

Detaljplan för Johannesdal 3 i Kristineberg, Malmö

Samråd

Planbeskrivning



Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Inledning	5
1.1 Detaljplanens syfte	5
1.2 Undersökning av betydande miljöpåverkan	5
1.3 Huvudmannaskap	5
1.4 Genomförandetid	5
1.5 Planområdet	6
1.6 Planförfarande, planprocess och digital funktionalitet	6
2 Detaljplanens innehåll	8
2.1 Beskrivning av detaljplanen	8
2.2 Detaljplanens bestämmelser med motiv	12
2.3 Övergripande avvägningar	16
3 Förutsättningar och konsekvenser	18
3.1 Bebyggelse och landskap	18
3.2 Naturvärden	32
3.3 Sociala frågor	32
3.4 Service	34
3.5 Miljö	35
3.6 Hälsa och säkerhet	39
3.7 Trafik	47
3.8 Teknisk infrastruktur	52
4 Gällande planer och program samt riksintressen enligt miljöbalken	53
4.1 Gällande planer och program	53
4.2 Riksintressen	54
5 Genomförandefrågor	55
5.1 Organisatoriska frågor	55
5.2 Tekniska frågor	55
5.3 Ekonomiska frågor	56
5.4 Fastighetsrättsliga frågor	56
6 Utredningar och planeringsunderlag	58
6.1 Utredningar för detaljplanen	58
6.2 Kommunala planeringsunderlag	58

Sammanfattning

Planförslaget innebär att delar av området utvecklas för bostadsändamål genom inredning av bostäder i befintliga byggnader och uppförande av en mindre andel nya byggnader. Samtidigt möjliggörs centrumverksamhet och verksamhetslokaler i befintliga byggnader som idag används för småindustri- och lagerverksamhet.



Ortofoto från år 2025. Planområdet är markerat med röd linje (Malmö stad).

Stadsbyggnadsidén bakom planförslaget är att omvandla ett tidigare industriområde till en funktionsblandad miljö med bostäder, verksamheter och centrumverksamhet. Befintliga byggnader tas till vara och ges nya användningsmöjligheter samtidigt som kulturhistoriska värden bevaras. Området kompletteras med ny bebyggelse som anpassas till områdets befintliga struktur.

Konsekvenser av genomförandet:

Mark för småindustri minskar i Oxie när området omvandlas.

Befintliga byggnader bevaras och får nya användningar som motsvarar dagens behov av bostäder, service och verksamheter.

Kulturhistoriska värden tas till vara genom bestämmelse om varsamhet som skyddar byggnadernas karaktärsdrag vid eventuell förändring av äldre lagerbyggnad och bostadsbyggnad.

Tre sammanbyggda huskroppar rivs för att möjliggöra byggnader lämpliga för bostadsändamål.

Planförslaget bidrar till utvecklingen av Oxie tätort genom att möjliggöra centrumverksamhet, verksamhetslokaler och nya bostäder i ett centralt läge.

Tidplan för planprocessen

- Beslut om planuppdrag 17 september 2024
- Beslut om samråd 28 oktober 2026
- Beslut om granskning preliminärt juni 2027
- Beslut om antagande preliminärt november 2027

1 Inledning

Detta kapitel redovisar de grundläggande utgångspunkterna för detaljplanen.

1.1 Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder och bostadskomplement i delar av den befintliga bebyggelsen samt i ny bebyggelse. Vidare möjliggörs verksamheter och centrumverksamhet i delar av den befintliga bebyggelsen. Den nya bebyggelsen ska anpassas till den befintliga bebyggelsen avseende placering och omfattning.

Planen ska även möjliggöra en kvartersgata för angöring till och utfart från planområdet och intilliggande fastigheter samt bidra till att bevara kulturhistoriskt värdefulla byggnaders karaktärsdrag.

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

1.2 Undersökning av betydande miljöpåverkan

Planen omfattas inte av särskild lagstiftning, verksamheter med särskilda krav eller förutsättningar som innebär betydande miljöpåverkan.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar i samband med samrådsbeslut den 2026-10-28 att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i plan- och bygglagen (2010:900) och miljöbalken (1998:808). En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning kommer därför inte att genomföras.

Samråd med länsstyrelsen om bedömningen har genomförts 2026-04-02. Länsstyrelsen hade utifrån det då aktuella underlaget ingen synpunkt på kommunens bedömning att planen inte medför betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

1.3 Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar inte allmän platsmark.

1.4 Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år (60 månader) från det att detaljplanen får laga kraft.

Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Fastighetsägarna har under planens genomförandetid en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Efter att genomförandetiden har

gått ut har kommunen rätt att ersätta, ändra eller upphäva detaljplanen utan rätt till ersättning för fastighetsägarna.

1.5 Planområdet

Planområdet är beläget i delområdet Kristineberg, väster om Oxie centrum. Det avgränsas i väster av Kristinebergsvägen, i norr av kvartersgata och angränsande järnväg samt i söder och öster av småskalig bostadsbebyggelse med enbostadshus. Söder om planområdet finns rekreationsområden med naturvärden som övergår i jordbruksmark. Planområdet är även beläget i närheten av Oxie vattentorn.

Planområdet har en areal om cirka 5 000 kvadratmeter. Planområdet omfattar fastigheten Johannesdal 3 som är i privat ägo.

1.6 Planförfarande, planprocess och digital funktionalitet

Planförfarande

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

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

Beslut om samråd fattas av stadsbyggnadsnämnden.

Beslut om granskning fattas av stadsbyggnadskontoret.

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

Tidplan för planprocessen

- Beslut om planuppdrag 2024-09-17
- Beslut om samråd 2026-10-28
- Beslut om granskning preliminärt juni 2027
- Beslut om antagande preliminärt november 2027

Digital funktionalitet

Plankartan i aktuell detaljplan har utformats enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5), Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6), Boverkets planbestämmelsekatalog 2025-12-01 och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet.

Planbeskrivningen i aktuell detaljplan har utformats enligt bilagan till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8).

2 Detaljplanens innehåll

Detta kapitel beskriver detaljplanen och hur planområdet är tänkt att fungera och gestaltas. Detaljplanens bestämmelser förklaras och motiveras. Övergripande avvägningar redovisas.

2.1 Beskrivning av detaljplanen

Stadsbyggnadsidé

Stadsbyggnadsidén är att möjliggöra en utveckling av området genom komplettering med centrumfunktioner, verksamhetslokaler och bostäder i anslutning till befintligt bostadsområde.

Ambitionen är att bevara den äldre, småskaliga och varierade industribebyggelsen genom att ge den nya användningar. Området kompletteras med en mindre andel nya byggnader som tillför en ny årsring av samtida arkitektur. Den nya bebyggelsen utformas i samspel med platsens kulturmiljövärden och befintliga höjd och placering för att skapa en sammanhållen och småskalig boendemiljö. Genom att tillföra nya funktioner stärks platsens användbarhet över dygnet.

Sammantaget syftar utvecklingen till att möjliggöra en långsiktig markanvändning där nya tillskott samspelar med områdets befintliga kvaliteter.

Övergripande struktur

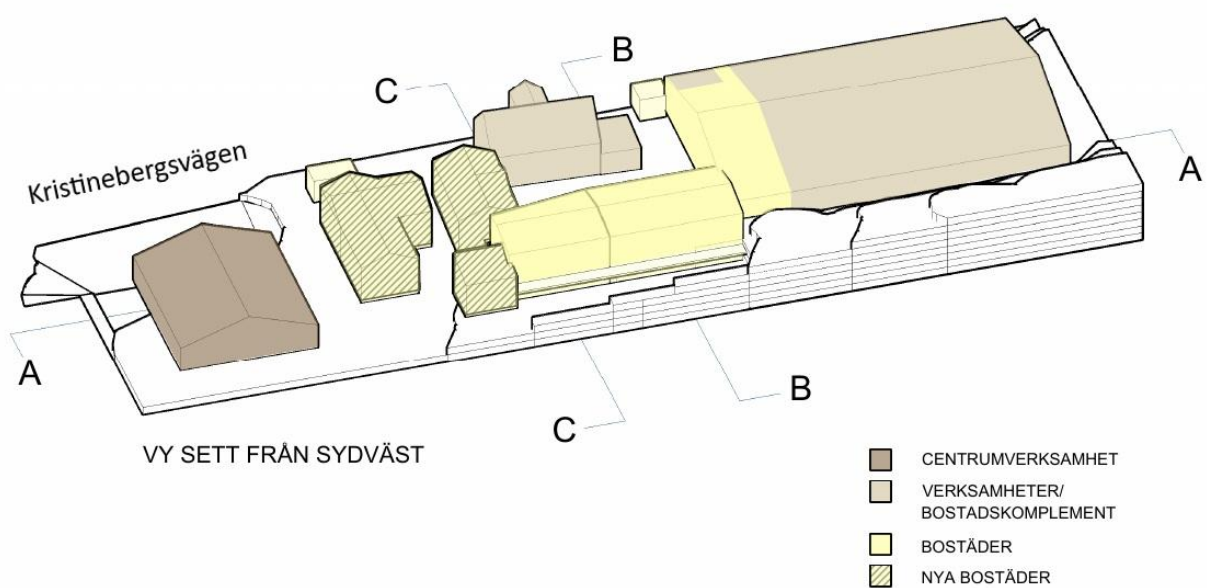
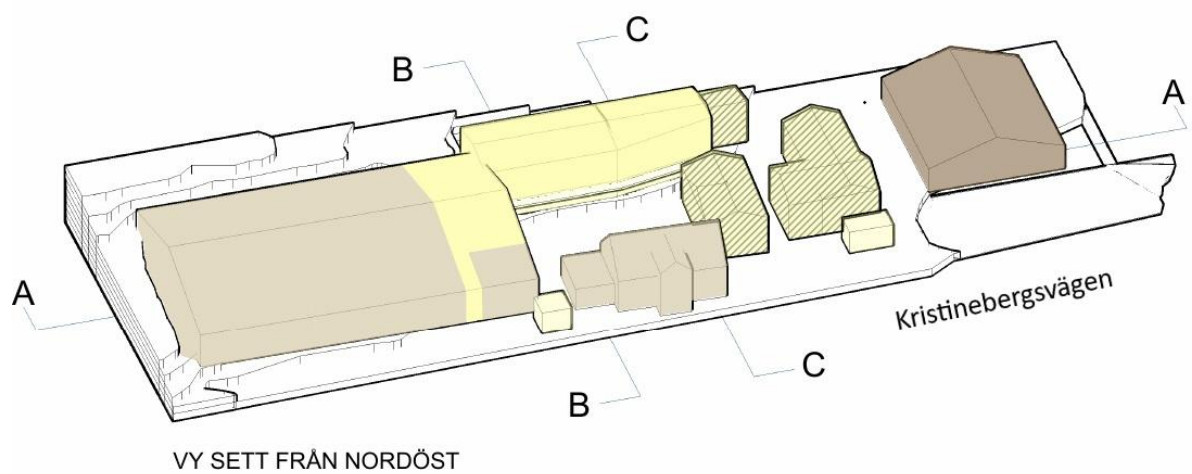
Planområdet utvecklas till en småskalig och funktionsblandad miljö med cirka 15 bostäder i befintliga och nya byggnader i en till två våningar.

Bostadsbebyggelsen grupperas kring en gemensam gårdsyta med plats för vistelse och grönska. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader bevaras och kompletteras med ny bebyggelse som anpassas till områdets karaktär.

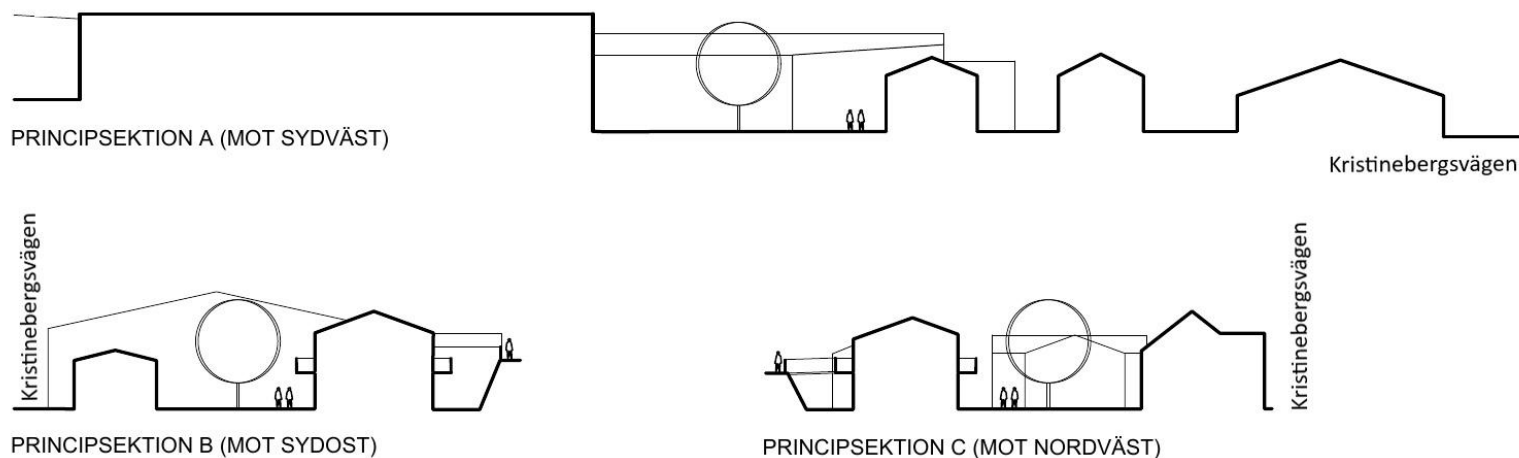
Centrumverksamhet tillåts i planområdets västra del mot Kristinebergsvägen. Verksamheter som inte får medföra störningar för omgivningen tillåts i befintliga byggnader i planområdets östra del och i byggnaden närmast järnvägen. I dessa byggnader tillåts även bostadskomplement.

Parkering och angöring lokaliseras i huvudsak till områdets ytterkanter, vilket möjliggör en sammanhängande gårdsmiljö i områdets inre del.

Illustrationsplan som redovisar en möjlig utformning av området i enlighet med detaljplanen finns som bilaga till planhandlingarna (Wikeborg arkitektur, 2026).



Volyminstudie över planförslaget med färgindelning efter markanvändning och skräffering på förslagna nya byggnadsvolymer (Wikeborg arkitektur, 2026).



Principsektioner som visar möjlig bebyggelse- och höjdsättning inom planområdet (Wikeborg arkitektur, 2026). Sektionsplanen anges vid volymstudie på föregående sida.

Kvartersmark

Planförslaget medger cirka 15 bostäder i form av lägenheter i flerbostadshus. Exploateringen innebär en förtätning där befintliga kvaliteter tas till vara samtidigt som nya bostäder tillförs. Den föreslagna bostadsbebyggelsen består av både befintliga och nya byggnader i en till två våningar. De nya bostadsbyggnaderna anpassas till områdets småskaliga karaktär genom sin placering och storlek. Planförslaget innebär inte en väsentlig förändring av exploateringsgraden inom området.

Mellan byggnaderna finns en gemensam gårdsmiljö med utrymme för vistelse och grönska. Gårdarna kompletteras med egna uteplatser i anslutning till bostäderna och bidrar till en tydlig och sammanhållen boendemiljö.

Avsikten är att bostädernas förgårdsmark utformas med mindre grönytor, enstaka träd, planteringar och uteplatser i anslutning till bostäderna.

Centrumverksamhet med en byggnadsarea på cirka 400 kvadratmeter får finnas i planområdets västra del i anslutning till Kristinebergsvägen.

Verksamheter som inte medför störningar för omgivningen får finnas i befintliga byggnader i planområdets östra del och i en mindre byggnad som ligger mot järnvägsspåret. I dessa byggnader tillåts även bostadskomplement för att möjliggöra funktioner såsom tvättstuga, förråd och vid behov parkering för cykel och bil till bostäderna.

Inom planområdet finns värdefull kulturmiljö i form av äldre bostads-, industri- och verksamhetsbebyggelse med ursprung från tidigt 1900-tal och 1950-talet. Bebyggelsen utgör en viktig årsring i berättelsen om de

verksamheter som etablerades i anslutning till järnvägen i Kristineberg och har ett samhällshistoriskt och miljöskapande värde. Särskilt värdefulla är byggnadernas volymer, proportioner och takformer, vilka fortfarande bidrar till förståelsen av områdets historiska utveckling. Bebyggelsen kännetecknas dessutom av sin småskaliga och brokiga karaktär, där byggnader har tillkommit, byggts om och anpassats efter verksamheternas behov över tid. Dessa kulturhistoriska värden skyddas i planförslaget genom varsamhetsbestämmelse för de två byggnader som bedömts ha ett självständigt kulturhistoriskt värde. Bestämmelsen innebär att byggnadernas volymer och takformer ska bevaras. Takkupor kan tillåtas under förutsättning att de utformas varsamt och underordnar sig byggnadernas ursprungliga karaktär

Avsikten är att grönska på kvartersmark anordnas i form av planteringsytor, träd, buskar och häckar. Grönskan ska bidra till att skapa en attraktiv och varierad utemiljö samtidigt som den stärker ekologiska värden och underlättar omhändertagandet av dagvatten. Det aktuella förslaget på utformning visar att planförslaget kan uppnå en grönytefaktor om 0,56 inom användningsområdet för bostäder. Exploateringen ska uppnå en faktor om minst 0,50 vilket regleras på plankartan.

Trafik på kvartersmark sker via befintligt gatunät och interna körytor inom fastigheten. Kvartersgatan som ansluter till Kristinebergsvägen utgör angöring till området för samtliga funktioner inom fastigheten, inklusive bostäder, verksamheter och parkering. Även fordon för avfallshantering och räddningstjänst angör via kvartersgatan. Körytorna inom kvartersmark utformas för att möjliggöra tillfart till parkeringsplatser och erforderliga angöringsytor. Trafiken inom området bedöms huvudsakligen vara kopplad till boende inom och i anslutning till området samt för arbetande och besökande till verksamheter.

Mobilitet och parkering

Parkeringsbehovet i planförslaget uppgår totalt till 21 bilplatser, 58 cykelplatser och 5 lådcykelplatser, baserat på parkeringstalet enligt Malmö stads policy och norm för mobilitet och parkering från 2020.

Parkering för cyklar ska anordnas inom kvartersmark. Cykelparkering ska tillgodose behovet för såväl boende som verksamheter och utformas med plats för lådcyklar och andra skrymmande cyklar. Besöksparkering för cykel bör placeras väl synlig i anslutning till entréer.

Parkering för bilar ska anordnas inom kvartersmark. Parkeringsutredningen visar att parkeringsbehovet kan tillgodoses inom fastigheten.

Parkering för rörelsehindrades fordon kan anordnas inom kvartersmark i nära anslutning till byggnaders entréer. Minst två parkeringsplatser ska reserveras för personer med rörelsehinder.

Angöring för räddningstjänsten kan anordnas via områdets interna körytor och säkerställas i den fortsatta projekteringen i samråd med räddningstjänsten.

Angöring för fordon för avfallshantering kan anordnas inom kvartersmark i anslutning till miljöhus och avfallsutrymmen. Angöring för leveransfordon kan anordnas inom kvartersmark i anslutning till verksamhetslokalerna.

Om mark för centrumändamål används för dagligvaruhandel kan parkeringsbehovet för bil öka till totalt 30 bilplatser. Det skulle innebära att ytterligare parkeringsplatser behöver ordnas vilket kan ske antingen inom garage i befintlig verksamhetsbyggnad inom fastigheten eller genom avtal på intilliggande fastighet.

2.2 Detaljplanens bestämmelser med motiv

Användningsbestämmelser

Kvartersmark

B - Bostäder

Användningen bostäder ska tillämpas för områden för olika former av boende av varaktig karaktär. Även bostadskomplement ingår i användningen.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra uppförande av bostäder i första hand i flerbostadshus. Flerbostadshus bidrar till ett mer varierat bostadsutbud och kompletterar närområdet, som i dag huvudsakligen består av enbostadshus.

Bostäder möjliggörs utanför skyddsavståndet från järnvägen.

B₁ – Bostadskomplement, inte tillfällig vistelse

Användningen bostadskomplement ska tillämpas för bebyggelse som inrymmer funktioner avsedda att komplettera bostadsanvändningen men som inte utgör bostäder i sig. Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra placering av bostadskomplement såsom förråd och tvättlokal utanför bostadsbyggnaderna.

Tillfällig vistelse tillåts inte. Det innebär att området inte får användas för tillfällig övernattning såsom hotell, vandrarhem, förlägningsboenden eller lägenhetshotell.

C₁ – Centrum, inte tillfällig vistelse

Användningen centrum ska tillämpas för områden med kombinationer av handel, service, samlingslokaler, kontor och annan jämförlig verksamhet som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Även komplement till verksamheten centrum ingår i användningen. Tillfällig vistelse såsom övernattning eller boende av tillfällig karaktär tillåts inte.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra centrumändamål som kompletterar funktionerna i närområdet, vilket i huvudsak domineras av bostadsbebyggelse. Planområdets läge vid en passage för gående och bilister över Ystad-Österlenbanan och i anslutning till bostadsområden gör platsen till en lokal knutpunkt med god tillgänglighet. Placeringen av centrumändamål bidrar till att utveckla platsen.

Tillfällig vistelse tillåts inte. Det innebär att området inte får användas för tillfällig övernattning såsom hotell, vandrarhem, förläggingsboenden eller lägenhetshotell. Anledningen till begränsningen är att säkerställa att lokalerna används för verksamheter som bidrar till områdets funktion som centrum för närområdet.

T₁ – Kvartersgata

Användningen trafik ska tillämpas för områden för väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Även komplement till verksamheten trafik ingår i användningen.

Endast kvartersgata är tillåtet. Kvartersgata definieras som en gata som främst betjänar trafik med mål längs gatan eller inom närområdet. Kvartersgator har normalt lägre hastigheter, många anslutningar och utfarter samt prioriterar tillgänglighet till fastigheter framför genomfartstrafik.

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra angöring och utfart till Kristinebergsvägen för de användningar som medges inom fastigheten samt att fortsatt möjliggöra att intilliggande fastigheter kan nyttja markområdet för samma ändamål.

Z – Verksamheter

Användningen verksamheter ska tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår i användningen.

Motivet till bestämmelsen är att endast tillåta verksamheter som är förenliga med närheten till bostäder genom att de inte får medföra störningar för omgivningen. Med störningar avses bland annat buller, lukt, damning och visuell påverkan.

Egenskapsbestämmelser

Kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Prickad mark Marken får inte förses med byggnad.

Motivet är att undanta mark från bebyggelse för att säkerställa utrymme för ledningsrätten och åtkomst till ledningarna samt att möjliggöra gator, parkering och genomsläppliga ytor.

Korsad mark Marken får endast förses med komplementbyggnad och andra anläggningar än byggnad.

Motivet är att möjliggöra komplementbyggnader och andra anläggningar som stödjer bostadsändamålet, såsom miljöhus och väderskyddade cykelparkeringar.

ö1 Marken får inte förses med byggnad. Utkragande balkonger och burspråk samt skärmtak är tillåtna.

Motivet är att skapa utrymme för grönska och rekreation. Utkragande balkonger, burspråk och skärmtak tillåts över förgårdsmarken för att de erbjuder de boende attraktiva boendekvaliteter, som uteplatser i anslutning till lägenheten, och kan bidra till ett mer varierat fasaduttryck.

Höjd på byggnadsverk

h₁ Högsta nockhöjd är 6,5 meter.

h₂ Högsta nockhöjd är 8,5 meter.

h₃ Högsta nockhöjd är 9,0 meter.

Motivet till bestämmelsen är att reglera bebyggelsens höjd så att ny bebyggelse anpassas till omgivande bebyggelsestruktur samt att bekräfta befintlig bebyggelse.

Markens anordnande och vegetation

n₁ Parkering får inte finnas

Motivet till bestämmelsen är att bilparkering inte får finnas inom den centrala gårdsmiljön till förmån för rekreativa värden.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa utrymme för befintliga och eventuellt framtida allmännyttiga underjordiska ledningar samt att möjliggöra åtkomst för drift, underhåll, reparation och förnyelse av ledningsanläggningarna.

Takvinkel

o₁ Minsta takvinkel är 15 grader.

o₂ Största takvinkel är 25 grader.

Motivet till bestämmelserna är att reglera bebyggelsens takutformning och höjd så att ny bebyggelse anpassas till omgivande bebyggelsestruktur samt att säkerställa att befintlig bebyggelse är planenlig.

Utförande

b₁ Marken ska vara genomsläpplig.

Motivet till bestämmelsen är att bevara grönstrukturen och säkerställa att markytan fortsättningsvis bidrar till funktioner såsom infiltration av vatten och temperaturutjämning.

Utnyttjandegrad

e₁ Största byggnadsarea är 280 m²

Motivet till bestämmelsen är att inom den del av fastigheten där ny bebyggelse föreslås reglera bebyggelsens utbredning så att den anpassas till omgivande bebyggelsestruktur. Flera alternativ på bebyggelse möjliggörs, till exempel en byggnadskropp eller två separata.

Befintlig bebyggelses utbredning regleras genom egenskapsgräns och är fortsatt planenlig.

Varsamhet

k₁ Byggnadernas volymer och takformer ska bevaras. Takkupor kan tillåtas om de är underordnade takets form.

Motivet till bestämmelsen är att bevara byggnadernas karakteristiska volymer och takformer, vilka utgör viktiga delar av fastighetens kulturhistoriska värden och områdets historiska karaktär. Bestämmelsen medger därmed en varsam anpassning av bebyggelsen för att möjliggöra förändrad användning.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Skydd mot störningar

Om ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (klockan 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA. För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA. Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå.

Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (klockan 06.00 - 22.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden. (Begränsas av användningsgräns)

Bestämmelsen gäller inom områden med bostadsändamål. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en god ljudmiljö i enlighet med gällande bullerriktvärden vid tiden för detaljplanens framttagande.

Minst en utrymningsväg från varje byggnad ska vara orienterad bort från järnvägen.

Bestämmelsen gäller för hela planområdet. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa möjlighet till säker utrymning vid en eventuell urspåringsolycka eller olycka med farligt gods på Ystadbanan. Minst en utgång per byggnad ska därför vara orienterad bort från järnvägen.

Utformning

Grönytefaktorn ska uppgå till minst 0,5.

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en tillräcklig mängd grönska inom kvartersmarken och att skapa goda förutsättningar för en attraktiv utemiljö.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader över hela planområdet och börjar gälla från och med laga kraft

Motivet till bestämmelsen är att tidsperioden motsvarar den tidsrymd inom vilken detaljplanen är tänkt att genomföras.

2.3 Övergripande avvägningar

Den centrala avvägningen i planförslaget är mellan att bevara områdets befintliga användning för småindustri och att möjliggöra en utveckling med bostäder, centrumverksamhet och mindre, icke störande verksamheter.

Avvägningen grundas på att planområdet i översiktsplanen ingår i befintlig blandad stad, där bostäder, handel, kontor och andra urbana funktioner ska kunna samverka. Den föreslagna markanvändningen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner för området.

En annan avvägning har varit att möjliggöra en utveckling av området samtidigt som dess kulturhistoriska värden och befintliga bebyggelse bevaras. Områdets småskaliga industri- och verksamhetsbebyggelse utgör en viktig del av Kristinebergs historia. Genom att i första hand bevara byggnaderna och

möjliggöra nya användningar (bostäder, centrumverksamhet och verksamheter) kan områdets kulturhistoriska värden tas till vara samtidigt som byggnaderna ges förutsättningar för fortsatt användning. Endast byggnader som inte bedömts lämpliga för de nya ändamålen ersätts med ny bebyggelse.

3 Förutsättningar och konsekvenser

Detta kapitel beskriver planområdet tematiskt, uppdelat på hur platsen ser ut och fungerar idag (Förutsättningar) och hur platsen påverkas efter det att detaljplanen genomförts (Konsekvenser).

Här framgår också hur kommunen har gjort avvägningar och bedömt lämpligheten av markanvändningen på en detaljerad nivå.

3.1 Bebyggelse och landskap

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Förutsättningar

Fastigheten angränsar i norr till järnväg, vilket ger området en industriell prägel. I närområdet finns inslag av grönområden och öppen mark.

Bebyggelsen inom planområdet karaktäriseras av blandade verksamhetslokaler med inslag av bostadsfunktioner. Planområdet präglas av en sammansatt bebyggelsestruktur där flera byggnader succesivt tillkommit under 1900-talet. Byggnaderna är huvudsakligen låga, med en till två våningar, och består till stor del av tegelkonstruktioner med varierande takutformning.

Bebyggelsen inom fastigheten är resultatet av en gradvis utveckling med tillbyggnader och anpassningar kopplade till verksamheternas behov, vilket skapar en brokig men sammanhållen stadsbild. Planområdet har en till viss del urban karaktär, i kontrast till den omkringliggande småskaliga bostadsbebyggelsen.

Sammantaget ger bebyggelsen och dess placering i relation till landskapet och infrastrukturen området en tydlig karaktär som industriell verksamhetsmiljö med inslag av historiskt värdefulla byggnadselement och en urban struktur som speglar områdets utveckling över tid.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att området kompletteras med nya byggnader och funktioner inom befintlig struktur. Detta medför att den idag verksamhetspräglade miljön får en mer blandad karaktär, där bostäder och verksamheter samverkar. Den tillkommande bebyggelsen anpassas i höjd och volym till den befintliga, låga strukturen, vilket bidrar till att områdets övergripande skala kan bevaras.

Planförslaget bedöms bidra till att lyfta fram och integrera befintliga byggnader med kulturmiljövärden genom att ny bebyggelse utformas med hänsyn till dessa. Genom att tillåta nya användningar av byggnader skapas förutsättningarna för att byggnaderna kan finnas kvar på platsen. Den

successiva utvecklingen av fastigheten kan därmed fortsatt avläsas, samtidigt som området ges en mer samtida prägel.

I relation till stads- och landskapsbilden innebär förändringen att områdets industriella karaktär delvis omvandlas till en mer småskalig och bostadspräglad miljö. Kopplingen till järnvägen kvarstår som en tydlig struktur, men kan upplevas som mindre dominerande i takt med att området får fler bostadsfunktioner och ett mer vardagligt stadsliv.

Sammantaget bidrar förslaget till en mer stadsmässig och funktionsblandad miljö, där befintliga kvaliteter tas tillvara och utvecklas.

Kulturmiljövärden

Förutsättningar

Inom planområdet finns sju byggnader som tillkommit successivt under 1900-talet. Den äldsta byggnaden, bostadshuset, uppfördes troligen i början av 1900-talet som ett kombinerat bostadshus och verksamhetslokal. Byggnaderna inom fastigheten är en del av den industri- och verksamhetsmiljö som växte fram i anslutning till järnvägen mellan Malmö och Ystad från slutet av 1800-talet. Järnvägen möjliggjorde transport av varor och var en viktig drivkraft för områdets utveckling.

Planområdets bebyggelse präglas av en brokig karaktär där byggnader tillkommit och förändrats efter verksamheternas behov. Under 1950-talet byggdes flera av byggnaderna ut, bland annat med personalbostäder och industrilokaler, vilka uppfördes i tegel med funktionell och rationell gestaltning. Bebyggelsen inom Johannesdal 3 speglar därmed områdets utveckling från jordbruksbygd till industriområde med blandad användning. Byggnadernas kulturhistoriska värde består främst i deras samhällshistoriska koppling till Oxies industriella utveckling och dess anknytning till järnvägsnätet. Byggnadsvolymer, takformer samt fasadernas proportioner och bevarad dörr- och fönstersättning är viktiga karaktärsdrag som tydligt vittnar om byggnadernas ålder och funktion. Byggnaderna omfattas inte av något särskilt kulturmiljöskydd.

Det äldsta bostadshuset och den största byggnaden, lager- och fabriksbyggnaden, bedöms vara bäst bevarade och representativa för fastighetens historia. Trots omfattande tilläggsisoleringar och interiöra förändringar är fastighetens ursprungliga miljöskapande värden fortfarande tydliga i byggnadernas exteriöra gestaltning och volymuttryck.

Den låga bebyggelsen med 1–2 våningar är karaktärsbildande för närområdet och en viktig del av platsens kulturhistoriska identitet.

Området bedöms vara tåligt för varsamma kompletteringar.



Fotografi från år 1957 med vy över spårområdet. Planområdet till höger i bild (Restaurera, 2025-06-17).



Fotografi från 1970-talet på det äldsta bostadshuset (byggnad 2) med järnvägen i förgrunden (Restaurera, 2025-06-17).



Ortofoto från år 2025. Befintliga byggnader inom planområdet är numrerade.

1) Kontor, lager och förråd. Ålder okänd.

2) Lägenheter. "Bostadshuset". Fastighetens äldsta byggnad. Troligtvis uppfört i början av 1900-talet.

3) Lägenheter. Uthus i vinkel till bostadshuset. Något yngre än bostadshuset.

4) Övernattningslokaler.

5) Övernattningslokaler.

6) Lägenheter (står tomt idag). Uppfördes som personalbostad på 1950-talet.

7) Förråd och kontor. Före detta fabriksbyggnad uppförd på 1950-talet.

(Restaurera, 2025-06-17)



Foto på byggnad 1. Vy från norr (Malmö stad).



Foto på byggnad 2. Vy från norr (Malmö stad).



Foto på byggnad 6. Vy från bostadsgården (Malmö stad).



Foto på byggnad 7. Vy från norr (Malmö stad).

Konsekvenser

Byggnad 1, 2, 6 och 7 bevaras med möjlighet till vissa mindre tillbyggnader och tillskott av komplementbyggnader. Byggnad 2 och 7 har kulturhistoriska värden och omfattas av en varsamhetsbestämmelse som styr att byggnadernas karakteristiska volymer och takformer ska bevaras eftersom de utgör viktiga delar av fastighetens kulturhistoriska värden och områdets historiska karaktär.

Byggnad 3, 4 och 5 föreslås rivas och ersättas med ny bostadsbebyggelse i samma omfattning som befintliga byggnader. De befintliga byggnaderna har genomgått omfattande förändringar som har minskat den kulturhistoriska läsbarheten. Fasaderna har tilläggsisolerats, putsats och vitmålats, äldre fönster och dörrar har ersatts med moderna varianter. Även takmaterialen har bytts ut. Förändringarna innebär att byggnadernas ursprungliga karaktär inte finns kvar.

Trots att byggnaderna har förändrats bidrar de till förståelsen av fastighetens historiska utveckling och den samlade bebyggelsemiljön inom Johannesdal 3. Det kulturhistoriska värdet är främst knutet till deras betydelse som delar av helhetsmiljön och till den struktur av bostads- och verksamhetsbebyggelse som vuxit fram i anslutning till järnvägen under 1900-talet. Byggnaderna bidrar till att skapa platsens karaktär och sammanhang men har som enskilda byggnader ett begränsat värde.



Foto på byggnad 5, till höger i bild. Vy från norr (Malmö stad).



Foto på byggnad 4 och 3, sett från bostadsgården (Malmö stad).

Platsens karakteristiska brokighet och småskaliga struktur bedöms bibehållas, samtidigt som en ny årsring tillförs miljön. Den före detta fabriksbyggnaden (byggnad 7) kommer även i fortsättningen att utgöra den dominerande byggnadsvolymen inom fastigheten, medan det äldre bostadshuset (byggnad 2) behåller sin framträdande roll ut mot järnvägsområdet. Den befintliga bostadsgården, som idag omsluts av byggnader, kommer också fortsatt att

kunna avläsas som ett sammanhållet gårdsrum, även om avgränsningen i sydväst utgörs av ny bebyggelse. Eftersom byggnad 3, 4 och 5 är kraftigt förändrade och främst har betydelse som delar av helhetsmiljön bedöms områdets kulturhistoriska karaktär inte gå förlorad av att de ersätts med ny bebyggelse.

Grönstruktur

Förutsättningar

Planområdet är i huvudsak hårdgjort av bebyggelse och markbeläggning. Ett par enstaka mindre träd finns i ett buskage i planområdets östra kant. Viss växtlighet med trädgårdskaraktär med gräs och tujor finns i anslutning till den äldsta bostadsbyggnaden (byggnad 2). Krontäckningen inom planområdet är låg.

Inom hela planområdet finns planteringskärl av olika varianter med buskar och prydnadsväxter, dessa står på asfaltsytor. Planteringskärlen är placerade intill byggnader eller fristående för att fungera som avskiljare mellan olika ytor.

Söder och öster om planområdet finns naturområden och åkermark. Det närmaste skyddade naturområdet är Arriesjön – Risebjär naturreservat som ligger cirka 2,5–3,0 kilometer från planområdet.



Foto på buskage och småträd intill byggnad 7. Grannfastigheten till höger. Vy från sydöst (Malmö stad).



Foto med exempel på de planteringskärl som finns utplacerade inom hela planområdet. Vy från bostadsgården (Malmö stad).



Foto på byggnad 2 med tujor och mindre gräsmatta vid entrén. Vy från öster (Malmö stad).

Konsekvenser

Ett hårdgjort och bebyggt område utvecklas med ny bebyggelse och en bostadsgård som kan få inslag av vegetation.

Planförslaget bedöms medföra små konsekvenser för grönstrukturen. Den övergripande gröna strukturen i närområdet påverkas därför i liten omfattning och omkringliggande naturområden och jordbruksmark berörs inte.

Planförslaget skapar möjligheter att tillföra nya träd i samband med utvecklingen av bostads- och vistelsemiljöer, vilket kan bidra till att stärka de lokala grönvärdena. Tillgången till grönska och närliggande grönområden bedöms inte försämrats.

Det bedöms finnas förutsättningarna för att uppfylla föreslagen grönytefaktor på 0,5 genom trädplanteringar, planteringsytor, gröna gårdsmiljöer, genomsläppliga markbeläggningar samt andra vegetationsinslag inom kvartersmarken.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra små negativa konsekvenser för grönstrukturen, samtidigt som det finns möjligheter att stärka områdets gröna kvaliteter genom nya planteringar och dagvattenlösningar.

Topografi

Förutsättningar

Den norra delen av planområdet ligger på ungefär samma nivå som de intilliggande järnvägsspåren. Den sydöstra delen av planområdet sluttar upp mot det naturområde som ligger söder och öster om området. För att hantera markens höjdskillnader sker entréerna till byggnad 6 både från bostadsgården i markplan och från den södra sidan via loftgång på plan 2.

Bortsett från sluttningen i planområdets södra kant är marknivåerna jämna. Den högsta punkten inom planområdet ligger på cirka +48 meter över havet, medan marknivån i övriga delar av området ligger på omkring +41 meter över havet.

Söder om planområdet, på en höjd, ligger Oxie vattentorn. Detta visar att planområdet delvis är beläget i anslutning till en lokal högpunkt i Oxie.



Foto på backe vid planområdets södra kant. Byggnad 6 till höger i bilden (Malmö stad).



Foto på byggnad 6 där ingång sker via loftgång. Vy från öster (Malmö stad).

Konsekvenser

Planförslaget innebär inga betydande förändringar av områdets befintliga topografi. Marknivåerna inom planområdet bibehålls i huvudsak. Den sluttande terrängen längs planområdets södra kant innebär dock att särskild hänsyn behöver tas till tillgängligheten. En gångbrygga föreslås placeras där

marknivån sammanfaller med loftgången på plan 2, vilket möjliggör tillgänglig entré till lägenheterna på detta plan.

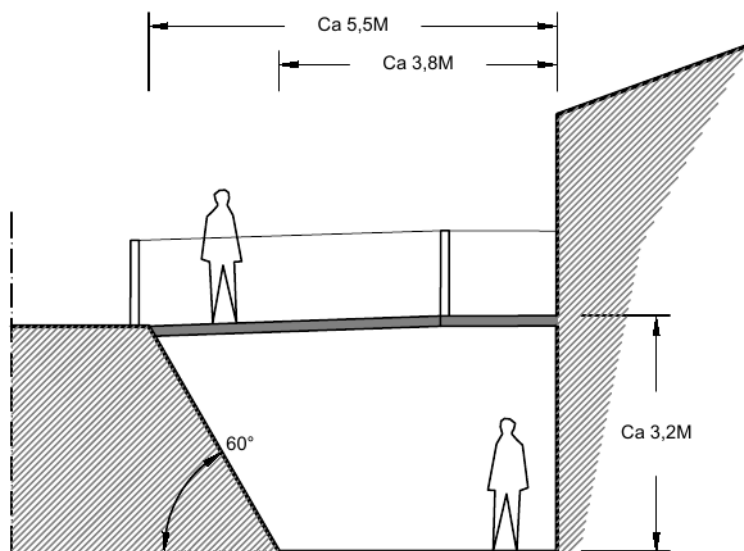
Nivåskillnaderna behöver även fortsättningsvis hanteras genom exempelvis terrasseringar, ramper, tillgängliga gångstråk eller loftgångar. Under förutsättning att dessa lösningar beaktas i den fortsatta projekteringen bedöms planförslaget inte medföra några negativa konsekvenser för tillgängligheten.



Illustrationsplan med hus 6 markerat i rött (Wikeborg arkitektur, 2026).



Närbild på hus 6. Bilden visar möjlig entré till våning 2 via gångbro och loftgång (Wikeborg arkitektur, 2026).



PRINCIP FÖR GÅNGBRO (MOT NORDVÄST)

Principsektion som visar möjlig angränsning till våning två i hus 6 via gångbro och loftgång (Wikeborg arkitektur, 2026).

Geotekniska och hydrologiska förhållanden

Förutsättningar

Marken inom planområdet består av övre morän, främst i form av lerig morän och morängrovlera. Jordarterna kännetecknas generellt av låg genomsläpplighet. Planområdet ligger inom lågriskområde för markradon.

Grundvatten

Grundvattnet inom planområdet återfinns djupt, cirka 2,1–4,1 meter under markytan, vilket motsvarar nivåer mellan cirka +38,3 och +39,2 meter (RH2000) och strömningsriktningen är mot nordost. Området är till stor del hårdgjort och de naturliga jordlagren har begränsade genomsläpplighetsegenskaper. Vid provtagningen noterades långsam tillrinning i samtliga grundvattenrör, vilket stärker bilden av begränsade infiltrations- och flödesförhållanden.

Fastigheten ligger inom grundvattenmagasinet Sydvästra Skånes kalkstenar.

Ytavrinning och infiltrationsförmåga

Markytan inom planområdet lutar mot väster. Infiltrationsförmågan är begränsad, både till följd av den höga graden av hårdgöring och de underliggande moränjordarna. En icke hårdgjord yta med vegetation finns dock i planområdets högst belägna del i öster. Eftersom planområdet huvudsakligen är hårdgjort och asfalterat avleds nederbörd främst genom ytavrinning. Ytavrinningen bedöms därför främst följa markens lutning mot väster och leds sedan vidare till det kommunala dagvattensystemet.

Vattendrag

Det finns inga vattendrag inom planområdet. Närmaste ytvattenförekomst utgörs av en dagvattendamm som ligger i ett grönområde cirka 70 meter sydväst om fastigheten. Planområdet ligger inom Sege ås huvudavrinningsområde.

Konsekvenser

Byggnader behöver inte utföras radonskyddade eftersom planområdet ligger inom lågriskområde för markradon.

Grundvatten

Planförslaget bedöms inte medföra någon betydande påverkan på grundvattnet. Grundvattennivån inom området ligger djupt under markytan och större delen av planområdet är redan hårdgjort. Planförslaget innebär i huvudsak samma mängd byggnadsyta som idag.

Ytavrinning och infiltrationsförmåga

Planförslaget bedöms inte medföra någon betydande förändring av områdets ytavrinningsförhållanden. Planområdet är till stor del hårdgjort och nederbörd avleds huvudsakligen genom ytavrinning till det kommunala dagvattensystemet. Den yta i planområdets östra del som inte är hårdgjord regleras med planbestämmelse om att marken inte får hårdgöras.

Ytavrinningen bedöms även fortsättningsvis följa markens lutning mot väster och ledas vidare till det kommunala dagvattensystemet.

Vattendrag

Det finns inga vattendrag inom planområdet och planförslaget bedöms därför inte medföra någon direkt påverkan på ytvattenmiljöer. Den närliggande dagvattendammen sydväst om planområdet bedöms inte påverkas negativt av genomförandet, eftersom områdets avrinningsförhållanden bedöms kvarstå.

3.2 Naturvärden

Förutsättningar

Det finns inga naturvärden inom planområdet. Det finns endast ett buskage intill en större lagerbyggnad med ett mindre antal småträd. Söder om planområdet finns naturområden och angränsande finns fastigheter med enbostadshus och trädgårdar.

Konsekvenser

Planförslaget innebär ingen påverkan på naturvärden inom eller i närheten av planområdet.

3.3 Sociala frågor

Barnperspektiv

Förutsättningar

Närområdet präglas av småhusbebyggelse och ett ensidigt bostadsutbud. Oxie har en blandad befolkning med både barnfamiljer och äldre, vilket skapar behov av bostäder som kan passa människor i olika skeden av livet.

Planområdet utgörs idag av en verksamhetsmiljö där en del av byggnaderna har inredda bostäder. Det finns inga särskilda vistelseytor för barn. I den centrala delen av planområdet finns en gårdsyta som är avskild från biltrafik och som därför kan vara lämplig för barns lek. Marken är till stor del hårdgjord och används främst för verksamheter, parkering och angöring.

I närområdet finns småskalig bostadsbebyggelse, naturområden samt förskolor och skolor inom gång- och cykelavstånd. I anslutning till planområdet finns en bevakad plankorsning med bommar vilket innebär en trafiksäkerhetsfråga för barn och unga som rör sig till fots eller med cykel i denna del av Oxie.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att området utvecklas med bostäder kring en gemensam gårdsmiljö med utrymme för vistelse och grönska. Det skapar bättre förutsättningar för barns vardagsliv än dagens verksamhetspräglade miljö och ger möjlighet till lek, utevistelse och social samvaro i anslutning till bostäderna.

Planförslaget innebär inga förändringar av den närliggande järnvägsövergången. Under planarbetets gång har möjligheten att inkludera åtgärder för att förbättra övergången för gående och cyklister utretts. Eftersom planförslaget endast omfattar en av flera fastigheter i anslutning till järnvägsövergången bedöms det inte motiverbart att inkludera järnvägsövergången i planområdet. Därmed kvarstår trafiksäkerhetsfrågan för barn och unga som rör sig till fots eller med cykel i denna del av Oxie.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser ur ett barnperspektiv. Planförslaget innebär att området anpassas bättre till bostadsanvändning och att gemensamma vistelseytor och grönska tillkommer. Därtill förbättras situationen för gående med en koppling från planområdet till intilliggande Kristinebergsvägen.

Jämlikhet

Förutsättningar

Planområdet utgörs idag huvudsakligen av en verksamhetsfastighet med begränsade möjligheter till vistelse och sociala aktiviteter. I den centrala delen av planområdet finns dock en bostadsgård med umgängesytor som är avskild från biltrafik. Området innehåller verksamhetslokaler, mindre inslag av byggnader inredda för bostäder samt hårdgjorda ytor för parkering och angöring.

I närområdet finns ett ensidigt bostadsutbud. Samtidigt finns god tillgång till offentlig och kommersiell service, grönområden, kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk.

Konsekvenser

Ambitionen med planförslaget är att bidra till ett attraktivt byliv för oskyddade trafikanter samt att ge utrymme för mötesplatser och bostäder i olika skeden av livet.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser för jämlikheten eftersom planförslaget möjliggör bostäder, kommersiell service och arbetsplatser, det bidrar till ett ökat och mer attraktivt byliv i denna del av Oxie. I jämförelse med dagens verksamhetsområde bedöms planförslaget innebära att fler människor rör sig på platsen under en större del av dygnet vilket kan stärka den upplevda tryggheten och bidra positivt till folkhälsan. Planförslaget innebär även att närområdet får ett mer varierat bostadsutbud för människor i olika skeden av livet eftersom det idag främst finns enbostadshus.

Planområdets läge med närhet till service, kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk ger goda förutsättningar för människor att nå vardagsfunktioner utan tillgång till bil. Planförslaget bedöms därmed bidra till att området kan användas på likvärdiga villkor av olika typer av grupper såsom ålder och ekonomiska förutsättningar.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser för jämlikheten genom ett mer varierat bostadsutbud och ökade möjligheter till kommersiell service och arbetsplatser i ett område som annars domineras av bostäder.

3.4 Service

Samhällsservice

Förutsättningar

Inom planområdet finns idag ingen samhällsservice.

Närmaste kommunala förskola är Byängens förskola på Tuvängsvägen i Oxie, cirka 500 meter söder om planområdet. I närområdet finns även flera andra kommunala förskolor. Närmaste kommunala grundskola är Kungshögsskolan på Lerbäcksvägen i Oxie, cirka 700 meter sydost om planområdet. Även Oxievångsskolan finns inom Oxie tätort.

Vårdcentral och bibliotek finns i Oxie centrum, cirka 1 kilometer öster om planområdet. Närmaste idrottsanläggning är Oxievångs idrottsplats, cirka 1 kilometer öster om planområdet.

Sammanfattningsvis finns det ett gott utbud av samhällsservice i närområdet, med förskolor, skolor, vårdcentral, bibliotek och idrottsanläggningar inom gång- och cykelavstånd från planområdet.

Plats för postanordning

Enligt Post- och telestyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utdelning av post, PTSFS 2022:20, bör en postanordning placeras tillsammans med andra postanordningar och där postmottagarna normalt rör sig. Fastighetsägaren ska samråda med PostNord innan utdelning kan påbörjas.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära ett utökat behov av samhällsservice, eftersom antalet nya bostäder är litet och eventuellt behov av samhällsservice bedöms kunna rymmas inom befintligt utbud.

Planen genomförande innebär ett tillskott till Malmös utbud av lokaler för centrumverksamheter vilket kan innebära en ökad service för boende i närområdet.

Kommersiell service

Förutsättningar

Inom planområdet finns idag ingen kommersiell service.

Närmaste större livsmedelsbutik, apotek och andra butiker finns i Oxie centrum, cirka 1 kilometer öster om planområdet.

Konsekvenser

Detaljplanen omfattar användningar som kan användas för kommersiell service. Inom centrumändamål och verksamhetsändamål kan en bredd av kommersiella aktörer etableras och erbjuda tjänster och service.

Detaljplanens genomförande innebär att fler boende och människor uppmuntras att röra sig i området, vilket kan innebära ett större underlag för kommersiell service i den västra delen av Oxie.

3.5 Miljö

Klimatpåverkan

Förutsättningar

Befintlig bebyggelse har uppförts från början av 1900-talet fram till 1970-talet och kontinuerliga tillägg och förändringar har gjorts i bebyggelsen.

Konsekvenser

Planförslaget innebär ny bebyggelse vilket alltid har en klimatpåverkan. Förslagets klimatambition är att begränsa genomförandets klimatavtryck genom att bevara och utveckla befintlig struktur och bebyggelse samt möjliggöra klimatsmarta energilösningar och mer grönska på en idag huvudsakligen hårdgjord yta.

Vid behov av nybyggnation och andra förändringar på platsen ska klimatneutralt byggande möjliggöras. Med klimatneutralt byggande avses att klimatpåverkan från byggprocessen ska vara låg och att kvarvarande utsläpp ska begränsas och kompenseras.

Planförslaget hindrar inte att klimatsmarta energilösningar installeras men frågor om uppvärmning, energiförsörjning och byggnadstekniska lösningar regleras inte i detaljplan.

Planförslaget reglerar inte byggprocessen eller eventuella klimatkompensationsåtgärder. Den omvandling av fastigheten som planförslaget baseras bedöms dock innebära begränsad klimatpåverkan eftersom huvuddelen av befintlig bebyggelse bevaras. Genom att återanvända befintliga byggnader kan redan investerade material, resurser och den energi

som använts vid uppförandet tas till vara. Bevarande och ombyggnad innebär generellt en lägre klimatpåverkan än rivning och nybyggnation, eftersom behovet av nya byggnadsmaterial och byggnadsarbeten minskar.

Planområdet är beläget i ett centralt läge i Oxie med närhet till kollektivtrafik och service. Genom att möjliggöra nya bostäder och verksamheter i ett redan exploaterat område bidrar planförslaget till ett mer effektivt nyttjande av mark och infrastruktur, vilket kan minska behovet av ny exploatering på obebyggd mark.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra en begränsad klimatpåverkan, där de positiva effekterna av att bevara och återanvända huvuddelen av den befintliga bebyggelsen väger upp en del av den klimatpåverkan som uppstår genom ny bebyggelse.

Dagvatten

Förutsättningar

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten som förvaltas av VA SYD. Ingen dagvattenutredning har tagits fram för planförslaget.

Planområdet är till största del bebyggt och hårdgjort. De underliggande jordlagren består huvudsakligen av moränjord med begränsad infiltrationsförmåga. Dagvatten avleds därför främst genom ytavrinning till dagvattenledningsnätet. Marken lutar generellt mot väster, vilket innebär att avrinningen sker mot Kristinebergsvägen. Inom planområdet finns även en mindre vegetationsyta som möjliggör viss infiltration och fördröjning samt flera planteringskärl som i mindre utsträckning bidrar till fördröjning av dagvatten.

Konsekvenser

Eftersom den föreslagna exploateringsgraden inte försämrar genomsläppligheten bedöms ingen betydande ökning av dagvattenavrinning ske. Genom att nyttja ytor med olika typer av vegetation kan rening av fördröjning av dagvatten till viss del förbättras.

Dagvatten hanteras fortsatt genom att vatten leds på markytan till det kommunala dagvattenledningsnätet. Den genomsläppliga markytan i planområdets östra del bevaras genom planbestämmelse, vilket bidrar till att bibehålla områdets infiltrationsförmåga.

Planförslaget bedöms inte öka belastning på det kommunala dagvattensystemet eller riskera att påverka omkringliggande fastigheter.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Förutsättningar

Miljökvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att säkra Sveriges vattenkvalitet. En miljökvalitetsnorm för vatten beskriver den kvalitet en vattenförekomst ska ha nått vid en viss tidpunkt.

Recipient för dagvatten från planområdet är Sege å. Sege å uppnår idag otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

Gällande miljökvalitetsnorm för Sege å är god ekologisk status år 2033 och god kemisk status ytvattenstatus med senare målår 2027 för PFOS. PFOS är ett ämne inom gruppen PFAS. Eftersom ämnet bryts ned långsamt i miljön och effekterna av åtgärder tar lång tid att uppnå, har en tidsfristförlängning beslutats för att god kemisk status ska kunna uppnås.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte medföra någon negativ påverkan på recipienten Sege å eftersom dagvattenavrinningen inte bedöms öka. Planområdet är redan idag till största del bebyggt och hårdgjort, planförslaget innebär i huvudsak att befintliga byggnader bevaras och att de ytor som är genomsläppliga finns kvar och till viss del utökas. Vegetationen som föreslås ger viss fördröjning och rening av dagvattnet innan det avleds till dagvattensystemet. Planförslaget innebär därför inte någon ökad belastning av föroreningar eller vattenmängder till Sege å. Sammantaget bedöms genomförandet av planförslaget inte ha någon negativ påverkan på möjligheten att nå miljökvalitetsnormen för recipienten.

Planområdet utgörs av jordarter med låg genomsläpplighet och begränsade infiltrationsmöjligheter. Planförslaget bedöms därför inte medföra någon väsentlig förändring av grundvattenbildningen eller grundvattnets strömningsförhållanden. Inte heller bedöms grundvattenmagasinet Sydvästra Skånes kalkstenar påverkas negativt. Sammantaget bedöms planförslaget inte motverka gällande miljökvalitetsnormer för grundvatten.

Luftkvalitet

Förutsättningar

Halterna av kvävedioxid inom planområdet är beräknade till 6–8 mikrogram per kubikmeter luft (årsmedelvärde) enligt beräkning gjord av Malmö stad, 2023. Det innebär att miljökvalitetsnormen för utomhusluft, enligt Luftkvalitetsförordningen (2010:447), på högst 40 mikrogram per kubikmeter luft (årsmedelvärde) klaras. Sedan 2015 har miljökvalitetsnormen inte överskridits på någon gata i Malmö, enligt miljöförvaltningens Miljöbarometer.

Konsekvenser

Planförslaget innebär ett tillskott av centrumverksamhet, bostäder och verksamheter vilket bedöms medföra en liten ökning av antalet trafikrörelser. Resorna bedöms ske både med bil och hållbara färdmedel, vilket sammantaget innebär en begränsad påverkan på luftkvaliteten.

Sammantaget bedöms miljö kvalitetsnormen för utomhusluft inte riskera att överskridas till följd av genomförandet av planförslaget.

Mikroklimat

Förutsättningar

Planområdet består huvudsakligen av hårdgjorda ytor och bebyggelse med begränsade inslag av vegetation. Detta kan bidra till höga temperaturer och lokala värmeöar under varma perioder på sommaren. Solinstrålningen är generellt opåverkad eftersom ingen högre bebyggelse finns i anslutning men viss skuggning uppstår i anslutning till befintliga byggnader.

Konsekvenser

Föreslagna planteringar och träd inom planområdet kan bidra till ökad skuggning, minskad uppvärmning av markytor och ett förbättrat mikroklimat under varma perioder. Eftersom bebyggelsens höjd och omfattning i huvudsak motsvarar dagens situation bedöms påverkan på sol-, skugg- och vindförhållanden vara liten.

Dagsljus

Förutsättningar

Planområdet består av tät och småskalig bebyggelse i en till två våningar där flera byggnader delvis omsluter en gemensam gård. Byggnadernas placering innebär att viss självskuggning förekommer inom fastigheten, särskilt i gårdsmiljön och vid fasader som vetter mot andra byggnader.

Konsekvenser

Planförslaget bekräftar den befintliga bebyggelsestrukturen. Självskuggning kommer även fortsättningsvis att förekomma inom den täta bebyggelsestrukturen.

För som bostäder inreds i den befintliga lager- och fabriksbyggnaden (byggnad 7) finns begränsade möjligheter till fönstersättning, eftersom lägenheterna endast har en yttervägg med tillgång till dagsljus. För bostäder på bottenplan i den före detta personalbostaden (byggnad 6) begränsas dagsljusinsläppet från söder av att de ligger lägre än omgivande mark.

I den kommande bygglovsprövningen ska det säkerställas att tillkommande bostäder uppfyller gällande krav på dagsljus.

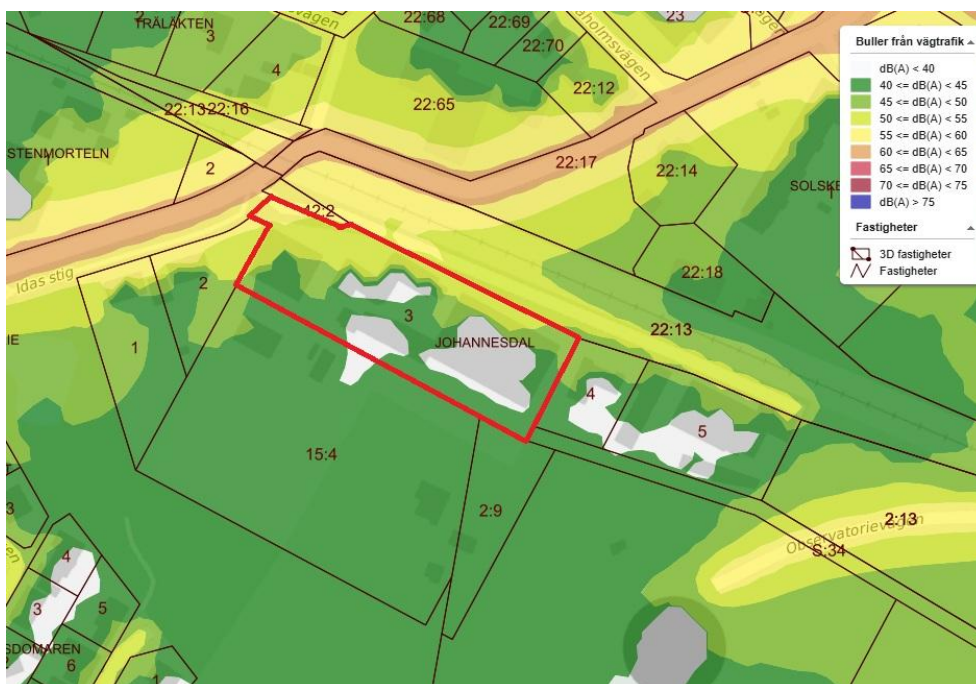
3.6 Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Förutsättningar

Trafikbuller

Planområdet påverkas av omgivningsbuller från Kristinebergsvägen och Ystad-Österlenbanan. Bullerutredningen visar att vägtrafikbullret generellt ligger under 60 dBA ekvivalent ljudnivå inom planområdet. Järnvägstrafiken medför däremot högre bullernivåer, och för delar av den föreslagna bostadsbebyggelsen beräknas den ekvivalenta ljudnivån överstiga 60 dBA.



Beräkning av omgivningsbuller från kommunala och statliga vägar enligt EU-direktivet (2002/49/EG) och förordningen om omgivningsbuller (2004:675). Kartan visar beräknade ekvivalenta bullernivåer från vägtrafik 2 meter ovan mark. Ekvivalenta nivåer innebär medelljudnivåer. Planområdet markerat med röd linje. (Malmö stad)



Beräkning av omgivningsbuller från järnvägar enligt EU-direktivet (2002/49/EG) och förordningen om omgivningsbuller (2004:675). Kartan visar beräknade ekvivalenta bullernivåer från tågtrafik 2 meter ovan mark. Ekvivalenta nivåer innebär medelljudnivåer. Planområdet markerat med röd linje. (Malmö stad)

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger följande riktvärden:

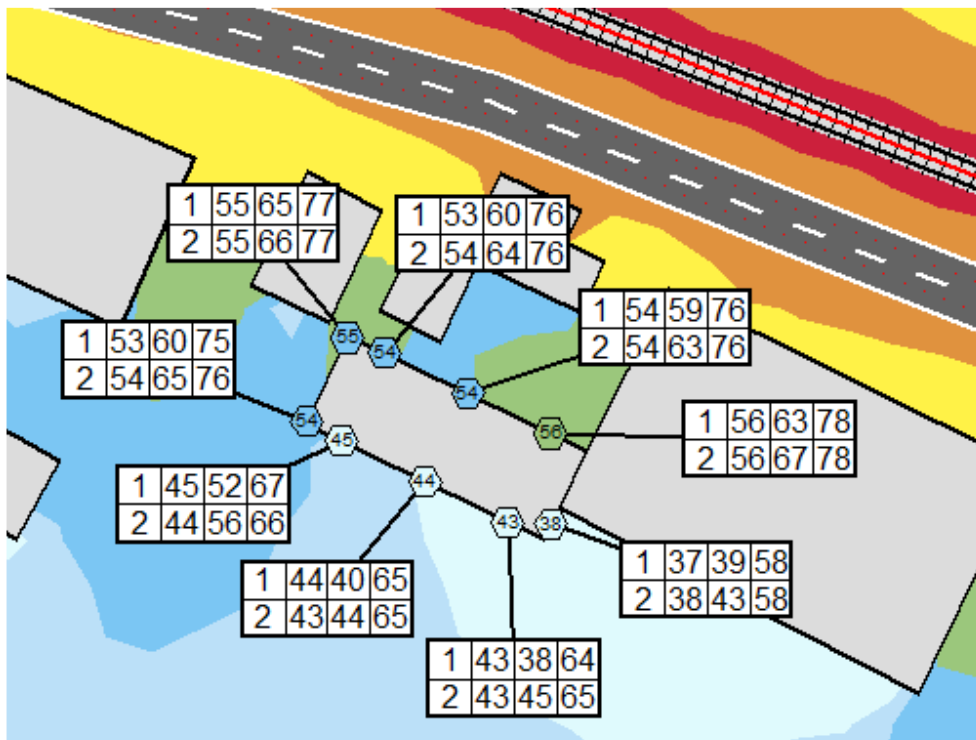
Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Vid uteplats bör inte 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå överskridas.

Om ljudnivån vid fasaden ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids. Dessutom bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrids mellan klockan 22.00 och 06.00. Om ljudnivån om 70 dBA maximal ljudnivå ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan klockan 06.00 och 22.00.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad, enligt förordning (2017:359).

Konsekvenser

Trafikbuller



Beräkning av ekvivalenta ljudnivåer 2 meter över mark inklusive reflex i egen fasad och fasadnivåer som frifältsvärden på Johannesdal 3 för prognosår 2040, ljudnivåerna avser väg- och järnvägstrafik samlat. Grön och blå färg i utbredningskartorna anger ljudnivåer under 60 dBA. I kolumnerna för fasadnivåer anges hur L_{eq} (dBA) (andra kolumnen) och L_{max} väg (tredje kolumnen) och L_{max} järnväg (fjärde kolumnen) fördelas per fasad och våningsplan (första kolumnen) (Tyréns, 2022-01-17).

En bullerutredning för en del av det område som föreslås för bostäder har tagits fram (Tyréns 2022). Utredningen baseras på prognostiserade trafikmängder för år 2040 och omfattar både väg- och järnvägstrafik.

Beräkningarna utgår bland annat från cirka 2 100 fordon per dygn på Kristinebergsvägen, varav 12 procent tung trafik, samt trafik på Ystad-Österlenbanan med prognostiserat 82 Pågatåg och två godståg per dygn. Utredningen visar att trafikbullerförordningens riktvärde om 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad klaras för samtliga fasader inom det studerade området. Vidare redovisas områden där riktvärdena för uteplats om 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå uppfylls. Utredningen bedömer att det är möjligt att skapa en god ljudmiljö samt att anordna minst en gemensam bullerskyddad uteplats vid behov.

Utredningen omfattar endast en del av planområdet som föreslås för bostäder och utgår från prognosår 2040, vilket avviker från det aktuella prognosåret

2045. Tillsammans med stadens egen bullerunderlag bedöms utredningen utgöra ett relevant underlag för planläggningen eftersom dagens förutsättningar huvudsakligen är samma som när utredningen togs fram. Riktvärdena för trafikbuller klaras enligt utredningen och trafikökningen mellan 2040 och 2045 bedöms inte vara så stor att bullersituationen förändras påtagligt. I Trafikverkets prognos för år 2045 förväntas cirka 76 tåg per dygn trafikera sträckan, alltså en minskning i jämförelse med prognosår 2040. Det bedöms därför vara möjligt att skapa en god ljudmiljö inom planområdet och att vid behov anordna en gemensam bullerskyddad uteplats som uppfyller gällande riktvärden.

För de bostadsbyggnader som föreslås närmast järnvägen behöver påverkan från trafikbuller hanteras genom utformning av bebyggelsen och planlösningar. Malmö stads övergripande bullerkartering visar att den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafik uppgår till cirka 55 dBA, vilket ligger inom gällande riktvärden. Buller från järnvägstrafiken uppgår dock till som mest cirka 65 dBA, vilket innebär att särskilda bulleranpassande åtgärder kan behövas. Detta kan exempelvis hanteras genom genomgående lägenheter med tillgång till en tyst sida, placering av uteplatser och gemensamma vistelsezoner i skyddade lägen samt genom en utformning och placering av byggnadskroppar som skapar skyddade gårdar med lägre ljudnivåer. Även en bulleranpassad planlösning, där bullerkänsliga rum orienteras mot den tystare sidan, kan bidra till att uppfylla gällande riktvärden.

Sammantaget bedöms det vara möjligt att skapa en god ljudmiljö inom planområdet och att vid behov anordna en gemensam bullerskyddad uteplats som uppfyller gällande riktvärden.

Förorenad mark

Förutsättningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har genomförts för att klarlägga förekomsten av mark- och grundvattenföroreningar (Tyréns Sverige AB, 2026-06-24).

Undersökningen visar att det förekommer förhöjda halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) i delar av fyllnadsmassorna samt i grundvattnet. I fyra av de elva analyserade jordproverna överskred halterna av PAH-H riktvärdet för känslig markanvändning (KM). I ett av dessa prover överskred även halten av PAH-M riktvärdet för KM. Halterna förekommer främst i fyllnadsmassor. Den naturliga jorden uppvisar låga föroreningsnivåer.

Metaller, PCB (industrikemikalier som tidigare användes i byggmaterial), oljekolväten och BTEX (finns bland annat i bensen, diesel, lösningsmedel, färger och vissa industrikemikalier) har generellt påträffats i låga halter och understiger gällande riktvärden.

Även i grundvattnet har förhöjda halter av PAH påvisats i två av tre analyserade provpunkter. Därtill har PFAS påträffats i ett grundvattenprov.

Området är idag i huvudsak hårdgjort med asfalterade ytor, vilket begränsar människors exponering för föroreningarna. Bedömningen är därför att de identifierade föroreningarna medför små risker under rådande förhållanden eftersom asfalten fungerar som en barriär mot föroreningarna. Om markarbeten genomförs eller asfalten tas bort kan dock exponeringen öka.

Konsekvenser

Under nuvarande förhållanden bedöms riskerna vara små eftersom marken till stor del är hårdgjord och föroreningarna därmed i huvudsak är otillgängliga för människor. Planförslaget innebär dock att delar av de befintliga asfalterade ytorna kommer att tas bort och ersättas med bland annat grönstruktur eller ny bebyggelse. När asfalten bryts upp förändras förutsättningarna eftersom de förorenade fyllnadsmassorna kan bli tillgängliga och exponerings- samt spridningsriskerna ökar.

Vid schaktning bör uppgrävda massor provtas och klassificeras för att avgöra om de kan återanvändas inom området eller behöver omhändertas vid godkänd mottagningsanläggning. Under byggskedet bör åtgärder vidtas för att förhindra spridning av föroreningar, exempelvis genom separering av massor, dammbindning, täckning av upplag och kontroll av dag- och länshållningsvatten. Om schaktning sker under grundvattennivån eller om grundvatten behöver pumpas bort kan särskild kontroll och provtagning av vattnet bli nödvändig.

Eftersom föroreningar har påträffats finns ett behov av ytterligare, fördjupade markundersökningar för de områden där ny bebyggelse och tillhörande markarbeten planeras. Undersökningen ska genomföras inför granskning av planförslaget. Syftet är att avgränsa föroreningarnas utbredning och klarlägga behovet av eventuella efterbehandlingsåtgärder. Syftet är även att bedöma om det finns behov av att till granskningen av detaljplanen införa en planbestämmelse som innebär att startbesked inte får ges förrän markföroreningar har avhjälpes.

Föroreningar i byggnader

Förutsättningar

Som en del av den miljötekniska markundersökningen har även provtagning av inomhusluft genomförts i del av den före detta fabriksbyggnad som planeras att användas för bostadsändamål (Tyréns 2026).

Inga tydliga indikationer på omfattande föroreningsproblem i byggnaden har identifierats. Provtagningarna visar att flyktiga organiska ämnen har påträffats i låga halter i byggnaden. Förekomsten bedöms sannolikt vara kopplad till

byggnadsmaterial, inredning eller annan lös egendom snarare än till markföroreningar. Riskerna för människors hälsa är små.

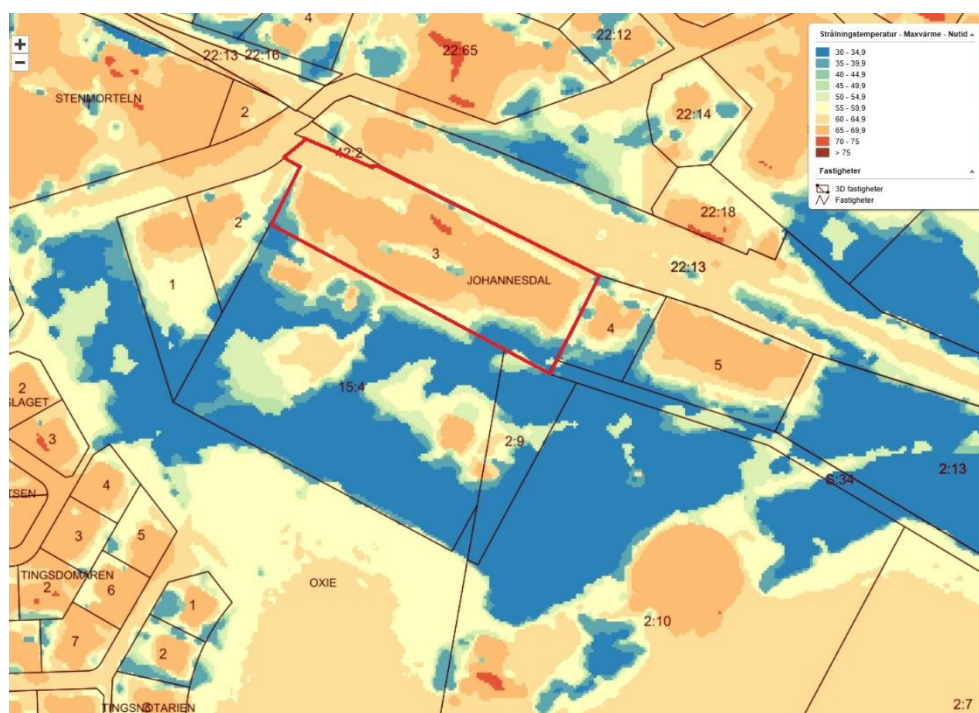
Konsekvenser

Utifrån den genomförda undersökningen bedöms inga särskilda saneringsåtgärder krävas för att möjliggöra planförslagets genomförande.

Hälsofarlig värme

Förutsättningar

Planområdet utgörs huvudsakligen av hårdgjorda ytor och bebyggelse, vilket kan bidra till högre temperaturer och ökad risk för hälsofarlig värme under varma perioder. Det finns små ytor grönstruktur inom planområdet samt ett naturområde och grönskande villatomter i direkt anslutning söder om området, vilket bidrar till viss skuggning och svalare mikroklimat. Risk för hälsofarlig värme under varma perioder bedöms finnas inom planrådets hårdgjorda områden.



Strålningstemperatur (T_{mrt}) är ett mått på den upplevda temperaturen av värmestrålning från både solen och omgivande ytor. Kartan visar högsta uppnådda strålningstemperatur under en simulerad extremt varm högsommardag. (Malmö stad)

Konsekvenser

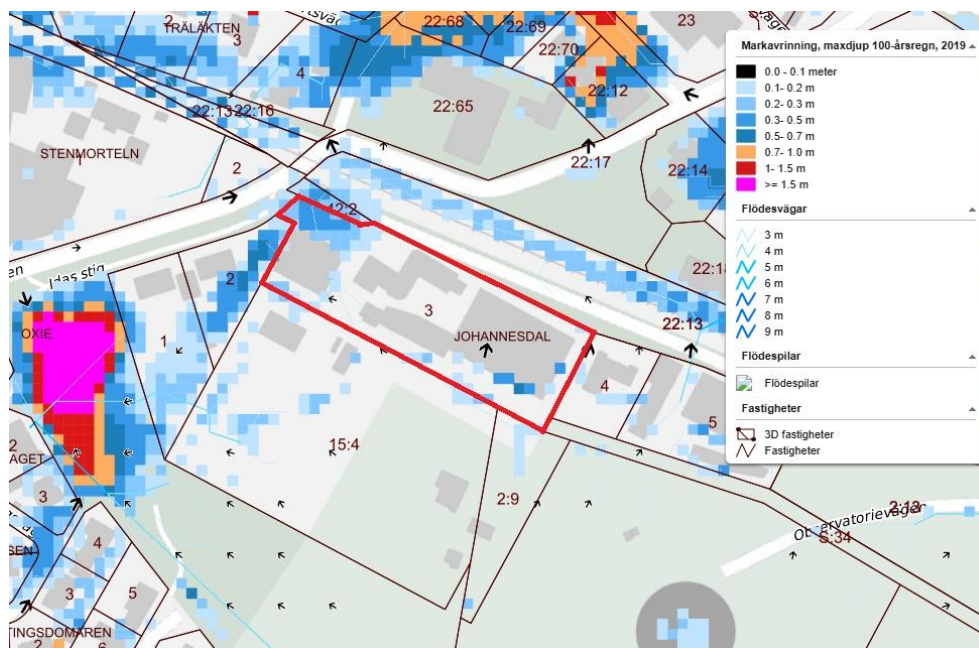
Planförslagets genomförande innebär att befintlig grönstruktur kan bevaras genom bestämmelse om att marken inte får hårdgöras. De föreslagna

grönytorna bedöms bidra till ökad skuggning och lokalt svalare mikroklimat, vilket medför en viss minskning av risken för hälsofarlig värme.

Risk för översvämning från skyfall

Förutsättningar

Planområdet ligger inte inom ett område med skyfallsproblematik. Inom planområdets nordvästra hörn finns en lågpunkt som vid skyfall fungerar som ett lokalt fördröjningsområde för ytvavrinnande vatten vid skyfall.



Kartan visar maxdjup vid ett 100-årsregn i Malmö. Kartan ger indikationer på var i staden problem med översvämningar vid kraftiga regn kan uppstå. Planområdet är markerat med röd linje (Malmö stad).

Konsekvenser

Planförslaget innebär inga betydande förändringar av byggnaders placering eller utbredning jämfört med dagens situation. Andelen hårdgjorda ytor bedöms kunna minska något genom föreslagna planteringsytor. Plankartan säkerställer att befintliga genomsläppliga ytor i planområdets östra del inte får hårdgöras. Planförslaget innebär ingen ökad avrinning.

Sammantaget bedöms planförslagets genomförande inte medföra någon försämring av skyfallssituationen inom planområdet eller i angränsande områden.

Risk för olyckor

Förutsättningar

Planområdet ligger i direkt anslutning till Ystad-Österlenbanan och avståndet mellan spårmitte och närmaste befintliga byggnad uppgår till cirka 17 meter. På

järnvägen förekommer både person- och godstrafik och enligt Trafikverkets prognos för år 2045 förväntas cirka 76 tåg per dygn trafikera sträckan. Järnvägen utgör även en transportled för farligt gods.

Trafikverket har för närvarande inga aktiva planer på att bygga ut Ystad-Österlenbanan till dubbelspår. I Region Skånes *Persontågstrategi 2020–2040* anges dock ett framtida behov av dubbelspår mellan Lockarp och Ystad. En sådan utbyggnad skulle kunna påverka avståndet mellan planområdet och järnvägen om det tillkommande spåret placeras söder om befintligt spår.

Konsekvenser

På grund av närheten till järnvägen har en riskutredning tagits fram för att belysa olycksrisker kopplade till urspårning och transporter av farligt gods (Tyréns 2025-09-25). Utredningen utgår från prognostiserade trafikförhållanden år 2045 och analyserar både individrisk och samhällsrisk inom och i anslutning till planområdet. Utredningen har utgått ifrån att Ystad-Österlenbanan byggs ut till dubbelspår och att dubbelspåret placeras söder om befintligt spår eftersom detta motsvarar det scenario med störst påverkan på planområdet.

Riskutredningen visar att individrisken huvudsakligen utgörs av risken för urspårning, medan transporter av farligt gods endast bidrar marginellt till den samlade risknivån. Utredningen bedömer att den föreslagna markanvändningen kan genomföras utan att risknivåerna blir oacceptabla, förutsatt att vissa skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder tillämpas.

För bostäder och centrumverksamheter krävs ett minsta avstånd om 20 meter från närmsta spårmitt, medan bebyggelse inom detta avstånd kan användas för verksamheter med högre tolerans för risk, såsom lager, industri eller sällanköpshandel. Det säkerställs i plankartan.

Utredningen rekommenderar även att byggnader inom planområdet utformas så att minst en utrymningsväg mynnar bort från järnvägen. Det säkerställs genom planbestämmelse om skyddsåtgärd.

Med dessa förutsättningar bedöms såväl individrisken som samhällsrisken vara tolerabel och planförslaget bedöms kunna genomföras ur risksynpunkt.



Ortofoto som markerar placering av befintlig spårmitt i med turkos linje, möjlig placering av spårmitt för eventuellt framtida dubbelspår med rosa linje och skyddsavstånd på 20 meter med röd linje. (Tyréns, 2025-09-25)

Civil beredskap

Förutsättningar

Inom en radie av en kilometer från planområdet finns nio stycken skyddsrum, det närmsta ligger på ett avstånd av cirka 700 meter.

Konsekvenser

Genomförandet av planförslaget innebär inga konsekvenser för den civila beredskapen.

3.7 Trafik

Gångtrafik

Förutsättningar

Kristinebergsvägen, väster om planområdet, är försedd med breda gångbanor som ansluter till omkringliggande bostadsområden, grönområden och målpunkter i Oxie. I direkt anslutning till planområdet finns en bevakad plankorsning med bommar över järnvägen Ystadbanan vilket kan innebära en säkerhetsrisk. Övergången används av biltrafik, cyklister och gående men särskild gångbana saknas. Övergången utgör en viktig länk för lokala rörelser mellan planområdet och omgivningen.

Inom planområdet saknas i hög utsträckning särskilt anordnade gångytor. Fotgängare rör sig idag i blandtrafik på samma ytor som biltrafik och transporter till verksamheter. Trafikrörelserna är dock begränsade och utgörs huvudsakligen av trafik med mål inom området samt till intilliggande bostadsfastigheter.

Konsekvenser

Ett genomförande av planförslaget bedöms medföra ökade gångtrafikflöden till och från planområdet genom de nya bostäder och verksamheter som möjliggörs. De nya rörelserna bedöms främst ske mellan planområdet och närliggande målpunkter såsom kollektivtrafik, skolor och grönområden.

Planförslaget innebär att en kvartersgata säkerställs mellan den centrala bostadsbebyggelsen och Kristinebergsvägen. Ett gångstråk föreslås anläggas vilket skulle förbättra tillgängligheten för gående och ge koppling mellan planområdet och det omgivande gångvägnätet. Situationen för gående inom planområdet förbättras därmed jämfört med dagens situation.

Den bevakade plankorsningen med bommar över järnvägen intill planområdet kvarstår även efter planens genomförande. Eftersom planförslaget bedöms leda till ett ökat antal gående kan antalet passager över järnvägen komma att öka. Planförslaget medför dock ingen förändring av övergångens utformning eller funktion.

Sammantaget bedöms planförslaget ge positiva konsekvenser för gångtrafiken genom förbättrade interna gångkopplingar och koppling till det omgivande gångvägnätet. Samtidigt kvarstår riskerna kopplat till järnvägsövergången.



Närbild på anslutning till Kristinebergsvägen för gående. Bilden visar hur gående kan röra sig mellan Kristinebergsvägen, gångstråk, angöringsyta och bostadsgård (Wikeborg arkitektur, 2026).

Cykeltrafik

Förutsättningar

Cykling sker huvudsakligen i blandtrafik på Kristinebergsvägen och övriga lokalgator i anslutning till planområdet. Inom planområdet saknas särskilt anordnade cykelvägar och cykeltrafiken delar utrymme med biltrafik och angöringstrafik. Planområdet har dock god närhet till målpunkter i Oxie, såsom centrum, skolor, grönområden och kollektivtrafik.

I anslutning till planområdet finns en bevakad plankorsning över Ystad-Österlenbanan som möjliggör passage för gående och cyklister mellan områden på vardera sidan om järnvägen.

I Malmö stads översiktsplan redovisas ett framtida cykelstråk längs järnvägen mot Oxie centrum. Även Regionplan för Skåne redovisar ett potentiellt framtida stråk för supercykelväg i anslutning till planområdet.

Konsekvenser

Ett genomförande av planförslaget bedöms medföra ökade cykeltrafikflöden till och från planområdet. De nya resorna bedöms främst ske mellan planområdet och Oxie centrum, närliggande kollektivtrafik, skolor, service och rekreationsområden.

Cykelparkering anordnas inom fastigheten enligt Malmö stads parkeringsnorm. Parkeringsbehovet har beräknats till cirka 58 cykelplatser, vilket bedöms ge goda förutsättningar för boende, verksamma och besökare att välja cykeln som färdmedel.

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för cykeltrafiken genom ett ökat underlag för cykelresor och förbättrade parkeringsmöjligheter för cykel, samtidigt som det befintliga och planerade cykelvägnätet i området kan nyttjas av fler användare.

Kollektivtrafik

Förutsättningar

Planområdet bedöms ligga i kollektivtrafiknära läge. Närmaste busshållplats ligger cirka 250 meter gångväg från planområdet på Kristinebergsvägen och närmaste järnvägsstation, Oxie station, ligger cirka en kilometer gångväg från planområdet.

Busshållplatsen trafikeras av Skånetrafikens busslinje 12 och Oxie station trafikeras av Pågatåg med förbindelser mot Malmö, Ystad och Simrishamn. Planområdets läge har bra möjligheter att nå kollektivtrafik till fots eller med cykel.

Konsekvenser

Underlaget för kollektivtrafiken ökar vid ett genomförande av planförslaget genom att nya bostäder och verksamheter tillkommer.

De nya gångkopplingarna inom planområdet stärker tillgängligheten till kollektivtrafiken och skapar bättre förutsättningar för resor med hållbara färd sätt. Planområdet får därmed en förbättrad koppling till det omgivande kollektivtrafiknätet.

Motortrafik

Förutsättningar

Planområdet nås med motortrafik via Kristinebergsvägen väster om planområdet. Trafikmängderna i anslutning till planområdet är låga och utgörs främst av lokal trafik till närliggande bostäder och verksamheter. Någon betydande genomfartstrafik förekommer inte i området.

Det förekommer trafik kopplad till personal, besökare, leveranser och parkering för verksamheter och bostäder inom planområdet. Trafikrörelserna är dock begränsade och sker huvudsakligen under dagtid.

Konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen påverkar inte gatustrukturen. Planområdet kommer även fortsättningsvis att angöras från Kristinebergsvägens sträckning väster och norr om planområdet.

Trafikmängden bedöms öka något. Ökningen utgörs främst av lokala resor till och från planområdet samt besöks trafik och leveranstrafik till verksamheter. Trafikrörelserna kommer huvudsakligen via Kristinebergsvägen och bedöms kunna hanteras inom det befintliga vägnätets kapacitet.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra små konsekvenser för motortrafiken och inte ge upphov till någon betydande förändring av trafikflödena i området.

Mobilitet och parkering

Förutsättningar

Inom planområdet finns idag markparkeringar utspritt inom fastigheten. Markparkering som nyttjas för besökare till planområdet finns även längs med Ystadbanan på Trafikverkets mark.

Konsekvenser

Parkeringsbehovet har beräknats till 21 bilplatser, 58 cykelplatser och 5 lådcykelplatser, baserat på parkeringstalen i Malmö stads Policy och norm för mobilitet och parkering från 2020. Scenariot utgår ifrån att dagligvaruhandel inte etableras. Parkeringsberäkning (Wikeborg arkitektur, 2026) visar att parkeringsbehovet kan tillgodoses inom fastigheten.

Det slutgiltiga parkeringsbehovet fastställs i bygglovet. Behovet beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande. Vid bygglovsprövningen ska gällande policy och norm för mobilitet och parkering tillämpas.

Parkering för både bilar och cyklar ska anordnas inom kvartersmark. Cykelparkeringen ska tillgodose behovet för boende, verksamheter och besökare samt utformas med plats för lådcyklar och andra skrymmande cyklar. Minst två bilplatser ska reserveras för personer med rörelsehinder.

3.8 Teknisk infrastruktur

Ledningar för el, tele, gas och fjärrvärme

Förutsättningar

Befintliga ledningar för el, tele, gas och fjärrvärme finns i Kristinebergsvägen.

Konsekvenser

Det är möjligt att ansluta planområdet till befintliga ledningar

Se även kapitel 5 Genomförande.

Ledningar för vatten och avlopp

Förutsättningar

Befintliga ledningar för vatten och avlopp finns i den västra delen av fastigheten.

Konsekvenser

Det är möjligt att ansluta planområdet till befintliga ledningar.

Se även kapitel 5 Genomförande.

Avfallshantering

Förutsättningar

Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med gällande renhållningsordning för Burlövs kommun och Malmö stad och ska dimensioneras för samtliga åtta fraktioner som ska samlas in fastighetsnära.

Konsekvenser

Två miljöhus föreslås placeras i anslutning till Kristinebergsvägen.

Detaljplanen innehåller användningen centrum vilket innebär att restaurang kan etableras. Det bedöms finnas möjlighet för angöring och uppställningsplats för tömningsfordon för fettavskiljare på Kristinebergsvägen.

4 Gällande planer och program samt riksintressen enligt miljöbalken

4.1 Gällande planer och program

Översiktsplan

I översiktsplanen för Malmö stad antagen 2023 anges att fastigheten är befintlig blandad stad. Området omfattar Oxie kyrkby och Oxievång. I översiktsplanen beskrivs att blandad stad omfattar de flesta av stadens funktioner som inte är farliga eller störande. Funktioner inom blandad stad är bland annat bostäder, kontor, mindre fritidsanläggningar, handel, kulturverksamheter, vård med mera. Vidare beskrivs att det kan finnas platser i blandad stad där bostäder, grundskolor och förskolor är olämpliga till exempel nära farliga eller störande verksamheter. De generella riktlinjerna för blandad stad beskriver bland annat att ny bebyggelse ska bidra till stadsliv och trygghet. Riktlinjerna beskriver även att funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån platsens och boendes behov och förutsättningar, till exempel handel, restauranger, arbetsplatser och kulturverksamhet.

I översiktsplanen redovisas även ett framtida cykelstråk mot Oxie centrum med placering längs med järnvägen. Detta hanteras inte inom denna detaljplan.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen.

Regionplan

Regionplan för Skåne 2022–2040 redovisar i strukturkartan att järnvägen Ystad- Österlenbanan som ligger intill planområdet är ett viktigt transportinfrastrukturstråk och ett viktigt stråk för godstransporter. Strukturkartan redovisar också att det vid planområdet finns ett potentiellt framtida stråk för supercykelväg. Supercykelvägarna utgörs av stråk in till Skånes större städer som har eller skulle kunna få stora flöden av cyklister. I Region Skånes strategiska dokument Persontågstrategi 2020–2040 anges sträckan ha ett kapacitetsnyttjande på över 80% år 2040 och behov av dubbelspår hela sträckan mellan Lockarp och Ystad år 2040.

Detaljplaner

Gällande detaljplan PL466 anger markanvändningen småindustri. Detaljplanen är från 1984 och genomförandetiden för gällande detaljplan har gått ut.

4.2 Riksintressen

Planområdet berörs av de riksintressen som redovisas nedan.

Trafikkommunikation

Planområdet angränsar till Trafikverkets fastighet Oxie 22:13 som berörs av riksintresse för kommunikationer, befintlig järnväg enligt 3 kapitel 8 § miljöbalken. Riksintresset utgörs av Ystad Österlenbanan.

Ystad Österlenbanans funktion omfattar trafikering med både gods- och långväga persontrafik. Banan ingår i TEN-T:s övergripande nät, innefattar stationer av riksintresse och bidrar till att binda samman anläggningar av riksintresse för kommunikationer.

Planförslaget bedöms inte påverka riksintressets funktion eller drift, vare sig under nuvarande förhållanden eller vid en eventuell framtida utbyggnad till dubbelspår.

Riksintresse för totalförsvaret

Malmö

Hela kommunen är samrådsområde för Försvarsmakten avseende objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse.

Riksintresset för totalförsvaret syftar till att säkerställa att totalförsvarets behov beaktas i samhällsplaneringen och att samhällets funktioner kan upprätthållas vid kris och höjd beredskap

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset eftersom planförslaget inte möjliggör bebyggelse högre än 45 meter.

5 Genomförandefrågor

5.1 Organisatoriska frågor

Ansvar för olika anläggningar

Vatten- och avloppsledningar

VA SYD ansvarar för dimensionering, utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenledningar och ledningar för vatten och avlopp på allmän platsmark inom planområdet. Fastighetsägaren ansvarar för detta inom kvartersmark.

Elförsörjning

Eon ansvarar för elförsörjning inom planområdet genom dimensionering, utbyggnad, drift och underhåll av ledningar och nätstationer.

Gemensamma vägar på kvartersmark

Exploatören ansvarar för utbyggnad av vägar på kvartersmark.

5.2 Tekniska frågor

Brand

Planområdet är beläget inom en insatstid för räddningstjänsten på 10 minuter.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA SYD.

Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter.

Brandvattentillgången behöver kompletteras. Exploator ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov. Placering av och flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt branschstandarden P114.

Utrymning ska ske i riktning bort från järnvägsspåret för att hantera risker kopplade till urspärning och olyckor med farligt gods. Minst en av byggnadernas utgångar ska därför mynna på sidan som vetter bort från järnvägen (Riskutredning, Tyréns, 2025-09-25).

Tekniska egenskapskrav

Planförslaget innebär att en mindre del av en lager- och fabriksbyggnad i planområdets östra del kan omvandlas till bostäder. För att del av den befintliga byggnaden ska kunna omvandlas till bostäder ska lägenheterna uppfylla Boverkets tekniska egenskapskrav. Det prövas i kommande bygglov. De tekniska egenskapskraven omfattar bland annat dagsljus, brand, ventilation, tillgänglighet och buller.

Lägenheterna föreslås placeras i samma byggnad som användning för verksamheter och bostadskomplement. Byggnaden behöver avskiljas mellan

bostadsdelen och verksamheterna så att respektive användning uppfyller byggreglerna utan att påverkas av den andra. Det prövas i bygglov.

5.3 Ekonomiska frågor

Ansvar för exploateringskostnader

Utbyggnad av teknisk infrastruktur

Eventuell flytt av ledningar bekostas av exploatören.

Iordningställande av kvartersmark

Iordningställande av kvartersmark inför exploatering, exempelvis rivning av befintliga byggnader och anläggningar, sanering av föroreningar och geotekniska åtgärder, bekostas av exploatören.

Gemensamhetsanläggning

Eventuell utbyggnad av gemensamhetsanläggning bekostas av exploatören.

Drift och underhåll av gemensamhetsanläggning bekostas av de parter som ingår i gemensamhetsanläggningen.

Avgifter

Planarbetet finansieras genom ett planavtal mellan fastighetsägaren och Malmö stad. Ingen planavgift kommer att tas ut i samband med bygglov.

Avgift för bygglov betalas av exploatören.

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp, fjärrvärme, gas och el betalas av exploatören.

Om planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning ska detta bekostas av fastighetsägaren om inget annat avtalas.

Intäkter

Fastighetsägaren får intäkter genom eventuell försäljning och/eller uthyrning av bostäder eller lokaler och från ökat markvärde.

5.4 Fastighetsrättsliga frågor

Förändringar i fastighetsindelningen

Ett genomförande av detaljplanen innebär inga förändringar i fastighetsindelningen.

Gemensamhetsanläggningar

Det är i dagsläget inte fastställt hur kvartersgatan på kvartersmark ska förvaltas. Behov av gemensamhetsanläggning och andra fastighetsrättsliga lösningar utreds och prövas i samband med genomförandet av detaljplanen.

Rättigheter

Detaljplanen innehåller en bestämmelse om markreservat, u_1 för allmänna ledningar vilket innebär att marken måste vara tillgänglig för detta. Åtkomsten säkerställs genom att en befintlig ledningsrätt finns kvar.

Till förmån för fastigheten Johannesdal 3 finns servitut för vägändamål på Trafikverkets fastigheter Oxie 22:13 och Oxie 42:2 (akt 12-OXI-238.1 respektive 12-OXI-238.2). Servituten påverkas inte av detaljplanens genomförande vilket innebär att Johannesdal 3 även fortsättningsvis har rätt att använda fastigheterna Oxie 22:13 och Oxie 42:2 för vägändamål.

6 Utredningar och planeringsunderlag

6.1 Utredningar för detaljplanen

Bebyggelse

Antikvarisk förundersökning. Restaurera, 2025-06-17.

Beräkningstabell grönytefaktor. Wikeborg arkitektur, 2026-06-25.

Hälsa och säkerhet

Riskutredning. Tyréns, 2025-09-25.

Trafikbulerutredning till detaljplan. Tyréns, 2022-01-17.

Miljö

Översiktlig miljöteknisk markundersökning. Tyréns, 2026-06-24.

Trafik

Parkeringsutredning. Wikeborg arkitektur, 2026-05-07.

6.2 Kommunala planeringsunderlag

Bostadsförsörjningsprogram för Malmö 2022–26. Malmö stad, 2023

Bostadsförsörjningsprogrammet ger en samlad bild av Malmö stads inriktningar för att skapa förutsättningar för att alla stadens invånare ska ha tillgång till goda bostäder. Riktlinjer för bostadsförsörjning ska enligt lag antas av kommunfullmäktige under varje mandatperiod.

Riktlinjer för bostadsgårdar i Malmö. Stadsbyggnadsnämnden Malmö, 2022

Riktlinjerna anger principer för bostadsgårdars funktion och form, och bidrar på så vis till en god boendemiljö och hållbar stadsutveckling.

Riktlinjer för grönytefaktor. Stadsbyggnadsnämnden Malmö, 2014

Skriften beskriver en beräkningsmodell för hur åtgärder i den fysiska miljön ger olika poäng utifrån dess påverkan på ekosystemtjänster

Skyfallsplan för Malmö. Malmö stad 2017

Skyfallsplanen handlar om stora regn som inte kan hanteras av dagvattenssystemet och som innebär allvarliga risker.

Miljöprogram för Malmö stad 2021 - 2030. Malmö stad, 2021

Miljöprogrammet är Malmös lokala agenda för arbetet med den ekologiska dimensionen av Agenda 2030 och de nationella miljömålen. Programmet består av tolv mål med indikatorer fördelade på tre övergripande målområden: Ett Malmö med minsta möjliga klimatpåverkan, Ett Malmö med god livsmiljö och Ett Malmö med rik och frisk natur.

Renhållningsordning 2021 - 2030 för Burlöv och Malmö. Burlövs kommun och Malmö stad 2021

Enligt miljöbalken ska varje kommun anta en renhållningsordning (15 kapitlet 41 §). Renhållningsordningen i Malmö stad och Burlövs kommun består av en kretsloppsplan och lokala föreskrifter. Dessa sätter riktningen för kommunernas avfallsverksamhet och gäller fram till 2030.

Trafik- och mobilitetsplan. Malmö stad 2016

Trafik- och mobilitetsplanen beskriver hur en progressiv och holistisk trafikplanering kan bidra till att skapa ökad livskvalitet för fler Malmöbor, besökare och verksamma.

Planen beskriver hur ett hållbart trafiksystem kan skapas genom att gång-, cykel- och kollektivtrafik främjas tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik.

Policy för mobilitet och parkering i Malmö. Malmö stad 2026

Policy för mobilitet och parkering är styrande i stadens planering av parkering och angöring. Den ska användas i plan- och bygglovsprocessen, vid anordnande av allmän platsmark, samt av stadens aktörer som tillhandahåller ytor för parkering och angöring.

Parkering och angöring på gemensamma ytor påverkar hur staden kan användas, upplevs och kan utvecklas. Parkeringslösningarna i Malmö ska bidra till goda livsmiljöer för boende, verksamma och besökare. De ska även bidra till att uppnå de mål som anges bland annat i stadens översiktsplan, bostadspolitiska mål, näringslivsprogram och trafik- och mobilitetsplan.

