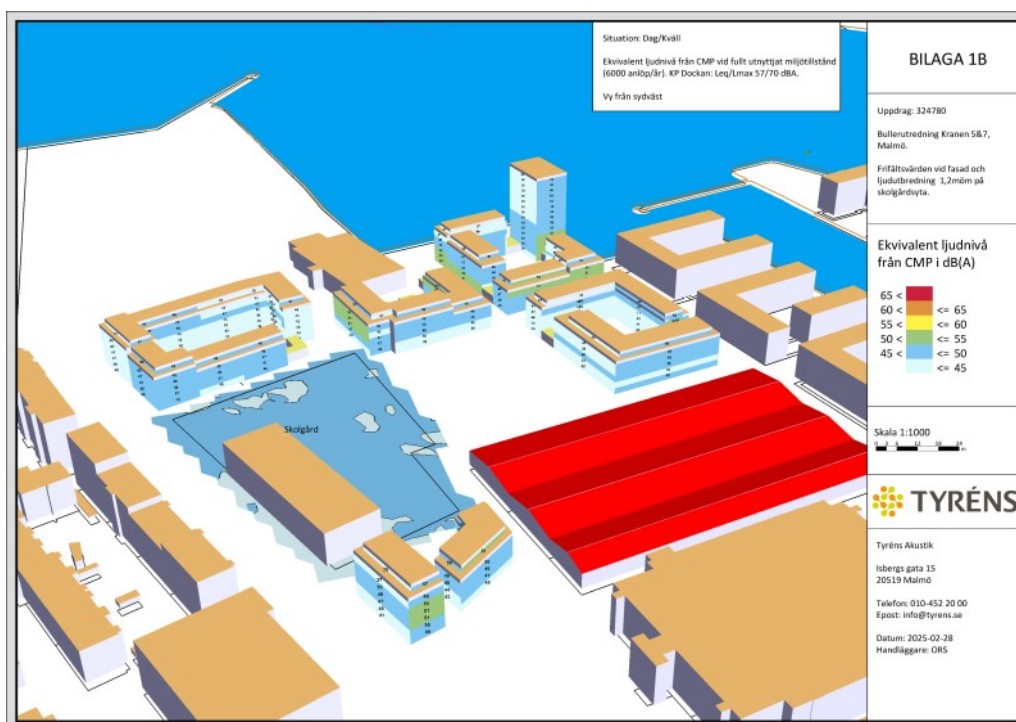
Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från nordöst. Tyréns, 2023.



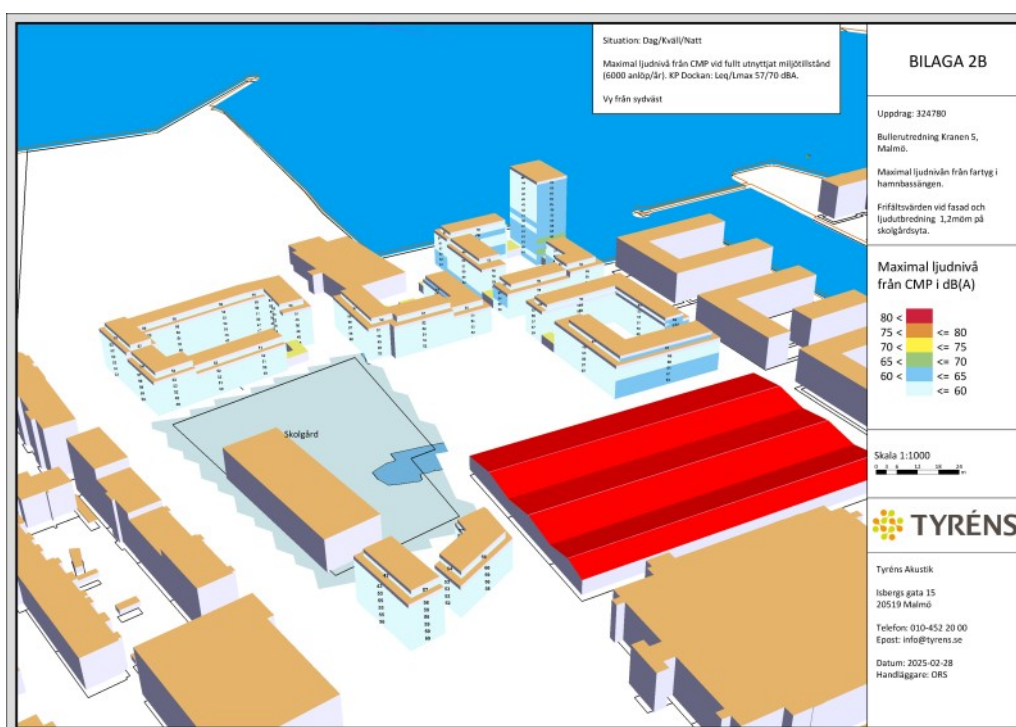
Maximal ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från nordöst. Tyréns, 2023.

Bullersituation med fullt utnyttjat miljötillstånd, samt utbyggnad av närområdet enligt detaljplan 5767

Beräkningarna som genomförts visar att bullernivåerna som CMP:s verksamhet ger upphov till på den planerade förskolegården kommer att underskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå inom hela planområdet.



Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från sydväst. Tyréns, 2025.

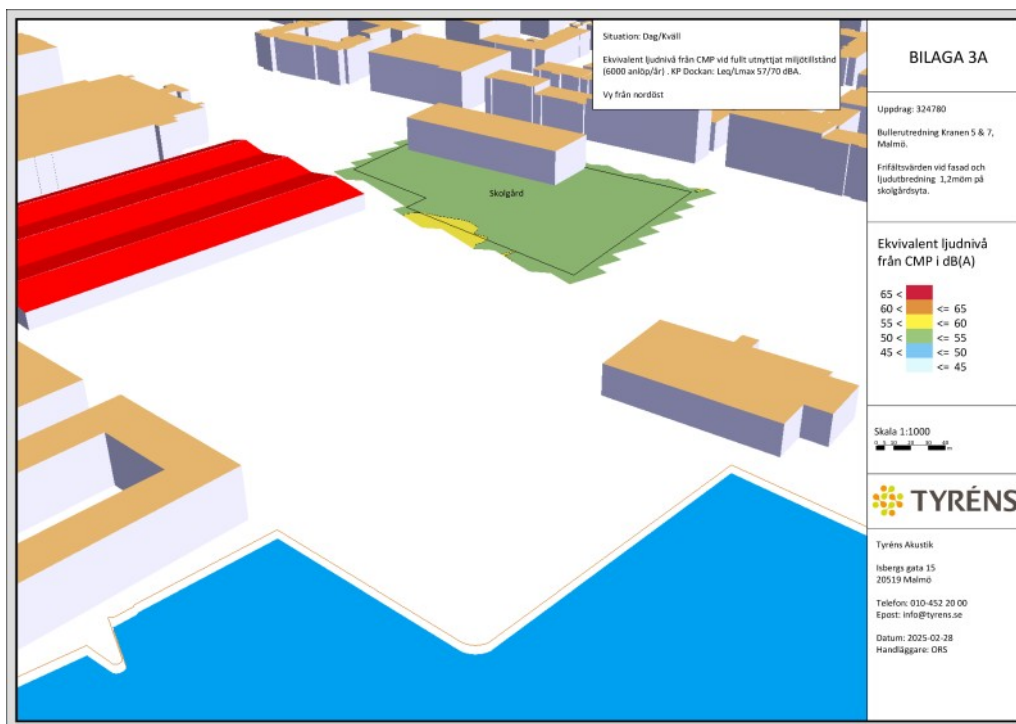


Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från sydväst. Tyréns, 2025.

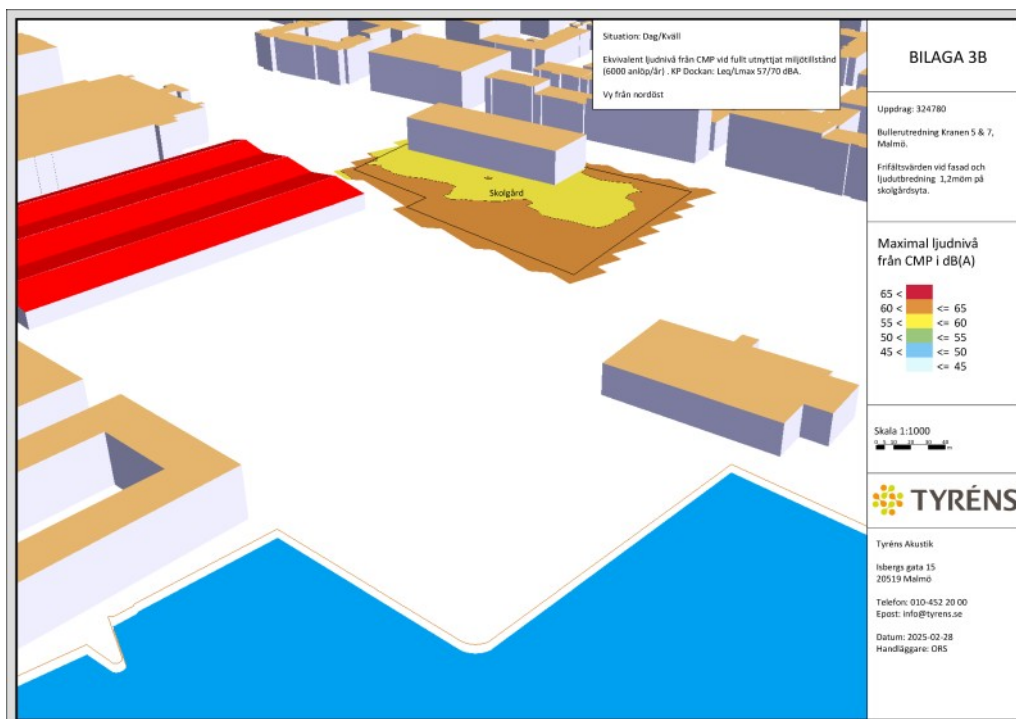
Bullersituation med fullt utnyttjat miljötillstånd, utan utbyggnad av närområdet enligt detaljplan 5767

Beräkningarna som genomförts visar att bullernivåerna som CMP:s verksamhet ger upphov till på den planerade förskolegården kommer att överskrida 50 dBA, men

underskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå inom så gott som hela planområdet. Endast en liten del de östligaste delarna berörs av ekvivalentnivåer upp till 60 dBA.



Ekvivalent ljudnivå från CMP dag och kväll, vy från nordöst. Tyréns, 2025.



Maximal ljudnivå från CMP dag, kväll och natt, vy från nordöst. Tyréns, 2025.

Övrig fartygstrafik i hamnområdet

Förutom CMP finns ett antal övriga aktörer i hamnen vars verksamhet behöver kunna bedrivas inom ramen för riksintresset för hamnen, som exempelvis Sjöfartsverket och kustbevakningen. Malmö hamn är en så kallad allmän hamn vilket gör att hamnen har liten rådighet över exakt vilka fartyg som ankommer och vid vilka tider på dygnet. Detta gör att buller från fartygsrörelser i hamnbassängen är svåra att förutsäga helt.

I samband med detaljplanearbetet för området Smörkajen (Dp 5611) beräknades dock ljudnivån för att antal olika fartygstyper i hamnbassängen (Brekke strand, 2022-02-14). Resonemang har också förts kring lotsbåtar och deras påverkan på ljudnivån vid planområdet för dp 5767 (Tyréns, 2025-05-20). Sammantaget bedöms inte den övriga fartygstrafiken inte få någon nämnvärd påverkan på bullersituationen inom planområdet.

Lågfrekvent buller

Folkhälsomyndigheten anger nedanstående riktvärden för lågfrekvent buller, som bör tillämpas vid bedömning av om olägenhet för människors hälsa föreligger. Riktvärdena gäller förutom bostäder även lokaler för undervisning, vård eller annat omhändertagande och sovrum i tillfälligt boende:

Terzband [Hz]	Ljudtrycksnivå, Leq [dB]
31,5	56
40	49
50	43
63	42
80	40

100	38
125	36
60	34
200	32

Tidigare framtagen bullerutredning har uppdaterats med avseende på lågfrekvent buller (Efterklang, 2025-05-26). Den uppdaterade beräkningen av lågfrekvent buller har utgått från fartyget Finnsan och en mätning av buller från detta som miljöförvaltningen i Malmö stad har genomfört, samt från det bullrigaste kryssningsfartyg som enligt CMP kan tänkas anlöpa till Malmö.

Beräkningarna visar att det vid de mest utsatta fasaderna inom planområdet, mot öster respektive söder, behövs som mest 22 dB fasaddämpning (vid frekvensen 200 Hz). Dessa fasader behöver utföras som tunga, moderna ytterväggar med ljuddämpade fönster och friskluftsventiler för att riktvärdena ska hållas. Övriga fasader kan utföras med lätt, modern yttervägg med isolerglasfönster och ljuddämpande friskluftsventiler.

I det aktuella fallet planeras en yttervägg i tegel med utfackningsvägg på insidan med mineralullsisolering och minst en gipsskiva, samt ljudisolerande fönster. Den aktuella konstruktionen har stämts av med akustiker och beräknas klara ovanstående krav på dämpning av lågfrekvent buller. Konstruktion beräknas också tillgodose det behov av fasaddämpning som behövs för att klara kraven på total A-vägd bullernivå inomhus, dels sett till buller från trafiken, dels sett till det industribuller som hamnen genererar vid fullt utnyttjat av CMP:s miljötillstånd.

Omgivningsbuller - samlad bedömning

Gällande bullerriktvärden för trafik- respektive industribuller bedöms generellt kunna innehållas inom området, undantaget riktvärdena för lågfrekvent buller samt riktvärdena för industribuller i ett scenario där hamnen utnyttjar bullervillkoren i sitt miljötillstånd till fullo och ingen utbyggnad av dp 5767 sker.

Avsteg från Naturvårdsverkets riktvärden vad gäller bullervärden på förskolegård, i scenariot med fullt utnyttjat miljötillstånd och ingen exploatering inom dp 5767, bedöms acceptabelt mot bakgrund av:

- Förskola kan etableras i ett område med stort behov av en ny förskola, dels som ersättning för de förskolor med tidsbegränsad lov som finns i närområdet, dels för att tillgodose behovet av nya förskoleplatser från närområdet såväl som andra delar av Malmö.
- Förskolans placering är fördelaktig genom sin närhet till befintliga och planerade kringliggande bostäder, till en ny planerad park liksom till utbyggd kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät.
- Etableringen av förskolan i en befintlig, kulturhistoriskt intressant byggnad innebär ett gott resursutnyttjande och underlättar bevarande av kulturhistoriska värden i området.
- Scenariot med fullt utnyttjade bullervillkor bedöms inte som ett sannolikt framtida scenario:
 - Idag utnyttjas endast ungefär halva miljötilståndet.
 - CMP har i samband med framtagandet av en bullerutredning till dp 5611 för området Smörkajen (Brekke strand, 2022-02-14) framfört att sannolikheten är liten för att ljudbidraget från verksamheten kommer att öka. Däremot skulle den höga belastning som beräknats kunna uppstå vid fler tillfällen per år.
- I det fall CMPs fulla miljötilstånd trots allt skulle komma att nyttjas i framtiden torde sannolikheten att så sker innan dp 5767 har genomförts vara låg, förutsatt att dp 5767 vinner laga kraft.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms detaljplanen kunna genomföras utan särskilda bullerskyddande åtgärder, förutom den fasaddämpning som krävs med hänsyn till det lågfrekventa bullret. Utöver detta är avsikten dock att uppföra bullerskärm mot Östra Varvsgatan och lokalgatan i den nordvästra delen av planområdet. Detaljplanen omfattar inget krav på sådan skärm, men utgör inte heller något hinder för denna.

Olyckor

Nuläge

För att utreda om planområdet kan vara utsatt för risk har en riskutredning tagits fram (Bricon, 2025-05-23). Utredningen omfattar förutom planområdet även angränsande Dp 5767, samt området Smörkajen och Nyhamnen. Riskkällor som har identifierats och hanterats i utredningen omfattar:

- Sevesoverksamheter.
- Farliga verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor som finns i Malmö.
- Transportleder för farligt gods på väg, järnväg och sjöfart.
- Lastning och lossning av farligt gods i hamnen.
- Verksamheter inom 100 meter från planområden som innehar tillstånd för brand-farlig vara. Ingen sådan verksamhet berör det aktuella planområdet.

Av de identifierade riskerna har huvuddelen kunnat gallras bort i en första grovriskanalys, eftersom verksamheter ligger på så stora avstånd från de aktuella planområdena att de inte kan förväntas ge några konsekvenser på planområdena, alternativt endast bedöms bidra med en försumbar risknivå. Bedömningen baseras antingen på schabloniserade riskhanteringsavstånd enligt vägledningen från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, alternativt på tidigare genomförda riskutredningar och säkerhetsrapporter för verksamheterna. Där sekretess inte har gjort det möjligt att bedöms om riskanalyserna bygger på fullt utnyttjade miljötillstånd eller nuvarande volymer har konservativa antagande gjorts och maximala konsekvensavstånd avrundats uppåt till närmsta 500 metersintervall. För transportleder för farligt gods har även schabloniserade riskhanteringsavstånd enligt RIKTSAM använts.

Av de identifierade riskerna är det endast Malmö godsbangård, transporter av farligt gods på Farled 232, samt lastning och lossning av farligt gods i hamnen som inte kunnat gallras bort direkt, sett till potentiell påverkan på planområdena. För dessa har därför fördjupade riskanalyser tagits fram. Riskanalyserna har omfattat dimensionerande scenarion för respektive verksamhet, en bedömning av sannolikheten och konsekvenserna för respektive olycka, samt en bedömning av samhälls- respektive individrisk för planområdena.

Konsekvenser

Godsbangården

Malmö godsbangård hanterar stora mängder farligt gods och är klassad som en farlig verksamhet enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Den största sannolikheten för olycka inom godsbangården ligger under rangeringsmomentet. Av de olycksscenarion som identifierats och analyserats i en tidigare genomförd riskutredning för bangården (Bricon AB, 2019) är det framför allt utsläpp av giftig, kondenserad gas samt utsläpp av giftiga ämnen som har potential att ge långa konsekvensavstånd till risk för allvarlig skada, betydligt längre än konsekvensavstånden till dödsfall vid samma olycka. Dessa risker har därför utretts noggrannare i den nu aktuella utredningen.

Tidigare genomförda samhälls- och individrisker har nu kompletterats med beräkningar avseende AEGL2. De beräkningar och bedömningar som tagits fram visar att vid planområdet, som ligger över 1,5 kilometer bort från rangerbangården, är risken för allvarlig skada nästan två tiopotenser under ALARP:s nedre gränsvärde. Detta bör ses som en försumbar risk. ALARP står för "As Low As Reasonably Practicable" och är det riskintervall där risker kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna.

Farligt gods på farled 232 och i hamnen

Enligt statistik från CMP mellan åren 2021 och 2024 transporteras mellan cirka 100 000 och 160 000 ton farligt gods på farled 232 varje år. Transporter till Oljehamnen kan avskrivas helt, eftersom den ligger så långt bort och för att den delen av hamnen i huvudsak hanterar brandfarlig vätska. Inte heller Swede harbour ingår eftersom det där i huvudsak hanteras skrot.

Det farliga godset transporteras i huvudsak i järnvägsvagnar eller i lastbilar på RoRo-fartyg. En liten andel förekommer även i containrar på containerfartyg. Godset hanteras sedan på olika platser i hamnen, varav de närmsta i förhållande till planområdet är vid hamnbassängen direkt norr om inseglingen till Industrihamnsrännan, samt strax sydost om denna hamnbassäng, också i Norra hamnen. Alla klasser av farligt gods förekommer i transporterna, men de vanligast förekommer är brandfarliga vätskor, giftiga respektive frätande ämnen, samt "övriga farliga ämnen och föremål".

Enligt National Institute of Public Health and the Environment (RIVM) finns det inga scenarier för inneboende fel hos fartyg som leder till utsläpp av farligt gods. De enda scenarier som är relevanta utöver lastning är därför yttre skador till följd av fartygskollisioner. Dessa är i hög grad beroende av den lokala situationen. Mot bakgrund av de scenarion för kollisioner som RIVM har tagit upp i sin vägledning samt hur transporterna sker på farled 232 och i Malmö hamn bedöms sannolikheten för kollisioner som leder till utsläpp vara så låg att den inte behöver utredas vidare.

Eftersom hanteringen av farligt gods sker i järnvägsvagnar eller lastbilar, alternativt i 20- eller 30-fotscontainrar som har en motsvarande volym, bedöms de längsta konsekvensavstånden vid olyckor kunna jämföras med de som uppstår vid olyckor med farligt gods på väg och järnväg. Det kortaste avståndet mellan hanteringsplatserna och

aktuella planområden är cirka 700 meter, vilket innebär att det endast är olyckor med giftig kondenserad gas som har potential att orsaka allvarliga konsekvenser för studerande områden.

Vad gäller hanteringen av farligt gods saknas vedertagna modeller för att uppskatta sannolikheten för utsläpp av farligt gods vid lastning/lossning från RoRo-fartyg. RIVM redovisar dock generella olycksfrekvenser för lastbilar och järnvägsvagnar som är lokaliserade inom en verksamhet och/eller är involverade i lastning- eller lossningsaktiviteter inom en verksamhet. Baserat på dessa, med viss anpassning utifrån hur transportererna sker i hamnområdet, uppskattas hanteringen av farligt gods inom CMP endast innebära en individrisknivå som understiger 10^{-8} . Eftersom denna bedömning baseras på en frekvensuppskattning av utsläpp som inte är framtagen specifikt för lastning/lossning från RoRo-fartyg har dock även en jämförelse med hanteringen av farligt gods inom Malmö godsbangård gjorts. Baserat på att den totala transportvolymen giftig gas inom CMP motsvarar cirka 5 % av den transportvolym som individberäknats för Malmö godsbanegård bedöms individrisken underskrida 10^{-8} på ett avstånd av 230 meters avstånd från de delar av hamnen där farligt gods hanteras.

Med hänsyn till de låga grundfrekvenserna för utsläpp av giftig gas inom hamnen, samt att avståndet till platser där farligt gods hanteras är minst 700 meter, bedöms både individrisken och samhällsriskerna underskrida acceptanskriterierna med god marginal. En mer noggrann uppskattning av riskerna, eller sammanvägning av riskerna från Farled 232, CMP och Malmö rangerbangård, bedöms därför inte vara nödvändig. Några särskilda skyddsåtgärder för att minska konsekvenserna av olyckor bedöms inte heller vara skäligt inom planområdet med hänsyn till de låga risknivåerna.

Översvämning

Nuläge

Planområdet ligger inom område som i kommunens översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023) pekas ut som uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning. För detaljplaner som berörs av uppmärksamhetsområdet gäller bland annat att platsspecifika översvämningsrisker ska utredas utifrån stadens klimatunderlag, så att lokala skyddsbehov identifieras och platsspecifika åtgärder kan utformas med lämpliga dimensioner.

Malmö stads klimatunderlag, som finns beskrivet i översiktsplanen och utrett genom kommunens *Strategi för kustskydd*, antagen av kommunfullmäktige 2023-11-23, innebär en dimensionerande tillfällig havsvattennivå på +2,71 meter (höjdsystem RH2000) för år 2125. Det aktuella planområdet bedöms inte påverkas av lokala vågeffekter utöver denna nivå.

Konsekvenser

Detaljplanen reglerar att nya byggnadsdelar, i enlighet med *Strategi för kustskydd*, ska uppföras med färdigt golvhöjd på lägst +3,2 meter, samt med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Befintliga byggnadsdelar som inte kan utföras på sådant sätt, ska istället utföras med tekniska anordningar i entrén som skydd mot framtida höjda havsvattennivåer. I det aktuella fallet, som innebär ett bevarande och ombyggnation av befintlig byggnad, är avsikten att förutom tekniska anordningar i entrén även höja upp färdigt golvnivån från dagens nivå på cirka +2,65 till +2,70 till strax under +3,00 meter. Golvnivån höjs därmed upp till höjden på befintlig sockel.

Förorenad mark

Nuläge

Under 2019 genomfördes en översiktlig miljöteknisk markundersökning inom hela det område som omfattades av pågående detaljplan 5767, inklusive det nu aktuella planområdet (Cowi, 2019-12-19). Vid den översiktliga markundersökningen påträffades oljekolväten, polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och tungmetaller i fyllnadsmassorna inom området. Föroreningarna förekom i störst omfattning i prover tagna inom den planerade förskolegården samt i ett prov taget i gränsen mellan den planerade parken och gång- och cykelvägen norr om denna, norr om befintlig tillfällig förskola. Tungmetallerna, bland annat höga halter av bly, påträffades i högst koncentration i detta prov, det vill säga inte inom det nu aktuella planområdet. Föroreningarnas utbredning i vertikalled konstaterades variera. Grundvattenproverna visade på förhöjda halter av metallföroreningar och PAH i några prover.

Under 2019 genomfördes även en miljöteknisk markundersökning omfattande jord- och grundvattenprover under den del av befintlig byggnad som avses bevaras och nyttjas för förskoleändamål (Cowi, 2019-03-06). I ett prov påträffades en blyhalt överskridande riktvärdet för känslig markanvändning (KM) på ett djup av 4,0 till 4,5 meter under markytan. Föroreningen finns på ett stort djup och under en balkongyta som finns i hela den västra delen av motorhallen och är därför inte åtkomlig för exponering. Eftersom bly dessutom inte är flyktigt och risken för spridning är mycket låg bedöms föroreningen inte komma att utgöra en olägenhet för människor som kommer att vistas inom området och inga ytterligare markundersökningar under byggnaden bedöms nödvändiga.

Inför byggstart genomfördes det under 2023 en fördjupad markundersökning (Cowi, 2023-11-03) i rutnät i den östra delen av Motorhallen som numera har rivits, samt en komplettering i några punkter i den västra hallen som ska vara kvar (Cowi, 2023-12-18). I den västra hallen gjordes kompletteringen främst för att avgränsa tidigare påträffade förhöjda halter av bly. Rutnätsundersökningen i den östra hallen och den kompletterande provtagningen i den västra visade inte på några halter av föroreningar över de platsspecifika riktvärdena. Inte heller grundvattenprover från området visade på några förhöjda halter.

Under 2023 gjordes också en kompletterande undersökningar med ytterligare prover tagna i rutnät inom den del av planområdet som kommer att bli förskolegård (2023-12-01). Resultatet har jämförts med platsspecifika riktvärden för parkmark inom Dockanområdet, vilka är tillämpliga även för förskoleändamål. Jordproverna visade på halter av alifater, aromater samt PAH-L, M och H överskridande riktvärdena. Föroreningarna påträffades i varierande föroreningshalter och på varierande djup, dock på ett maximalt djup av 2,5 meter under markytan. Inom en ruta påträffades dock föroreningar även på ett djup av 4,5 till 5,0 meter under marknivån. Grundvattenproverna visade på halter under jämförbara riktvärden. Föroreningarna som påträffats bedöms bero på fyllnadsmassorna inom området.

Konsekvenser

Mot bakgrund av de undersökningar som genomförts bedöms det inte finnas något behov av saneringsåtgärder av jord inom området för Motorhallen (Kranen 7).

För att marken inom även övriga delar av förskoleområdet ska kunna göras lämplig för sitt ändamål bedöms schaktsanering bli nödvändig. Planområdet omfattas av en planbestämmelse som innebär att startbesked för byggnation

inte får ges innan så har skett. Åtgärderna som kommer att krävas bedöms kunna genomföras till en för projektet och dess ekonomiska förutsättningar acceptabel kostnad.

Föroreningar i byggnader

Nuläge

För motorhallen, både den västra delen som ska bevaras och den numera rivna östra delen, genomfördes en byggmiljöinventering under 2019 (Cowi, 2019-03-06). Inventeringen genomfördes som en okulär besiktning av framför allt synliga konstruktionsdelar och material. Vid misstanke om dolda material genomfördes även håltagning.

Inventeringen visade bland annat på förekomst av asbest i rörböjisolering, fönsterbänkar och i fönsterkitt runt stora höga utvändiga fönster. Betongprov påvisade halter av krom 6+ (4,2 milligram per kilogram torrsustans) överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM), men underskridande riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM).

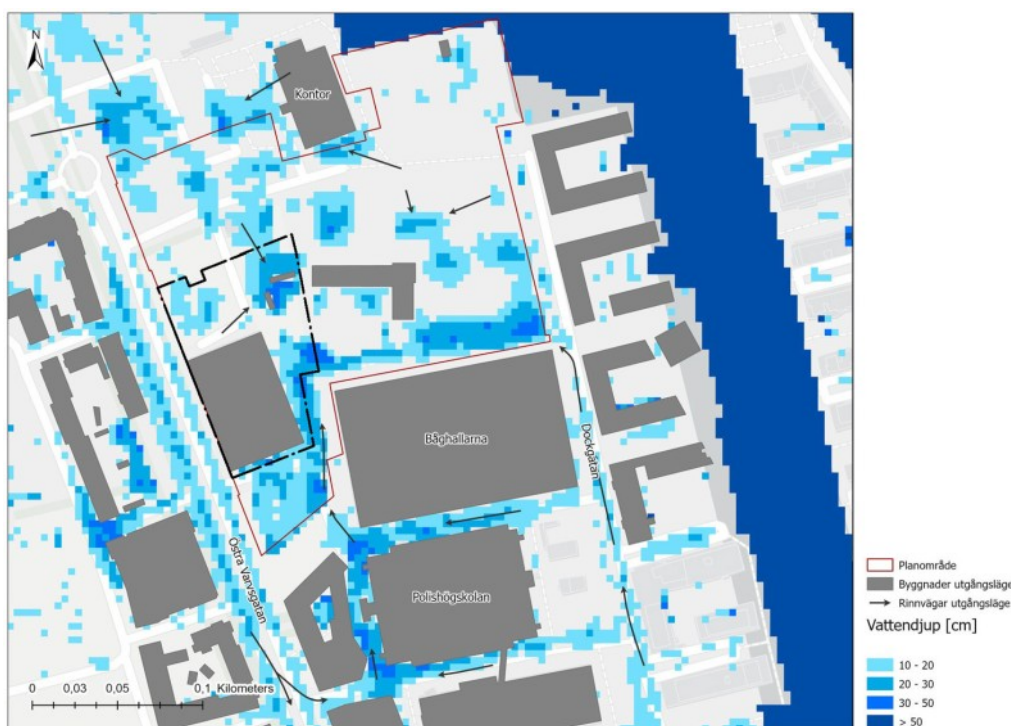
Konsekvenser

I samband med rivning och renovering kommer bland annat sanering av asbest och Krom 6+ att krävas för att byggnaden ska bli lämplig för sitt ändamål.

Skyfall

Nuläge

Vid ett skyfall berörs området dels av det regn som faller över själva planområdet, dels av vatten som rinner in i området utifrån, främst från sydväst. Avrinning från området sker främst mot nordost.



Maximala översvämningsdjup som uppstår vid ett skyfall med 100 års återkomsttid, 6 timmars varaktighet och klimatkoefficient 1,3, med utgångspunkt i befintlig situation. Bilden visar det maximala översvämningsdjupet för varje cell under hela simuleringsperioden, vilket innebär att översvämningsdjupen kanske inte inträffar samtidigt. (Tyréns, 2024-09-24). Observera att bilden är hämtad ur en förprojektering som omfattat hela det ursprungliga planområdet för DP 5767, inom vilket den nu aktuella planområdet tidigare ingick. Det nu aktuella planområdet är markerat med svart streckad linje.

Konsekvenser

Skyfallshantering med utbyggnad av närområdet enligt pågående detaljplan 5767

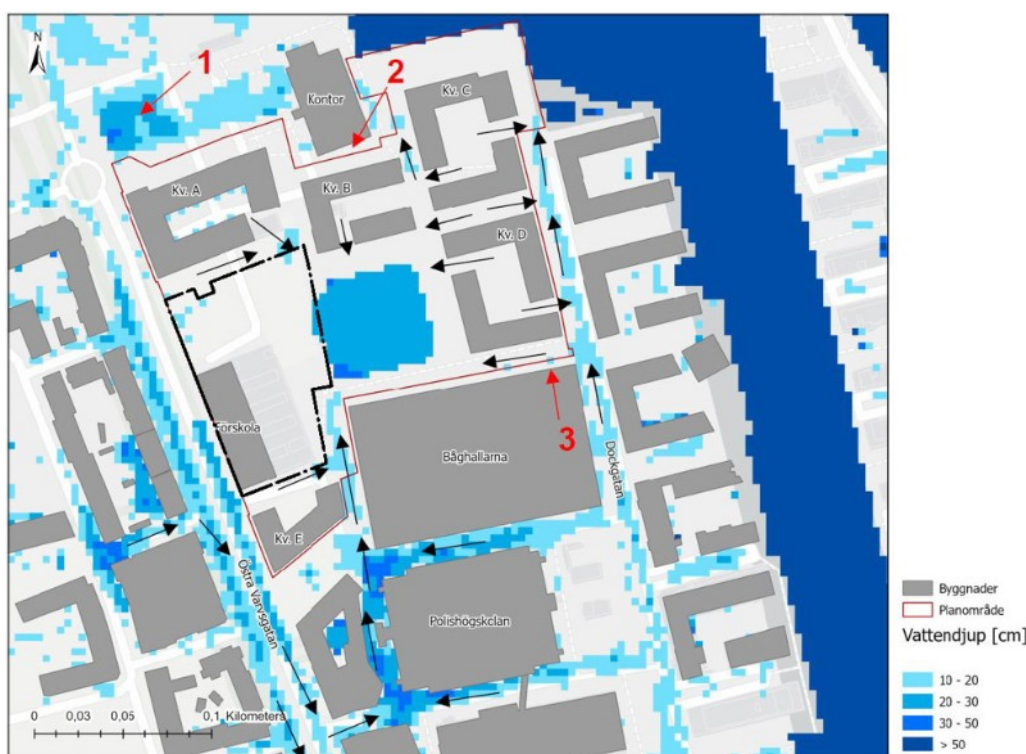
För att säkerställa en fungerande skyfallshantering vid exploatering har en dagvatten- och skyfallsutredning samt en förprojektering tagits fram för hela det område som tidigare ingick i den pågående detaljplanen 5767 för fastigheten Kranen 5 m.fl. (Tyréns, 2024-09-24). Detta inkluderade även förskolefastigheten som numera utgått ur DP 5767 och nu utgör denna separata detaljplan. Förprojekteringen bygger bland annat på den tidigare framtagna dagvatten- och skyfallsutredning (DHI, 2022-04-13).

Utgångspunkten i förprojekteringen har varit att området som helhet ska planeras och höjdsättas så att inflödet inte begränsas och utflödet inte ökar, såvida utflödet inte kan ske på ett säkert sätt direkt till havet, via kajen, utan att påverka kringliggande områden och bebyggelse negativt. Det måste också säkerställas att den bebyggelse som planeras inom området inte riskerar att översvämmas, liksom att räddningstjänsten kan komma fram. Höjdsättningen ska också säkerställa god framkomlighet och undvika översvämning vid framtida höga havsvattenstånd. Höjdsättningen har också behövt anpassas till befintliga byggnader och anslutningar mot befintligt angränsande gatunät.

Höjdsättningen för området som helhet innebär att marken höjs upp inom delar av området, för att åstadkomma en lutning på de planerade gatorna som gör att vatten från områdets östra delar avleds direkt ut i havet via kajen. Vattnet från områdets västra och södra delar leds i huvudsak mot den park som planeras i områdets mitt. Detta omfattar även vattenmängder som idag rinner in på den planerade förskolegården söderifrån och blir stående inom denna yta. Från parken är avsikten att vatten ska ledas ut mot havet i ledning.

De vattenmängder som faller över förskoleområdet hanteras inom förskolegården genom en nedsänkning av delar av denna. Cirka 90 kubikmeter vatten behöver magasineras, vilket med ett djup på 0,20 meter innebär att den nedsänkta ytan behöver vara cirka 450 kvadratmeter stor. Detta regleras i detaljplanen. Vid ett vanligt 10-årsregn kommer inget vatten att bli stående på denna yta eftersom det ryms i dagvattenledningarna och därför kommer att dräneras bort.

Skyfallssimuleringarna som genomförts baserat på den föreslagna höjdsättningen visar att avrinningen från området kan ske på ett tillfredsställande sätt.



Maximala översvämningsdjup som uppstår med den föreslagna utformningen vid ett skyfall med 100 års återkomsttid, 6 timmars varaktighet och klimattfaktor 1,3. Figuren visar det maximala översvämningsdjupet för varje cell under hela simuleringsperioden, vilket innebär att översvämningsdjupen kanske inte inträffar samtidigt. (Tyréns, 2024-09-24). Observera att bilden är hämtad ur en förprojektering som omfattat hela det ursprungliga planområdet för DP 5767, inom vilket den nu aktuella planområdet tidigare ingick. Det nu aktuella planområdet är markerat med svart streckad linje.

Skyfallshantering utan utbyggnad av närområdet enligt pågående detaljplan 5767

I det fall en utbyggnad av det som nu planläggs som DP 5767 skulle dröja och enbart förskolan genomförs ska förskolan även i detta scenarion endast hantera det vatten som faller över planområdet. Avsikten är att höjdsätta gränsen mot omgivningen på sådant sätt att vatten inte kan rinna in på förskolegården utifrån.

Avgränsningen av förskolegården gentemot omgivningen kommer att innebära att vatten som idag rinner in på förskoleområdet istället kommer att ställa sig i lågpunkter på asfaltsytorna norr om Båghallarna. Därifrån kommer vatten

rinna norrut på ungefär samma sätt som idag. Avgränsningen av förskolegården kommer också innebära att vatten som idag rinner över del av förskoleområdet norrut istället kommer pressas österut, mot Båghallarna. Vattnet kommer dock fortfarande rinna i samma riktning.

Även om tillgänglig översvämningsyta minskar något bedöms detta bortfall kompenseras av att parkeringsytan inom förskolans område inte längre avrinner österut. En utbyggnad av enbart förskolan bedöms därmed inte innebära någon ökad risk för översvämningar av närliggande befintliga och planerade byggnader eller gator (Tyréns, 2024-08-30).

Trafik

Kollektivtrafik

Nuläge

Östra Varvsgatan trafikeras av MalmöExpresslinje nummer 5 mellan Stenkällan och Västra hamnen, via Malmö centralstation, samt av stadsbusslinje 2 mellan Västra hamnen och Kastanjegården, också via Malmö centralstation. Bussarna går med hög turtäthet och stannar vid en hållplats i direkt anslutning till planområdet.

Konsekvenser

Planförslaget innebär inga konsekvenser för kollektivtrafiken.

Biltrafik

Nuläge

Planområdet nås i första hand från Östra Varvsgatan i väster, en av huvudgatorna i Västra hamnen. Området nås också från Dockgatan, via kringliggande parkeringsytor.

Konsekvenser

Om området runtomkring byggs ut i enlighet med pågående detaljplan 5767 kommer planområdet nås via ett nytt gatunät som ansluter till Östra Varvsgatan i väster respektive Dockgatan i öster. Gator kommer då finnas både norr och söder om det nu aktuella planområdet. Avsikten är att hämtning och lämning vid förskolan ska ske från en markparkering på förskoletomten i norr, medan angöring för leveranser och liknande sker i gata söder om planområdet.

Om utbyggnad av närområdet dröjer kan befintliga anslutningar mot Östra Varvsgatan istället nyttjas, tillsammans med de asfalterade parkeringsytor som finns inom fastigheten Kranen 5. Fastighetsägarna behöver i så fall avtala om nyttjandet av dessa.

Planförslaget kan antas innebära en ökning av trafiken som kör i från/ut mot Östra Varvsgatan, men denna bedöms försumbar sett till den totala trafikmängden på gatan.

Gång- och cykeltrafik

Nuläge

Planområdet nås i första hand från Östra Varvsgatan i väster, en av huvudgatorna i Västra hamnen. Längs gatan finns separata gång- och cykelbanor utbyggda. Området nås också från Dockgatan, via parkeringsytorna i området.

Konsekvenser

Avsikten är att den befintliga byggnaden ska öppnas upp med en ny entré mot Östra Varvsgatan. Verksamheten i byggnaden kommer därmed att kunna nås direkt från gång- och cykelbanan längs Östra Varvsgatan.

Om området runtomkring byggs ut i enlighet med pågående detaljplan 5767 kommer planområdet också att kunna nås via ett nytt gatunät som ansluter till Östra Varvsgatan i väster respektive Dockgatan i öster. Gator kommer då finnas både norr och söder om det nu aktuella planområdet. Närmast planområdet kommer gatorna utformas med separat gångbana, i övrigt sker rörelse i blandtrafik. Förutom på gatorna kommer oskyddade trafikanter också kunna röra sig till planområdet och den planerade förskolan via en gång- och cykelväg som kantar planområdets östra gräns.

Om utbyggnad av närområdet dröjer kan planområdet förutom från Östra Varvsgatan också nås via de asfalterade parkeringsytor som finns inom Kranen 5.

Parkering

Nuläge

Bilparkering

Delar av planområdet utgörs av markparkering med knappt 90 parkeringsplatser. Parkeringen utnyttjas sannolikt av verksamma och boende i närområdet, men berörs inte av några avtal om parkeringsköp. Eftersom den befintliga byggnaden står tom ger denna inte upphov till något parkeringsbehov i dagsläget.

Cykelparkering

Det finns idag ingen anordnad cykelparkering inom området. Eftersom den befintliga byggnaden står tom ger denna inte heller upphov till något parkeringsbehov.

Konsekvenser

Bilparkering

Genomförandet av detaljplanen innebär att befintliga parkeringsytor kommer att tas i anspråk som förskolegård.

Vid anordnade av parkering för de verksamheter som blir aktuella inom planområdet ska gällande policy och norm för mobilitet och parkering tillämpas. Det slutgiltiga bilplatsbehovet fastställs i bygglovet och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande. För nedanstående beräkning har parkeringstalet för medelnivå av mobilitetsåtgärder använts.

Med förutsättningen att det planeras en förskola med 240 platser i plan ett och två av byggnaden, samt kontor på det tredje planet, beräknas bilplatsbehov preliminärt till cirka 27 platser. Av dessa är 12 platser för korttidsparkering vid hämtning/lämning.

Parkering till personal till förskolan och eventuell kontors- eller annan verksamhet på plan tre avses lösas i närliggande parkeringshus, i första hand parkeringshuset U-båten strax söder om området. Utöver detta kommer korttidsparkeringen

till förskolan att anordnas som markparkering på förskoletomtens norra del. På markparkeringen kommer även parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) att anordnas.

Cykelparkering

Kvarteret med förskola och kontor har ett behov av drygt 140 cykelparkeringsplatser, vilket motsvarar en yta på cirka 220 kvadratmeter. Cykelparkeringen kommer i huvudsak placeras norr om byggnaden, mellan byggnaden och den planerade markparkeringen.

Luftfart

Nuläge

Planområdet ligger inom hinderytan, MSA-ytan (Minimum Sector Altitude) kring Malmö airport/Sturups flygplats, och omfattar bebyggelse som överskrider höjden 20 meter.

Konsekvenser

Förslaget bedöms inte innebära något hinder för flygplatsens verksamhet.

Miljö

Dagvatten

Nuläge

Ledningsnätet i en aktuella delen av Västra hamnen är idag relativt hårt belastat. Vattnet avleds mot havet,

Konsekvenser

Förskolegården ska utföras med minst 50 procent genomsläppliga ytor. De genomsläppliga ytorna kan bestå av exempelvis planteringar, gräs, armerat gräs och grusytor, däremot inte av exempelvis plattor, asfalt eller gummi-asfalt. Kraven på viss andel genomsläpplig mark bidrar till att minska belastningen på ledningsnätet, men främjar också en grön, icke-hårdgjord miljö.

Miljökvalitetsnormer för luft

Nuläge

En utredning gällande luftkvalitet har tagits fram, som bland annat omfattar det nu aktuella planområdet (Malmö stad Miljöförvaltningen, 2025-02-06). Utredningen omfattar:

- En beräkning som visar den totala belastningen på luftmiljön från alla källor, inklusive bidraget från källor utanför beräkningsområdet "Öresund". Detta benämns som bakgrundshalter. Beräkningen är gjord i en spridningsmodell och utgår från den emissionsdatabas som används av Skånes luftvårdsförbund.
- En beräkning som beskriver enbart sjöfartens påverkan på luftkvaliteten i staden. Underlaget till denna beräkning kommer från en nationell utsläpps-databas för sjöfarten (ShipAir, SMHI)

Som indikator för luftkvalitet används halterna av kvävedioxid.

Utredningen visar på beräknade kvävedioxidhalter som uppgår till cirka 8 mikrogram/kubikmeter som årsmedelvärde i den aktuella delen av Västra hamnen. Av dessa utgör emissioner från sjöfarten en förhållandevis stor andel, cirka 25 procent. Längre bort från hamnen minskar denna andel.

De beräknade föroreningshalterna håller god marginal till dagens miljö kvalitetsnorm (40 mikrogram per kubikmeter). Halterna håller också god marginal till 20 mikrogram per kubikmeter som dels utgör miljömålet för Frisk luft, och dels kommer att vara miljö kvalitetsnormen från år 2030. Halten underskrider dessutom Världshälsoorganisationens (WHOs) riktvärde om 10 mikrogram per kubikmeter kvävedioxid som årsvärde.

Sammantaget klaras alla typer av gränsvärden och riktvärden för luftkvalitet inom planområdet. Emissioner från sjöfarten kan dock framöver, liksom idag, komma att påverka området tillfälligtvis.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen kommer inte innebära någon större påverkan på trafikmängderna eller på annat sätt bidra till någon nämnvärd påverkan på mängden luftföroreningar i området. Genomförandet bedöms därmed inte innebära att miljö kvalitetsnormerna eller miljömålet riskerar att överskridas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Nuläge

Dagvatten från planområdet avleds via kommunala dagvattenledningar i Östra Varvsgatan till recipienten Lommabukten. Miljö kvalitetsnormerna (MKN) för vatten innebär att Lommabukten uppnår god kemisk status, med vissa undantag. Till år 2039 ska vattenförekomsten även

uppnå tillfredsställande ekologisk status. Recipienten har bland annat problem med fosfor, antracen, bromerad difenyleter, kvicksilver och tributyltennföreningar.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen innebär en minskad hårdgörningsgrad. Detta innebär i sin tur ett minskat flöde till dagvattenledningsnätet, samt en minskning av mängden föroreningar från planområdet till vattenförekomsten Lommabukten. Genomförandet av detaljplanen innebär därmed inte någon försämrad möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Kulturmiljö

Kulturhistoriska värden

Nuläge

Inom planområdet finns en verkstadshall från Kockumstiden. Verkstadshallen var tidigare sammanbyggd med ytterligare en hall, även denna från Kockumstiden.

Den västra, kvarvarande hallen uppfördes 1956 och benämns i originalregister som artillerihall och sedan kanonverkstad. Kockums konstruerade och tillverkade ett antal jagare, kryssare med mera som bestyckades med Boforskanoner. Tidigt benämns hallen även montageverkstad. Den östra, numera rivna, hallen byggdes till något år efter uppförandet av den västra hallen och har benämnts pannverkstad.

Hallarna har i princip stått tomma sedan Kockums nedläggning.

Hallarnas kulturhistoriska värde har utretts som underlag till detaljplanen (Tyréns, 2021-06-28). Fokus låg på den västra hallen som bedömdes mest intressant att bevara. Den östra delen bedömdes mindre intressant att bevara. Med denna bedömning som stöd, samt mot bakgrund av utformningen av detaljplaneförslaget, beviljades rivningslov under planprocessens gång och byggnaden revs under hösten 2023 och tidig vår 2024.

Den byggnad som nu står kvar på platsen består av en stor öppen verkstadshall med traverser och väggmonterade svängkranar. I norr finns våningsplan med mindre utrymmen, ursprungligen kontor, förråd och personalutrymmen såsom omklädningsrum och matsal.

Hallen har haft öppningsbart tak för att kunna lyfta in och ur stora objekt. Även portöppningar är utförda i motsvarande stora skala, med skjutbara portar av korrugerat stål.

Byggnaden har en stomme i platsgjuten betong som är synlig i fasaden, med mönster från gjutformens brädor. Fasaderna är i övrigt murade i rött tegel, i munkförband (omväxlande två löpare och en bindare). Fogarna är ljusa och strukna i liv med tegelstenarna, så att fasaderna har ett tydligt grafiskt mönster med skarpa kanter.

Hallen har höga, spröjsade järnfönster med trådarmerat glas, som idag är täckta på utsidan med korrugerad plast. Undantaget utgörs av de fönster som funnits i mellanväggen mellan den västra och östra hallen men som nu finns i ytterfasad. I den norra delen, med personal- och kontorsutrymmen, finns vita enlufts- och tvålufts-fönster av trä i nära kvadratisk form.

Invändigt är hallen präglad av den stora rumsvolymen med den för Kockums verkstadshallar så karaktäristiska färgsättningen, med traverser, väggar med mera målade i skarpt grönt, gult och brandgult. Sedan den östra hallen revs, har de båda hallarnas mellanvägg i stället blivit yttervägg och den kvarvarande hallens fasad mot öster, vilket den också ursprungligen var. Även på denna fasad finns inslag av traverser och samma färgsättning.

Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är välbevarad på så vis att det ännu är läsbart att den använts i storskalig verkstadsproduktion. Byggnadens fria placering, stora volym, höga fönster och portar, rationella utformning och kvarvarande fasta utrustning berättar om dess ursprungliga användning. I kontext med kringliggande verkstadshallar som bevarats, med ny användning, ger den en tydlig bild av områdets historia och dess identitet.

Som enskild byggnad har den ett tydligt industri- och teknikhistoriskt värde genom den tekniska utrustning som finns bevarad. Detta är sammanflätat med socialhistoriskt

värde eftersom utrustningens karaktäristiska färgsättning har sin bakgrund i 1970-talets starka fokus på förbättring av arbetsmiljön inom varvsområdet.

Som en del av Kockums byggnadsbestånd har byggnaden även ett högt samhällshistoriskt värde eftersom den representerar en för Malmö mycket viktig historisk epok.

I en ny kontext som del av en blandad stadsmiljö och ny funktion har byggnaden ett miljöskapande värde som en märkesbyggnad och identitetsskapare tillsammans med övriga hallbyggnader.



Den västra, kvarvarande, hallens fasad mot väster respektive söder.

Byggnaden har en rationell form med släta fasader och räta hörn. Hallen har ett flackt sadeltak och stora fasadöppningar för ljusinsläpp och portar. Synlig betongstomme och röda tegelfasader speglar såväl tidens arkitektoniska ideal som byggnadens robusta karaktär. Bilden är tagen efter rivning av den östra hallen.



Gavel mot norr och fasad mot öster. Den norra fasaden har inte de stora öppningarna som övriga fasader har. Bilden är tagen efter rivning av den östra hallen.



Fasad mot öster. Traverser och andra detaljer i skarpa gröna, gula och brandgula nyanser som också återkommer inne i hallbyggnaden. Bilden är tagen efter rivning av den östra hallen.

Konsekvenser

Planförslaget har anpassats så att den kulturhistoriskt värdefulla före detta maskinhallen bevaras. Med bevaras åsyftas i detta fall framför allt dess stomme, volym och

karaktär, eftersom takkonstruktionen och tegelfasaden sannolikt kommer att behöva ersättas. Det har inte bedömts motiverat att ställa krav på att även tegelfasaden ska bevaras i sitt nuvarande skick, eftersom delar av fasadens tekniska livslängd med stor sannolikhet är slut.

Planförslaget innebär att vissa förändringar av och tillägg till byggnaden kommer vara möjliga. Detta har bedömts nödvändigt för att byggnaden ska kunna ges en ny användning, och bedöms inte påverka byggnadens kulturhistoriska värden på ett avgörande, negativt sätt.

Att byggnaden kommer ligga relativt fritt innebär att den även fortsättningsvis kommer att vara väl synlig och kommer att prägla stadsbilden.

Fornlämningar

Nuläge

Tidigare undersökningar i närområdet vid exempelvis Hjälmarekajen har visat att de utfyllnader som utgör hamnen ger goda bevaringsförhållanden för organiskt material. Resultatet har visat på bearbetat trä och slagen flinta från jägar- och samlarstenålder.

Konsekvenser

Om byggnationer sker som innebär schaktning under utfyllnader måste arkeologiska utredningar utföras. Se vidare kapitel 4 - Genomförande, avsnittet Tekniska åtgärder.

Teknik

Teknisk infrastruktur

Nuläge

Ledningsnät för vatten och avlopp, fjärrvärme, el och tele finns utbyggt i Östra Varvsgatan. På västra sidan om Östra Varvsgatan finns också en nätstation. Utöver denna planeras det inom ramen för dp 5767 för fastigheten Kranen 5 m.fl. även en dubbel nätstation i direkt anslutning till den markparkering som planeras inom förskoleområdet. Den dubbla nätstation behövs för att försörja bebyggelse som planeras inom dp 5767.

Konsekvenser

Avsikten är att byggnaden ska anslutas till befintligt ledningsnät i Östra Varvsgatan, samt till befintlig nätstation på västra sidan om Östra Varvsgatan.

Vid utformningen av förskolegården behöver närheten till nätstationen som planeras i anslutning till planområdet beaktas. Kring elanläggningar såsom nätstationer finns elektromagnetiska fält. Styrkan på fälten beror bland annat på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men myndighetens försiktighetsprincip tillämpas. Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av de elektromagnetiska fälten, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och standarder ska minsta avstånd från nätstation också vara 5 meter till annan brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag, för att minska brandrisken. I detaljplanen regleras att byggnad inte får uppföras inom 5 meter från området där nätstationen är tänkt att stå.

Gällande planer och program

Översiktsplan

Översiktsplanen anger markanvändningen blandad stadsbebyggelse för området. Det föreslagna ändamålet är förenligt med detta samt med länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen.

Planprogram

Planprogram för Kranenområdet godkändes i stadsbyggnadsnämnden i maj 2000.

Värdeprogram

Värdeprogram för Västra Dockan (antaget av styrgruppen för Västra Hamnen 2012-06-26 och presenterat för stadsbyggnadsnämnden 2012-09-20) utgör ett underlag till detaljplanläggningen av Västra Dockan, som det nu aktuella planområdet är en del av. I värdeprogrammet föreslås Västra Dockan utvecklas med förskolor, bostäder, verksamheter och ett stort inslag av grönska, bland annat en större park. Både den hallbyggnad som finns kvar samt den hallbyggnad som numera har rivits föreslås bevaras.

Att värdeprogrammet har frångått gällande bevarandet av den östra hallen motiveras av att denna vid vidare studier inte visat sig lika intressant ut kulturmiljösynpunkt jämfört med den västra hallen. Att den östra hallen har rivits underlättar samtidigt nyttjandet av den västra hallen för en ny användning, och möjliggör att markytan som frigjorts kan nyttjas som friyta.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är DP 4007 och DP 5297. DP 4007 vann laga kraft 1989-06-14 och dess genomförandetid har löpt ut. DP 5297 vann laga kraft 2015-12-23. Dess genomförandetid löper till och med 2025-12-23.

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

Riksintressen

Totalförsvaret

Förutsättningar

Planförslaget omfattas av riksintresset för totalförsvaret. Riksintresset innebär bland annat att totalförsvarsplaneringen behöver beaktas i samhällsplaneringen. En del i detta är att höga objekt inte ska lokaliseras på fel platser så att de stör Försvarsmaktens sensor- och radarsystem samt förmåga till signalspaning.

Konsekvenser

Detaljplanen omfattas inte av krav om samråd med försvarsmakten, eftersom den föreslagna bebyggelsen underskrider 45 meters höjd inom sammanhållen bebyggelse. Planförslaget bedöms inte riskera att skada riksintresset.

Högexploaterad kust

Förutsättningar

Planområdet berör område av riksintresse för högexploaterad kust, som täcker en stor sammanhängande yta längs Skånes kustlinje. Riksintresset innebär bland annat om att kustområdenas natursköna och kulturellt intressanta områden ska vara tillgängliga för rekreation och turism för den breda allmänheten, att nyttjandet av marken och vattnet i kustzonen ska karakteriseras av långsiktig hushållning och att naturvärden ska bevaras.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte riskera att skada riksintresset, eftersom området sedan tidigare är exploaterat.

Kommunikationer - väg, järnväg och luftfart

Förutsättningar

Planförslaget berör riksintresset, eftersom en hög byggnad föreslås inom planområdet. Trafikverket och Luftfartsverket granskar detaljplaner med byggnader över 20 meters höjd. Riksintresset innebär bland annat att byggnation inte ska påverka de trafikerings-, kommunikations- och navigationssystem som hör till de objekt som ingår i riksintresset.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt, eftersom det i närområdet redan finns flera byggnader med motsvarande höjd som den nu föreslagna byggnaden.

Malmö hamn samt Kommunikationer - sjöfart, Farled 232

Förutsättningar

Planområdet berör riksintressena för Malmö hamn respektive Farled 232.

Konsekvenser

Verksamheten i Malmö hamn eller inom Farled 232 bedöms inte innebära en sådan påverkan på planområdet att genomförandet av detaljplanen i sin tur skulle kunna innebära en begränsning av eller negativ påverkan på riksintressena. Planförslaget bedöms inte heller i övrigt påverka riksintressena negativt. Denna sammantagna bedömning baseras på utredningar och bedömningar kring

- Sjöfartens framkomlighet i farleden och till/från hamnen påverkas inte negativt av detaljplanens genomförande.
- Hänsyn till sjöfartens säkerhetsanordningar kommer att tas vid detaljplanens genomförande. Se vidare avsnitt 4. Genomförande - Tekniska frågor - belysning.
- Emissioner från verksamheter inom hamnen och från sjöfarten innebär inget överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft eller miljömålet Frisk luft inom planområdet. Se vidare avsnitt 3. Förutsättningar och konsekvenser - Miljö - Miljökvalitetsnormer för luft.
- Risker knutna till verksamheter i hamnen och till farligt gods som hanteras eller transporteras i hamnen och på farleden påverkar inte planområdet negativt. Se vidare avsnitt 3. Förutsättningar och konsekvenser - Hälsa och säkerhet - Olyckor.
- Buller från hamnen och sjöfarten påverkar inte möjligheten att genomföra detaljplanen. Se vidare avsnitt 3. Förutsättningar och konsekvenser - Hälsa och säkerhet - Trafikbuller, Industribuller respektive Omgivningsbuller - Samlad bedömning.

4. Genomförande

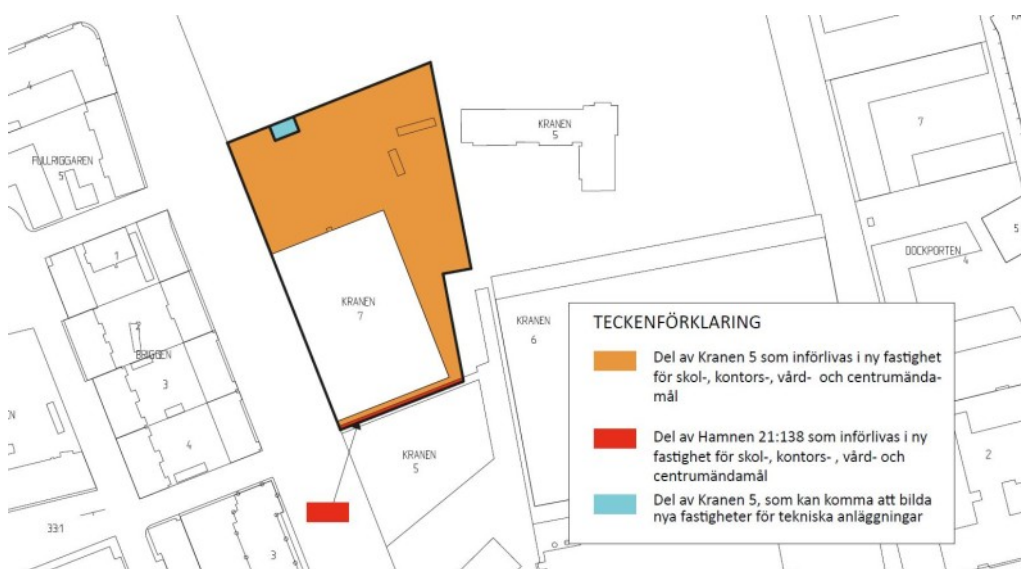
Avsnittet beskriver hur detaljplanen ska genomföras, det vill säga vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta och hur ansvaret för dessa fördelar sig mellan byggherre/fastighetsägare och kommunen.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Fastigheten Kranen 7 kommer tillsammans med en del av fastigheten Kranen 5 samt en liten del av Hamnen 21:138 att bilda ny fastighet för skol-, vård-, kontors- och centrumändamål. Den aktuella delen av Hamnen 21:138 är en cirka 1,5 meter bred remsa av Najadgången, i planområdets södra del.

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



Rättigheter

Eventuellt är följande rättigheter belägna inom detaljplaneområdet:

Nyttjanderätt 08/7478, 06/22389, avtalsservitut 06/39583, 06/39594, 03/13960, 07/2222, 09/21511, 13/9135, 06/25243, 04/15603.1, 04/15606.1, 05/26988.1, 06/39580.1, 12-IM1-91/27014.1, D202400196555:1.1, officialservitut 77/2001.1.

I det fall utbyggnaden av området runt omkring dröjer och det är aktuellt att ordna infart till förskolefastigheten via fastigheten Kranen 5 behöver avtal tecknas kring detta med ägaren till Kranen 5.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Avfallshantering

Avfallshantering ska lösas i enlighet med gällande renhållningsordning och ska ske på kvartersmark i exempelvis miljörum.

Vatten och avlopp

Avsikten är att byggnaden ska anslutas till befintligt ledningsnätet för vatten och avlopp i Östra Varvsgatan.

El, värme, kyla, tele

Avsikten är att byggnaden ska anslutas till befintligt ledningsnät i Östra Varvsgatan.

Elförsörjning planeras ske från befintlig nätstation på andra sidan Östra Varvsgatan.

Mark

Om byggnationer sker som innebär schaktning under utfyllnader måste arkeologiska utredningar utföras. Dessa kan i sådana fall enbart utföras som en schaktningsövervakning. En begäran om arkeologisk utredning ställs till kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen Skåne.

Belysning

Stödfunktioner till Malmö hamns farleder, i form av sjösäkerhetsanordningar, får inte påverkas av detaljplanens genomförande. Vid planering av belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation.

Brand och utrymning

Planområdet är beläget inom normal insatstid, under 10 minuter, för räddningstjänsten.

Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadens entré får inte överstiga 50 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats får inte vara längre än 75 meter. Släckbil kan vid brand ställas upp på gatorna gränsande till området. Därifrån kan entréer nås på ett avstånd som är högst 50 meter.

Utrymning ska lösas utan hjälp av räddningstjänsten, exempelvis genom TR2-trapphus eller annan godkänd utrymningslösning. Detta gäller för alla våningar i byggnaden. Kraven är i enlighet med fastighets- och gatukontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma riktlinjer för angöring av räddningstjänstens fordon samt utrymning.

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

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

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

Ersättning för mark som överförs från en fastighet till en annan kan bli aktuellt, vilket då regleras i avtal mellan berörda parter.

Eventuell flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, fjärrkyla-, gas-, va-, tele- eller elledningar som föranleds av detaljplanens genomförande bekostas av exploatören.

Planavgift

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

Ersättningsanspråk

Detaljplanen innehåller bestämmelser om skydd av kulturvärden. Detta berör fastigheten Kranen 7. Ägare till fastigheten kan ha rätt till ersättning enligt 14 kap plan- och bygglagen. Exploateringsavtalet kommer att reglera att fastighetsägaren avsäger sig rätt till sådan ersättning.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Malmö stad och fastighetsägaren Dockan exploatering AB samt Wihlborgs AB. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med 6 kapitlet 40 § plan- och bygglagen och ska vara undertecknat innan detaljplanen antas i stadsbyggnadsnämnden.

Exploateringsavtalet kommer preliminärt att reglera bland annat frågor som har att göra med överlåtelse av mark. Exploateringsavtalet ska också reglera att fastighetsägaren avsägar sig rätt till ersättning knuten till de bestämmelser om skydd av kulturvärden som detaljplanen omfattar.

Utbyggnad

Avsikten är att startbeskedet för förskolan ska delas upp i två, ett första för de delar av den nya förskolefastigheten som inte ingår i den befintliga förskolegården, och ett senare som omfattar de delar som omfattas av befintlig förskolegård, hörande till Gröna Dockans förskola. Syftet med detta är att den befintliga förskolan ska kunna fortsätta nyttja sin gård under en längre period.

För att möjliggöra en uppdelning av startbeskedet på detta sätt behöver också bygglov/marklov sökas i två steg. Avsikten är att ett första bygglov söks för den del av det nya förskoleområdet som inte ingår i Gröna Dockans förskolegård. Bygglovets måste uppfylla de krav som ställs på bland annat storlek på friyta och kvalitet på den samma, vilket innebär att det första lovet inte kan omfatta den fulla verksamheten med 240 barn. För detta kan sedan startbesked lämnas. När Gröna Dockans förskola sedan har rivits kan sanering påbörjas och marklov sökas för anläggningen av den sista delen av den nya förskoletomten.

Kulturvärden

Bevarandekrav

Detaljplanen innehåller bestämmelser om skydd av kulturvärden. Dessa innebär att befintlig betongkonstruktion ska bevaras och vara fortsatt synlig, samt att upplag till fasta traversbanor samt väggmonterade svängkranar på fasad mot öster ska bevaras. Exploateringsavtalet kommer att reglera att fastighetsägaren avsäger sig rätt till eventuell ersättning knuten till dessa bestämmelser.

5. Planeringsunderlag

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

Utredningar som legat till grund för detaljplanen

Luftkvalitet

Utredning av luftkvaliteten på två platser i Dockan för år 2024, Malmö stad Miljöförvaltningen, 2025-02-06

Utredningen omfattar en beräkning som visar den totala belastningen på luftmiljön från alla källor, inklusive bidraget från källor utanför beräkningsområdet "Öresund".

Beräkningen är gjord i en spridningsmodell och utgår från den emissionsdatabas som används av Skånes luftvårdsförbund. Utredningen omfattar även en beräkning av enbart sjöfartens påverkan på luftkvaliteten. Underlaget till denna beräkning kommer från en nationell utsläppsdatabas för sjöfarten (ShipAir, SMHI). Sammantaget visar utredningen att varken miljökvalitetsnormerna för luft, miljömålet Frisk luft eller WHO:s riktvärden överskrids.

Markmiljö

Översiktlig miljöteknisk markundersökning i Motorhallen, Kranen 7, Dockan, Malmö stad, Cowi, 2019-03-06

Undersökningen omfattade jord- och grundvattenprovtagningar under den västra hallbyggnaden som kommer att bevaras.

Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom planerat detaljplaneområde Dp 5429 – Kranen 5, Malmö stad. Resultatrapport, Cowi, 2019-12-19

Undersökningen omfattade jord- och grundvattenprovtagningar inom hela det område som tidigare ingick i pågående detaljplan 5767 (tidigare 5429), inklusive den nu aktuella detaljplanen.

Historisk inventering område Dp 5429, Cowi, 2020-05-27

Inventeringen omfattade hela det område som tidigare ingick i pågående detaljplan 5767 (tidigare 5429), inklusive den nu aktuella detaljplanen.

Utvärdering av lämplighet för exploatering Dp 5429, Cowi, 2021-05-18

Bedömningen omfattade hela det område som tidigare ingick i pågående detaljplan 5767 (tidigare 5429), inklusive den nu aktuella detaljplanen.

Miljöteknisk markundersökning Motorhallen Malmö, Cowi, 2023-11-03

Utredningen utgjorde en komplettering till utredningen daterad 2019-03-06 och omfattade en rutnätsprovtagning under den östra hallbyggnaden (numera riven), samt kompletterande prover under den västra hallbyggnaden.

Kompletterande miljöteknisk markundersökning i fd pannrum, Motorhallen, Malmö, Cowi, 2023-12-18

Utredningen omfattade provtagningar i delar av den befintliga byggnaden som inte varit tillgängliga tidigare.

Detaljerad markundersökning Dp 5767 – kvartersmark, Cowi, 2023-12-01

Undersökningen omfattade jord- och grundvattenprovtagningar i rutnät inom den blivande förskolegården.

Genomförda markundersökningar har sammantaget visat på ett behov av saneringsåtgärder inom planområdet för att marken ska kunna göras lämplig för sitt ändamål.

Föroreningar i byggnad

Miljöinventering av motorhallen, Dockan, Cowi, 2019-03-06

Utredningen omfattar en inventering av miljöföroreningar i befintlig byggnad och visar på förekomst av bland annat asbest. Föroreningarna kommer att behöva saneras i samband med rivning och renovering.

Buller

Bullerutredning Kranen 5, Malmö, Efterklang, 2023-11-24, uppdaterad 2025-05-26

Utredningen redovisar bullersituationen baserad på uppskattade trafikmängder för år 2040. Olika scenarion har studerats - bullersituationen med respektive utan en tunnel mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen, samt situationen där förskolan omgärdas av ny kringliggande bebyggelse respektive utan ny kringliggande bebyggelse. I samtliga fall visar utredningen att bullersituationen är acceptabel utan särskilda åtgärder.

Kranen 5, Malmö – Samlad bedömning buller, Tyréns, 2025-05-20

Utredning omfattar en samlad bedömning kring industri- och trafikbuller, med fokus på dp 5767, liksom resonemang kring hur fartyg i rörelse och olika typer av fartyg påverkar dp 5767 och dp 5899.

Kranen 5, Malmö – Buller från CMP, Tyréns, 2023-10-20

Utredningen redovisar bullersituationen baserad på hamnens (Copenhagen Malmö Port - CMP) nuvarande tillståndsgivna verksamhet. Olika scenarion har studerats - situationen där förskolan omgärdas av ny kringliggande bebyggelse respektive utan ny kringliggande bebyggelse. I båda fallen visar utredningen att bullersituationen är acceptabel utan särskilda åtgärder.

Kranen 5 - buller från CMP vid max tillstånd, Tyréns 2025-02-28

Beräkningar för bullersituationen, med avseende på industribuller, vid fullt utnyttjande av bullervillkoren i hamnens miljötillstånd. Beräkningarna visar att bullersituationen är acceptabel utan särskilda åtgärder i scenariot där dp 5767 är utbyggd.

Second opinion Bullerutredning Smörkajen, Brekke strand, 2022-02-14

Beräkningar av hamnbuller som påverkar området Smörkajen, bland annat utifrån fullt utnyttjande av bullervillkoren i hamnens miljötillstånd, utifrån fartyg i rörelse, olika typer av fartyg med mera. Beräkningarna visar bland annat att fartyg i rörelse och andra fartyg såsom lotsbåtar påverkar planområdet nämnvärt.

Kulturmiljö

PM – Kulturmiljöunderlag Kranen 7, Västra hallen, Tyréns, 2021-06-28

Utredningen beskriver den västra hallbyggnaden och dess kulturhistoriska värden. Utredningen har legat till grund för bestämmelserna om varsamhet och skydd av kulturvärden,

samt till beskrivningen av de värden som ska beaktas vid en förändring av byggnaden.

Byggnadsteknisk status

Statusinventering tegelmurverk, Kranen 2, Malmö – Ombyggnation, Danewids ingenjörbyrå, 2023-10-06

Utredningen omfattar en statusinventering av tegelmurverket på befintlig byggnad inom Kranen 7. Utredningen visar att tegelmurverket i delar är i dåligt skick och att dess tekniska livslängd i delar sannolikt är slut. Resultatet har motiverat att bestämmelse om rivningsförbud ersatts av bestämmelse om skydd av stomme och varsamhetsbestämmelse kopplat till fasadens karaktär och material i övrigt.

Skyfall och höjdsättning

Kv Kranen 5 dagvatten- och skyfallsutredning, DHI, 2022-04-13

Utredning omfattade förslag på hantering av dagvatten och skyfall, en översiktlig höjdsättning samt resonemang om påverkan på vattenkvaliteten.

Sammanställning av utredningar inom planarbetet för Kranen 5, Tyréns, 2024-09-24

Utredningen bygger vidare på tidigare dagvatten- och skyfallsutredningar och omfattar förslag på skyfallshantering, skyfallssimuleringar, ledningsutredning och höjdsättning.

PM Kranen 5 Skyfallskontroll, Tyréns, 2024-08-26

Utredningen omfattar resonemang kring påverkan på skyfallssituationen om förskolan genomförs separat från övriga delar av det ursprungliga planområdet för dp 5767 för fastigheten Kranen 5 m.fl.

Risk

Riskutredning - Området Smörkajen och del av Västra Dockan i Malmö, Bricon, 2025-05-23

Utredningen omfattar en inventering av riskkällor, Sevesoverksamheter, farliga verksamheter enligt lagen om skydd mot olyckor, transportleder för farligt gods på väg, järnväg och sjöfart samt platser för lastning och lossning av farligt gods i hamnen. Riskkällornas påverkan på planområdet har bedömts, med slutsatsen att den planerade markanvändningen är lämplig och att inga riskreducerande åtgärder är nödvändiga.

Fördjupad riskanalys - Malmö rangerbangård, Malmö, Bricon AB, 2019

Utredningen omfattar en analys av Malmö rangerbangårds påverkan på sin omgivning med avseende på risk.

Kommunala planeringsunderlag

- Strategi för kustskydd, 2023
- Riktlinjer för levande bottenvåningar, 2023
- Friytor vid förskolor och skolor, reviderade 2021-12-16
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
- Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016