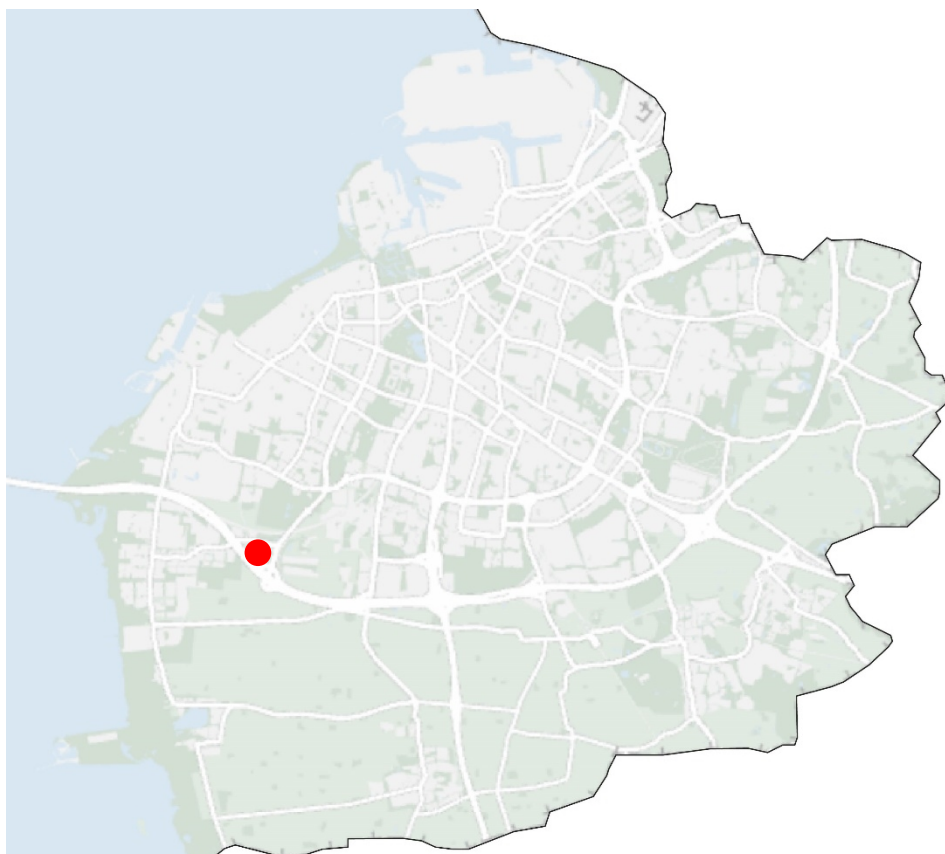


Detaljplan för fastigheten Bunkeflostrand 14:1 och del av Bunkeflo 1:5 i Vintrie i Malmö

Samråd

Planbeskrivning



Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Inledning	4
1.1 Detaljplanens syfte	4
1.2 Undersökning av betydande miljöpåverkan	4
1.3 Huvudmannaskap	4
1.4 Genomförandetid	4
1.5 Planområdet	5
1.6 Planförfarande, planprocess och digital funktionalitet	6
2 Detaljplanens innehåll	8
2.1 Beskrivning av detaljplanen	8
2.2 Detaljplanens bestämmelser med motiv	10
3 Förutsättningar och konsekvenser	13
3.1 Bebyggelse och landskap	13
3.2 Naturvärden	20
3.3 Sociala frågor	24
3.4 Service	25
3.5 Miljö	26
3.6 Hälsa och säkerhet	29
3.7 Trafik	36
3.8 Teknisk infrastruktur	39
4 Gällande planer och program, riksintressen och hushållningsbestämmelser enligt miljöbalken	40
4.1 Gällande planer och program	40
4.2 Riksintressen	41
5 Genomförandefrågor	43
5.1 Organisatoriska frågor	43
5.2 Tekniska frågor	44
5.3 Ekonomiska frågor	44
5.4 Fastighetsrättsliga frågor	45
6 Utredningar och planeringsunderlag	47
6.1 Utredningar för detaljplanen	47
6.2 Kommunala planeringsunderlag	48

Sammanfattning

Planförslaget möjliggör för det befintliga verksamhetsområdet Ollebo att utvecklas genom tillskapandet av ny verksamhetsmark och högre exploateringsgrad för verksamheter inriktade på lager och logistik. Planförslaget möjliggör även för kompletterande kontorsetableringar och drivmedelsanläggning inom delar av området. Planförslaget ska tillföra gröna värden genom att säkerställa att de delar av naturområdet *Ekostråket* som ligger inom planområdet skyddas.

Ollebovägen byggs om och kompletteras med separerad gång- och cykelväg. Korsningen mellan Ollebovägen och Gottorpsvägen byggs om för att förbättra kapaciteten och säkerheten. En ny infart till området från Lorensborgsgatan skapar bättre förutsättningar att hantera den trafik som planförslagets genomförande medför och ger bättre förutsättningar för de interna trafikflödena på kvartersmark inom planområdet.

Konsekvenser av planförslaget:

- Det befintliga verksamhetsområdet, Ollebo, förtätas och marken nyttjas på ett effektivare sätt.
- Nya verksamheter kan etablera sig i området och bidra till fler arbetsplatser i Malmö.
- Sammanhängande naturområden i *Ekostråket* stärker de ekologiska och rekreativa värdena.
- Ombyggnad av Ollebovägen och ny infart från Lorensborgsgatan förbättrar trafiksäkerheten och framkomligheten.

Tidplan:

- Beslut om planbesked 2024-04-23
- Beslut om planuppdrag 2025-09-25
- Beslut om samråd 2026-10-28
- Beslut om granskning preliminärt september 2027
- Beslut om antagande preliminärt maj 2028

1 Inledning

Detta kapitel redovisar de grundläggande utgångspunkterna för detaljplanen.

1.1 Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att göra det möjligt att utveckla befintligt verksamhetsområde för industri med huvudinriktning logistik- och lagerverksamhet. Detaljplanen ska också göra det möjligt för kompletterande kontorsverksamhet och drivmedelsförsäljning inom delar av området. Syftet är även att stärka *Ekostråkets* funktion som sammanhängande grönstråk från staden ut till kusten och att skydda naturvärdena i delar av *Ekostråket*.

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

1.2 Undersökning av betydande miljöpåverkan

Planförslagets genomförande innebär en utveckling av den verksamhet som redan finns inom och i anslutning till planområdet. Området är redan idag ett verksamhetsområde med befintliga verksamheter inom lager och logistik. Planförslaget är i enlighet med översiktsplanen som pekar ut området som befintligt verksamhetsområde. Planförslagets genomförande innebär också att naturvärden som finns inom *Ekostråket* skyddas och att den gröna koppling som *Ekostråket* utgör stärks.

Länsstyrelsen har i yttrande 2026-07-02 meddelat att de med det aktuella underlaget inte har någon synpunkt på kommunens bedömning att planen inte medför betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kapitlet miljöbalken.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 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.

1.3 Huvudmannaskap

Kommunen (Malmö stad) är huvudman för allmän platsmark.

1.4 Genomförandetid

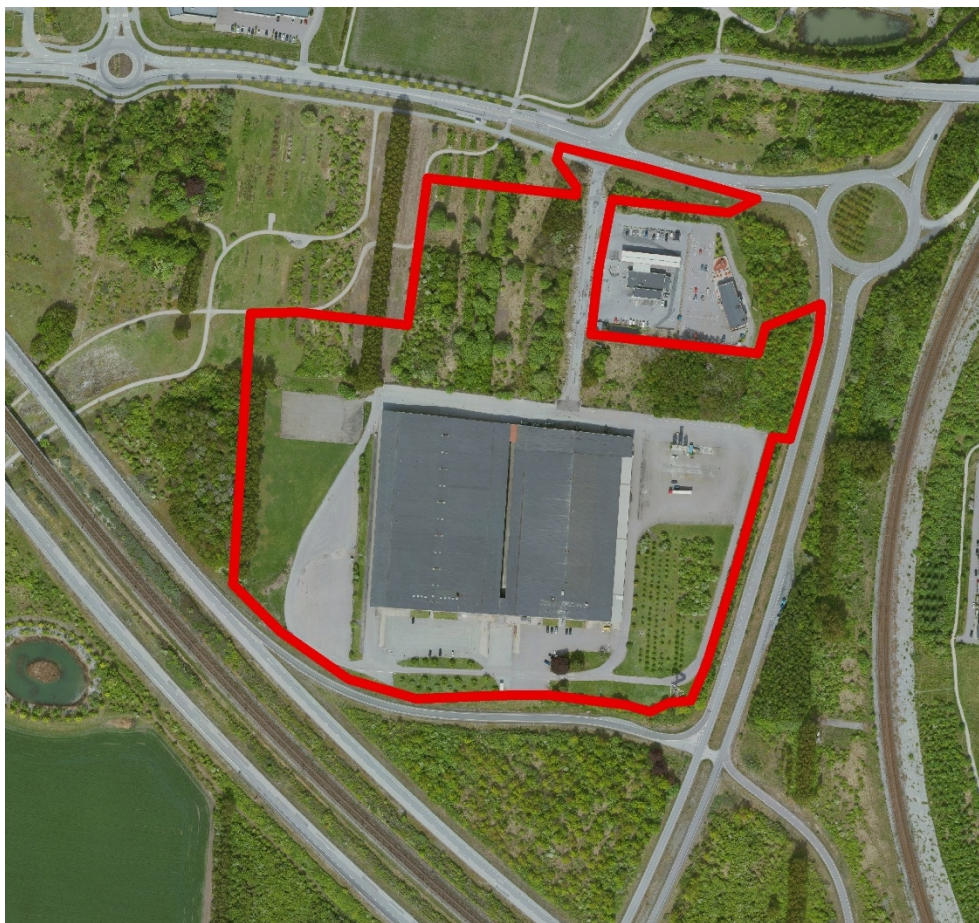
Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år (60 månader) från det att detaljplanen får laga kraft.

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 ligger i delområdet Vintrie, norr om Yttre Ringvägen och väster om Lorensborgsgatan. Planområdet avgränsas av naturmark som är en del av *Ekostråket* i väster och norr, i norr gränsar området även till en drivmedelsstation och en snabbmatsrestaurang. I öster avgränsas planområdet av Lorensborgsgatan, öster om Lorensborgsgatan sträcker sig Öresundsbanan och öster därom ligger bostadsbebyggelse. I söder avgränsas området av Yttre Ringvägen och det öppna slättlandskapet söder om vägen.

Planområdet har en area om cirka elva hektar. Planområdet omfattar fastigheten Bunkeflostrand 14:1 som ägs av Venturi Ollebo Terminalen AB och del av fastigheten Bunkeflo 1:5 som ägs av Malmö kommun.



Ortofoto, 2025, med planområdet markerat med röd linje.

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 planbesked 2024-04-23
- Beslut om planuppdrag 2025-09-25
- Beslut om samråd 2026-10-28
- Beslut om granskning preliminärt september 2027
- Beslut om antagande preliminärt maj 2028

Historik i planprocessen

Planbeskedet omfattade endast fastigheten Bunkeflostrand 14:1. Inför beslut om planuppdrag utökades planområdet för att även omfatta den del av Bunkeflo 1:5 som ingår i *Ekostråket* men inte är detaljplanelagd i dagsläget.

Sedan tidigare har det pågått ett arbete med en detaljplan för delar av Bunkeflo 1:5, Dp 5503, i direkt anslutning Bunkeflostrand 14:1. För att kunna planera området som en helhet utökades planområdet för Dp 5922 att även omfatta det område som tidigare omfattats av Dp 5503. Beslut om att återkalla planuppdraget för Dp 5503 togs av stadsbyggnadsnämnden den 26 augusti 2026.

Under arbetet med samrådshandlingarna har en lösning med en ny infart till planområdet från Lorensborgsgatan visat sig vara den bästa lösningen för trafikföringen inom området. Detta har lett till att planområdet utökats ytterligare.

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 2024-05-02 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

Planområdet utgör en del av Ollebo verksamhetsområde. Området ska vara ett modernt, lättillgängligt och grönt verksamhetsområde. Det ska vara lättillgängligt för samtliga trafikslag och de ekologiska och rekreativa värden som finns i *Ekostråket* ska vara framträdande. Planområdet omgärdas av grönska och avskärmas av storskalig infrastruktur. Det gör att stora delar av bebyggelsen inom området är dold från omgivningen. Det finns exponerade hörn och fasader där bebyggelsen blir ett medvetet blickfång. Inom kvartersmarken bryts de hårdgjorda ytorna upp av mindre gröna ytor för att förbättra mikroklimatet och hantera dagvatten.

Beskrivning av planförslaget

Allmän platsmark

Ollebovägen föreslås anpassas för att förbättra framkomligheten och för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister. Ollebovägen föreslås byggas om med en gång- och cykelväg som ansluter till befintlig gång- och cykelväg längs Gottorpsvägen. Korsningen med Gottorpsvägen föreslås byggas om för att kunna hantera den trafik som detaljplanens genomförande bedöms generera.

En ny gata för infart till området föreslås från Lorensborgsgatan. Där den nya infarten möter Ollebovägen föreslås en cirkulationsplats för att fordon ska kunna vända utan att behöva köra in på kvartersmark.

Inom planområdet planeras de delar som är en del av *Ekostråket* att bevaras som natur. De träd som finns längs den västra delen av fastigheten Bunkeflostrand 14:1 planeras som natur och blir en del av *Ekostråket*.

Kvartersmark

Planförslaget medger cirka 50 000 kvadratmeter byggnadsarea för industri, lager- och logistikverksamhet i den södra delen av planområdet och cirka 3 000 kvadratmeter byggnadsarea för drivmedel och industri, lager och logistik, i den norra delen av planområdet.

Mobilitet och parkering

Parkering ska anordnas enligt Malmö stads *Policy för mobilitet och parkering i Malmö, 2026*.

Parkering för cyklar ska anordnas på kvartersmark i anslutning till entréer.

Parkering för bilar ska anordnas på kvartersmark.

Parkering för rörelsehindrades fordon kan anordnas på kvartersmark i direkt anslutning till verksamheterna

Angöring för räddningstjänsten kan anordnas inom kvartersmark.

Angöring för fordon för avfallshantering kan anordnas inom kvartersmark.

Angöring för leveransfordon kan anordnas inom kvartersmark.

Gestaltungsprinciper

Övergripande gestaltungsprinciper som har tagits fram för området.

Gestaltungsprinciperna ska fungera som stöd vid kommande bygglovsprövning.

- **En port till Malmö.** De exponerade lägena, mot E20, mot Lorensborgsgatan och mot Gottorpsvägen, ska adresseras med förhöjda arkitektoniska uttryck och välkomponerad skyltning.
- **Från sluten logistikmiljö till tillgänglig och trivsamt plats.** Platsen ska bli en miljö för människan, för de som arbetar här, passerar förbi eller besöker området. Det innebär en representativ miljö för verksamheterna, trygga rörelsestråk, vistelsemöjligheter och funktioner som bidrar till livskvalitet i vardagen, sittplatser i goda lägen, grönska i närmiljön och en tydlig, gestaltad koppling mot *Ekostråket*.
- **Förädla befintliga strukturer.** Grönska ska behandlas som en aktiv och strukturerande del av projektet som berikar gångstråk och vistelsezoner. Gestaltningen hanterar också lokalklimatet aktivt: vind från de öppna ytorna och solexponering möts med medvetna åtgärder, och dagvatten och vegetation integreras som synliga, gestaltade inslag i miljön.
- **Sinnliga upplevelser och tydlig rumslighet.** Genom medvetet arbete med skala, material, grönska, ljus och rörelse skapas variation och orienterbarhet. Särskild omsorg läggs vid de fasader och rum som möter människor i marknivå, så att platsen upplevs som inbjudande snarare än avvisande. Framtida bebyggelse skapar

en tydlig gräns mot *Ekostråket* likt annan bebyggelse i området, utan att vara för dominerande i skala.

2.2 Detaljplanens bestämmelser med motiv

Användningsbestämmelser

Allmän platsmark

GATA

Användningen gata ska tillämpas för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion.

Motivet till bestämmelsen är att i detaljplanen bestämma utbredning och placering av Ollebovägen och ny tillfart till området från Lorensborgsgatan samt att ge plats för en framtida gång och cykelväg längs Lorensborgsgatans västra sida.

NATUR

Användningen natur ska tillämpas för områden för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom visst begränsat underhåll. Även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning ingår.

Motivet till bestämmelsen är att området som planläggs är en del av *Ekostråket* som är ett allmänt tillgängligt rekreativt område med höga naturvärden.

Kvartersmark

E₁ - Nätstation

Användningen tekniska anläggningar ska tillämpas för områden för tekniskt ändamål. Även komplement till verksamheten tekniska anläggningar ingår i användningen. Bestämmelsens index begränsar användningen till nätstation.

Motivet till bestämmelsen är att försörja området med el.

G – Drivmedel

Användningen drivmedel ska tillämpas för områden för hantering och försäljning av alla typer av drivmedel. Det kan till exempel handla om laddstationer och mackar men även om anläggningar för lagring och omlastning av drivmedel. Drivmedelshantering och drivmedelsförsäljning ska vara den dominerande verksamheten men service och handel i mindre

omfattning som kompletterar användningen ingår också. Det kan till exempel handla om biltvätt eller försäljning av verktyg och dagligvaror.

Motivet till bestämmelsen är att göra det möjligt att etablera laddstation och/eller bensinmack.

J – Industri

Användningen industri ska tillämpas för områden för produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Även komplement till verksamheten industri ingår i användningen.

Motivet till bestämmelsen är att göra det möjligt att etablera industriverksamheter med huvudinriktning på lager och logistik.

Egenskapsbestämmelser

Kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

prickmark *Marken får inte förses med byggnad.*

Motivet till bestämmelsen är att skapa en övergångszon på kvartersmark mellan allmän platsmark och byggnader samt att säkerställa att det finns tillräckliga ytor för att höjdsätta kvartersmarken så att dagvatten rinner bort från byggnad.

Höjd på byggnadsverk

h₁ 0,0 *Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.*

Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra för bebyggelse med en invändig höjd som behövs för att bedriva rationell lager- och logistikverksamhet samt att anpassa höjden på ny bebyggelse till mötet med *Ekostråket*. Motivet är också att tillåta byggnadsdelar med en nockhöjd upp till 30 meter för att annonsera verksamhetsområdet i sin helhet och att möjliggöra för höglager inom delar av området.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ *Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.*

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa att allmännyttiga ledningar är tillgängliga.

Utnyttjandegrad

e_1 0,0 Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom egenskapsområdet.

Motivet till bestämmelsen är att tillåta en hög exploatering och därmed göra ett effektivt markutnyttjande möjligt samt att säkerställa tillräckliga ytor för parkering, dagvatten- och skyfallshantering.

Skydd mot störningar

*m_1 Fasader ska utformas i lägst brandteknisk klass EI30.
Takfötter ska utföras täta i brandteknisk klass EI60.
Ventilationsintag ska placeras bort från Yttre Ringvägen.
Utrymning ska kunna ske bort från Yttre Ringvägen. Skydd mot rinnande brandfarlig vätska i form av lågt kantstöd, mur, vall, dike eller annan fysisk avskiljning ska uppföras.*

Motivet till bestämmelsen är att säkerställa att risknivån för bebyggelse inom planområdet är acceptabel. För bebyggelse inom 30 meter från Yttre Ringvägen krävs särskilda åtgärder eftersom Yttre Ringvägen är transportled för farligt gods.

Utformning

Fristående skyltning får inte förekomma. Skyltning ska ske på fasad och ingå i byggnaders utformning.

Motivet till bestämmelsen är att skapa en samordnad och visuellt lugn skyltning.

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

Planområdets nordvästra del består av naturmark med höga naturvärden som är en del av *Ekostråket*. Den nordöstra delen består av Ollebovägen och naturmark. Den södra delen består av en byggnad för lager- och logistikverksamhet med tillhörande parkerings- och transportytor. Lager- och logistikbyggnaden är en till tre våningar.



Snedbild från söder, 2025, som visar planområdet och dess närmaste omgivning.

Planområdet ligger i en skärningspunkt i landskapet. Norr om området breder Malmös stadsväv ut sig och i söder öppnar sig slättlandskapet med sin storslagna karaktär. Direkt norr och väster om planområdet sträcker sig *Ekostråket* som är ett sammanhängande grönstråk från centrala delarna av

Malmö ut till kusten och Bunkeflo strandängar. I närområdet finns också storskalig infrastruktur i form av Yttre Ringvägen och Öresundsbanan.

Fastigheten Bunkeflostrand 14:1 ligger omgärdad av grönska och storskalig infrastruktur, det är endast vid ett par siktlinjer som befintlig byggnad är synlig på avstånd.



Foto från Ollebovägen – siktlinje mot befintlig byggnad.



Foto från Gottorpsvägen – siktlinje mot nordvästra delen av fastigheten Bunkeflostrand 14:1.



Foto från Ekostråket mot det nordvästra hörnet av fastigheten Bunkeflostrand 14:1.



Foto från Gottorpsparken söder om planområdet och Yttre ringvägen. Planområdet dolt bakom grönska.

Planområdet har tidigare varit del av en av Sydsveriges största päronodlingar. 1966 etablerades de första logistikverksamheterna inom området. Under åren har områdets inriktning mot logistik blivit allt tydligare och i och med att landförbindelserna till Öresundsbron påbörjades under andra halvan av 1990-talet avvecklades päronodlingen. Sedan dess har området utvecklats med inriktning mot lager- och logistikverksamhet.

Konsekvenser

Den föreslagna bebyggelsen inom planområdet utgår från den skala som finns i området idag. Inom delar av planområdet tillåts en högre byggnadshöjd för att tillgodose verksamhetens behov och för att kunna annonsera området i befintliga siktlinjer åt sydväst och öster. Mot nordväst anpassas bebyggelsens höjd för att skapa en nedtrappning av skalan i mötet med *Ekostråket*. Bebyggelsen är storskalig men eftersom området är inbäddat av grönska och delvis dolt av storskalig infrastruktur upplevs inte storskaligheten på avstånd och påverkan på landskapsbilden bedöms vara begränsad.

Ny bebyggelse bedöms bidra positivt till att annonsera området på avstånd och stärka den rumsliga avgränsningen av *Ekostråket*.

Kulturmiljövärden

Förutsättningar

Inom planområdet finns inga särskilt utpekade kulturmiljövärden.

Öster om planområdet ligger Bunkeflo by och Lilla Vintrie som har höga kulturhistoriska värden och är utpekade som uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer i översiktsplanen.

I den sydöstra delen av planområdet finns en registrerad fornlämning, L1988:812. Fornlämningen är slutundersökt och länsstyrelsen har meddelat att planarbetet inte medför att det är nödvändigt med några tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen.

För den norra delen av planområdet har en arkeologisk utredning genomförts (Sydsvensk Arkeologi AB, 2016). Den arkeologiska utredningen visar att inget av arkeologiskt intresse påträffades inom utredningsområdet. Utifrån de tidigare utredningarna finns det därmed inget behov av ytterligare arkeologisk utredning inom området.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra några konsekvenser för kulturmiljövärden i eller i närheten av planområdet. Bunkeflo by och Lilla Vintrie ligger på ett sådant avstånd från planområdet, och med stora infrastrukturanläggningar mellan, att de inte bedöms påverkas av detaljplanens genomförande.

Gröna och blå strukturer

Förutsättningar

Den nordvästra delen av planområdet är en del av *Ekostråket* som är ett av Malmös viktigaste grönstråk. *Ekostråket* har stora rekreativa värden som möjliggör för Malmöborna att röra sig i ett sammanhängande grönstråk från stadens centrala delar ut till kusten och Bunkeflo strandängar.



Karta över befintliga och framtida gröna stråk i Malmö från Översiktsplan för Malmö 2023. Planområdet markerat med rött och ekostråket i mörkgrön tjock linje.

Konsekvenser

De delar av planområdet som ingår i Ekostråket planläggs som allmän platsmark NATUR och en trädrad i den sydvästra delen av planområdet planläggs som allmän platsmark NATUR. Det medför bättre förutsättningar att kunna utveckla de ekologiska och rekreativa värdena inom *Ekostråket* och bidrar till att stärka den gröna koppling från Malmös centrala delar ut till kusten och Bunkeflo strandängar som *Ekostråket* utgör.

Kompensationsåtgärder beskrivs vidare i kapitel 5.

Topografi

Förutsättningar

Planområdet är flackt och ligger på nivåer mellan cirka 12 och 15 meter över nollplanet. Planområdets lägsta punkt ligger i den sydöstra delen.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande medför att höjdsättningen inom området kommer förändras. Övergripande höjdsättning av området kommer tas fram till granskningsskedet.

Geotekniska och hydrologiska förhållanden

Förutsättningar

Geotekniska undersökningar har genomförts för den delen av planområdet som ligger inom fastigheten Bunkeflo 1:5 (Ramböll Sverige AB, 2016a) och för den delen av planområdet som ligger inom fastigheten Bunkeflostrand 14:1 (PQ Markmiljö och Geoteknik AB, 2026a). Undersökningarna visar att ytliga jordlager inom planområdet utgörs av fyllnadsmassor och därunder naturligt lagrad mineraljord.

Fyllnadsmassorna förekommer generellt till mellan 0,5 och 1,4 meters djup. De utgörs i huvudsak av mulljord, sand och grus med inslag av tegel.

Den naturligt lagrade mineraljorden består av lermorän, sandmorän och sand och i viss mån siltmorän på större djup.

Geologiska kartor från SGU indikerar att berg förväntas förekomma på ett djup av 5 till 10 meter under markytan, och i ett mindre område söder om terminalen på 3 till 5 meter, där berget bedöms utgöras av kalksten. Slagsonderingar tyder på att jorddjupet uppgår till minst cirka 5 m.

Planområdet ligger inom normalriskområde för markradon.

Grundvatten

I samband med markundersökning har grundvatten inte observerats i installerade grundvattenrör. I öppna skruvborrhål har vatten (sjunkvatten) observerats på cirka tre meters djup, motsvarande nivå cirka tio meter över nollplanet (PQ Markmiljö & Geoteknik AB, 2026a).

Konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer, med stöd av de geotekniska undersökningarna, att de geotekniska förhållandena är goda för den tänkta exploateringen.

Detaljerad utredning av jordlagerföljd och utredning/beskrivning av befintliga fyllnadsmassor samt beskrivning av förhållanden efter rivning av befintlig källargrundläggning behöver dock utföras i samband med detaljprojektering och genomförande av detaljplanen.

Byggnader ska utföras radonskyddade eftersom planområdet ligger inom normalriskområde för markradon.

3.2 Naturvärden

Naturvärden, naturvårdsplan, områdesskydd, arter att särskilt uppmärksamma och miljöer som omfattas av samrådsskyldighet

Förutsättningar

Naturvärdena i planområdet finns i huvudsak i den nordvästra delen av planområdet och utgörs av öppen ruderatmark med fruktträd och bärbuskar i raka rader. Inom området finns ett stort bestånd av den fridlysta orkidén skogsknipprot.

För planområdet har flera naturvärdesinventeringar och kompletterande inventeringar utförts. Nedan följer en genomgång av de framtagna inventeringarna.



Ortofoto från 2025 med de områden som berörts av inventeringar vid olika tillfällen markerade.

För den nordvästra delen av planområdet har en naturvärdesinventering utförts (Calluna AB, 2017). Naturvärdesinventeringen visar att det finns två områden inom planområdets norra delar med naturvärden enligt standardiserad klassificering. Det ena området tillhör klass 2 – högt naturvärde och utgörs av torr ruderatmark där en hotad art förekommer. Området har fina värden kopplat till ruderata miljöer. Det andra området tillhör klass 4 – visst naturvärde och utgörs av igenvuxen fruktodling som domineras av höga gräs.

För den nordvästra delen av planområdet har en utökad inventering av träd och buskar genomförts (Trädkonsult i Skåne AB, 2020). Inventeringen visar att det inom området finns drygt 100 träd och cirka 75 buskar som bedömts som väsentliga ur ett biologiskt, ekologiskt och estetiskt perspektiv.

För den nordvästra (Ekologigruppen, 2020) och den nordöstra (Ekologigruppen, 2024) delen av planområdet har det genomförts inventering av skogsknipprot. Skogsknipprot är en fridlyst orkidé som rapporterats finnas i den norra delen av planområdet. Vid inventering i augusti 2020 noterades 584 stjälgar av skogsknipprot i den nordvästra delen av planområdet fördelade på 41 unika punkter. Vid inventeringen noterades att skogsknipprot alltid växer i närhet till träd som är åtminstone 15–20 år gamla. Under juli och augusti 2024 gjordes kompletterande inventeringar inom den nordöstra delen av planområdet. Vid inventeringen i augusti hittades nio stjälgar i tre små bestånd cirka 30 meter från en tidigare känd förekomst på andra sidan Ollebovägen.



Ortofoto från 2025. Bestånd av skogsknipprot från inventering 2020 markerade med gröna punkter och bestånd från inventeringen 2024 markerade med röda punkter.

Den nordöstra delen av planområdet har även i juni 2024 inventerats med hänsyn till fågellivet (Ekologigruppen, 2024). Vid inventeringen noterades fyra fågelarter som förefaller ha revir i eller alldeles intill området. Dessa utgörs av blåmes, talgoxe, gransångare och svarthätta. Alla dessa arter är vanliga och med en stabil eller ökande population. Speciellt de två sistnämnda arterna ökar

påtagligt i den södra delen av landet. Samtliga inom inventeringsområdet funna fågelarter är generalister som klarar av ung skog, gammal skog, trädgårdar, parker och egentligen all form av lövträdsbevuxna marker. De lokala populationerna kommer inte att påverkas av detaljplanen då liknande miljöer finns rikligt i närområdet.

I augusti 2026 har ytterligare inventering av den nordöstra delen av planområdet genomförts (Calluna AB, 2026). Inventeringen visar inte några fynd av fridlysta arter inom grupperna kärlväxter, insekter, reptiler och groddjur. Området bedöms inte ha potential för att hysa fridlysta eller rödlistade arter.

Naturvärdesinventering har även utförts för den södra delen av planområdet (Calluna AB, 2024). Inventeringen visar att det i den sydöstra delen av planområdet finns ett område med naturvärden enligt standardiserad klassificering. Området är av naturvärdesklass 4 - visst naturvärde. Området omfattar en klippt gräsmatta med inslag av blommande örter med fruktodling dominerad av päron och äpple. Inga värdearter påträffades under fältarbetet och området bedöms ha begränsad potential att hålla värdearter vid andra tider på året. Inventeringen visar också att ett flertal fridlysta och rödlistade fågelarter finns inom området.

Kompletterande inventering av fladdermöss har genomförts under sommaren 2025 (E. Jensen Natur & Kultur, 2025). Inventeringen omfattade både manuell och automatisk övervakning med autoboxar på utvalda platser. Totalt registrerades fem fladdermusarter. Nordfladdermus var den art som dominerade inspelningarna. De övriga arterna, större brunfladdermus, dvärgpipistrell, vattenfladdermus och gråskimlig fladdermus, observerades i betydligt lägre antal. Ingen koloni eller dagtillhåll hittades inom området, och inventeringen visar att området har ringa betydelse för arternas långsiktiga bevarandestatus.

Kompletterande inventering av häckfågel har genomförts under april till juni 2025 (Calluna AB, 2025a). I inventeringen observerades totalt 29 fågelarter som bedömdes häcka inom området. Områdets fågelfauna bedöms vara sammansatt av vanligt förekommande arter med visst inslag av mer hänsynskrävande arter. Bland dessa kan nämnas stare (sårbar och minskande art), skogsduva (minskande art), och strandskata (nära hotad och minskande art). Dessa, och en rad andra arter, är direkt knutna till områdets mänskliga strukturer som byggnader och fågelholkar.

Planområdet har potential att bidra till naturvärden genom att ekostråket planläggs som natur och bidrar till att stärka den gröna kopplingen från Malmös centrala delar ut till Bunkeflo strandängar.

Naturvårdsplan

Planområdet omfattar en del av ett utpekad område i *Naturvårdsplan för Malmö 2023 - 2030*, Förvildad handelsträdgård i Ollebo. Naturtypen är ruderatmark. Området har värdeklass N2 – mycket högt naturvärde enligt naturvårdsplanens gradering.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande påverkar befintliga naturvärden genom att ett område av naturvärdesklass 4 - visst naturvärde i den sydöstra delen av planområdet tas i anspråk för exploatering. Området omfattar en klippt gräsmatta med inslag av blommande örter med fruktodling dominerad av päron och äpple.

Övriga delar av planområdet med naturvärden, ett område av naturvärdesklass 2 och ett av naturvärdesklass 4, skyddas genom att planläggas som natur.

I den nordöstra delen av planområdet kommer träd behöva avverkas för att möjliggöra exploatering. Dessa träd har inte något naturvärde enligt standardiserad klassificering.

Potential för naturvärden

Detaljplanens genomförande innebär att delar av planområdet planläggs som natur vilket medför att delområden med höga naturvärden i nordvästra delen av planområdet kan utvecklas för att stärka befintliga naturvärden.

Naturvårdsplan

Detaljplanens genomförande medför att delar av ett område av naturvärdesklass 2 i naturvårdsplanen planläggs som natur och därmed skapas bättre förutsättningar för naturvärdena att långsiktigt utvecklas.

Arter att särskilt uppmärksamma

Inom och i anslutning till planområdet har det identifierats 44 arter som är skyddade i artskyddsförordningen; 38 fåglar, 5 fladdermöss och en orkidé.

Fåglarnas häckningsmöjligheter kan påverkas av avverkning av buskar och träd samt rivning av befintliga byggnader. Därför får avverkning av buskar och träd samt rivning av befintliga byggnader inte ske under häckningsperioderna för de fåglar som häckar i respektive miljö. Det innebär att avverkning av träd och buskar inte får ske mellan den 10 mars och den 31 juli och rivning av byggnader inte får ske mellan den 1 mars och den 30 september.

Fladdermössen bedöms inte påverkas i någon större omfattning av detaljplanens genomförande och området bedöms ha ringa betydelse för de

observerade arternas bevarandestatus. Det är inte troligt att det finns kolonier eller dagtillhåll inom området på grund av den belysning som redan finns inom området och eftersom området är relativt litet och omgivet av storskalig infrastruktur. Området används troligtvis som säker transportsträcka mellan lämpliga biotoper som ligger utanför planområdet. Under inventeringen (E. Jensen Natur & Kultur, 2025) sågs nordfladdermus jaga kring belysning längs Ollebovägen. Det verkar som om belysning bidrar till att göra området attraktivt som jaktlokal för nordfladdermus åtminstone under vissa delar av året. Ändring av markanvändningen antas därför inte innebära något substantiellt hot mot någon av de registrerade arterna inom området. De nordfladdermöss som besöker området för att jaga bedöms fortsatt kunna göra det även efter utförda ändringar av markanvändandet.

En del av beståndet av den orkidé, skogsknipprot, som identifierats inom planområdet kommer behöva flyttas för att möjliggöra exploatering. De nio exemplar som har påträffats i den nordöstra delen av planområdet kommer att flyttas till den nordvästra delen av planområdet. Länsstyrelsen Skåne har lämnat dispens från fridlysningsbestämmelserna så att de nio exemplaren av skogsknipprot kan grävas upp och flyttas (Länsstyrelsen Skåne, 2026). Dispensen gäller i fem år från den dagen detaljplanen vunnit laga kraft.

Åtgärder för att minimera eller kompensera

Åtgärder för att kompensera för de naturvärden som går förlorade genom att området av naturvärdesklass 4 i den sydöstra delen av planområdet exploateras ska kompenseras med åtgärder inom fastigheten Bunkeflostrand 14:1 och med åtgärder inom angränsande del av *Ekostråket*.

Åtgärder för att kompensera för de träd som avverkas i den nordöstra delen av planområdet ska ske i angränsande delar av *Ekostråket*.

Vilka åtgärder som ska vidtas ska studeras mer ingående och redovisas till granskningsskedet.

3.3 Sociala frågor

Barnperspektiv

Förutsättningar

Delar av planområdet, *Ekostråket*, utgör ett viktigt grönstråk i Malmö stad som ska vara lättillgängligt för alla befolkningsgrupper. I den delen av *Ekostråket* som ingår i planområdet finns möjlighet för oskyddade trafikanter att röra sig separerade från motortrafik i en grön miljö. Övriga delar av planområdet planläggs för användningar som inte direkt är målpunkter för barn och unga.

I dagsläget saknas separerade ytor för oskyddade trafikanter längs Ollebovägen.

Konsekvenser

Tillgängligheten till planområdet för barn och unga förbättras genom att separerad gång- och cykelväg anläggs längs Ollebovägen. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig från stadens centrala delar ut till kusten i ett sammanhängande grönt stråk stärks genom att delar av planområdet som är en del av *Ekostråket* planläggs som natur. Det ger också bättre förutsättningar för barn och unga att röra sig fritt till, från och genom planområdet.

Jämlikhet

Förutsättningar

I Vintrie finns, verksamhetsområden, befintlig blandad stad och park, natur och gröna stråk. Den västra delen av Vintrie utgörs av verksamhetsområde och natur medan den östra utgörs av blandad stad och natur.

I Vintrie finns inga tydliga målpunkter för kultur- eller fritidsverksamheter. Men genom Vintrie sträcker sig två viktiga gröna stråk, *Ekostråket* och *Naturstråket* längs Vintriediket, som är av stor betydelse för Malmöbornas rekreationsmöjligheter.

Planområdet är välförsett med kollektivtrafik. Inom 500 meter från planområdet ligger hållplatsen Malmö Ollebo som trafikeras av stadsbussar med täta avgångar. Till Hyllie station som trafikeras av tåg, region- och stadsbussar är det cirka två kilometer.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bidrar med fler arbetsplatser i ett kollektivtrafikhögt läge. Detaljplanens genomförande bidrar också till att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten till, från och genom området för oskyddade trafikanter. Samt att stärka den gröna kopplingen som *Ekostråket* utgör.

3.4 Service

Samhällsservice

Förutsättningar

Inom planområdet finns ingen samhällsservice idag.

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 medger användningarna industri, kontor och drivmedel och bedöms inte medföra någon påverkan på samhällsservice i Malmö.

Kommersiell service

Förutsättningar

Inom planområdet finns ingen kommersiell service idag. Direkt norr om planområdet finns en drivmedelsstation och en snabbmatsrestaurang

Närmaste större livsmedelsbutik finns i Hyllie, cirka tre kilometer öster om planområdet. Närmaste centrumbildning med apotek och andra butiker ligger också i Hyllie cirka tre kilometer öster om planområdet.

Konsekvenser

Detaljplanen möjliggör för en drivmedelsanläggning att etablera sig vilket kan medföra ett tillskott i utbudet av kommersiell service i området.

3.5 Miljö

Klimatpåverkan

Förutsättningar

Befintlig bebyggelse inom planområdet består av lager och logistikverksamhet. Byggnaderna omfattar en byggnadsarea på cirka 25 000 kvadratmeter.

Inom planområdet finns stora träd framförallt i den västra delen av planområdet. Det finns även träd i den östra delen av planområdet men de är inte lika stora som de i väster.

Byggaktören är inte medlem i LFM30.

Konsekvenser

Befintlig bebyggelse föreslås rivas.

Träden i den östra delen av planområdet tas bort medan träden i den västra delen bevaras.

Ett genomförande av detaljplanen innebär ny bebyggelse vilket alltid har en klimatpåverkan.

Dagvatten

Förutsättningar

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. I dagsläget har fastigheten Bunkeflostrand 14:1 två serviser som leds till det kommunala dagvattennätet. Fastigheten Bunkeflo 1:5 har ingen anslutning idag.

Efter exploatering ska Bunkeflostrand 14:1 fortsatt avvattnas via de två befintliga serviserna och Bunkeflo 1:5 ska erhålla en ny anslutningspunkt.

Planområdet ligger inom båtadsområde för två dikningsföretag, Vintrie-Bunkeflo dikningsföretag år 1998 och Dikningsföretag Vintrie-Bunkeflo av år 1949. Nedströms leds avvattningen via dikningsföretagen Nr 1, 5, 12 och 14 samt nr 2 och 10 Naffentorp, Skumparp samt en del på Västra Klagstorp (1898) och Bunkeflodiket (1998). Enligt uppgift från VA SYD belastar området inte dikningsföretagen utan leds till det kommunala ledningsnätet och vidare västerut.

Planområdet är förhållandevis flackt. Markhöjderna inom planområdet ligger mellan cirka 12 och 15 meter över nollplanet. Ett antal djupa lågpunkter finns inom Bunkeflostrand 14:1, bland annat vid nedsänkta lastkajer intill byggnaden. Avrinningen samlas i dagsläget i flera mindre lågpunkter. Vid flera av de lågpunkter som ligger på asfalterade ytor finns rännstensbrunnar. Det finns inga större flödesvägar inom området och inte heller några större flödesvägar som passerar genom planområdet. Endast en begränsad volym rinner in mot planområdet.

Konsekvenser

I planförslaget finns tillräckliga ytor för att möjliggöra att fördröjning och rening av dagvatten kan hanteras inom kvartersmark innan dagvattnet släpps till det kommunala nätet. Till granskningen kommer en höjdsättning av området tas fram och planhandlingarna kommer kompletteras med en beskrivning av vilka ytor som krävs för att kunna fördröja dagvatten och vilka anläggningar som krävs för att kunna rena dagvatten.

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 Södra Öresunds kustvatten. Södra Öresunds kustvatten uppnår idag måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Ej god kemisk status uppnås på grund av halterna av de prioriterade ämnena antracen, bromerad difenyleter (PBDE), kvicksilver och kvicksilverföreningar samt fluoranten.

Gällande miljökvalitetsnorm för Södra Öresunds kustvatten är god ekologisk status och god kemisk status år 2027. Mindre stränga krav gäller PBDE samt kvicksilverföreningar. Halterna av dessa ämnen får dock inte öka. För ämnena antracen och fluoranten ges en tidsfrist till 2027 då det bedöms tekniskt omöjligt att uppnå normen inom ursprunglig tidsram på grund av kunskapsbrist.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms innebära att recipienten Södra Öresunds kustvatten inte påverkas negativt. Inom planområdet finns utrymme att rena dagvatten genom oljeavskiljare, filtermagasin eller torrdammar innan det släpps till recipienten. Till granskningen kommer planförslaget kompletteras med vilka anläggningar som krävs för att kunna rena dagvattnet inom planområdet så att inte miljökvalitetsnormerna påverkas negativt.

Luftkvalitet

Förutsättningar

Halterna av kvävedioxid inom planområdet är beräknade till 6-8 mikrogram per kubikmeter luft (årsmedelvärde) i planområdets centrala delar och 8-10 mikrogram per kubikmeter luft (årsmedelvärde) i planområdets ytterkanter 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 industri- och drivmedelsverksamhet vilket bedöms medföra en ökning av antalet trafikrörelser med tunga fordon, vilket riskerar att försämra luftkvaliteten. I förhållande till befintliga trafikmängder på kringliggande vägnät är däremot ökningen av antalet trafikrörelser med tunga fordon liten i sammanhanget.

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

Mikroklimat

Förutsättningar

Planområdet är till stora delar hårdgjort idag men med inslag av uppvuxna träd framförallt i de nordvästra delarna av planområdet.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande möjliggör för en högre exploateringsgrad och att ytterligare ytor blir hårdgjorda. Detta kan bidra till ett blåsigare mikroklimat med risk för höga temperaturer inom delar av planområdet. Mikroklimatet kommer studeras mer ingående till granskningsskedet.

Dagsljus

Förutsättningar

Delar av planområdet är bebyggt idag. Planområdet omgärdas av infrastruktur och grönytor förutom i norr där närmast angränsande bebyggelse ligger cirka 15 från planområdesgränsen. Bebyggelsen har en byggandshöjd på cirka åtta meter.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen möjliggör för ny bebyggelse med en högsta nockhöjd på 15 och 30 meter inom planområdet. Närmast angränsande bebyggelse ligger på ett sådant avstånd att den inte bedöms påverka möjligheterna för dagsljus i bebyggelse inom planområdet. Det finns möjlighet att placera arbetsplatser och andra rum där människor vistas mer än tillfälligt så att de uppfyller dagsljuskraven enligt BBR.

3.6 Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Förutsättningar

Trafikbuller

Planområdet är utsatt för vägtrafikbuller från Yttre Ringvägen, Gottorpsvägen och Lorensborgsgatan samt spårtrafikbuller från Öresundsbanan.

Konsekvenser

Trafikbuller

Detaljplanen möjliggör inte för några bostäder och de befintliga bostäder som ligger närmast planområdet ligger på ett sådant avstånd från planområdet, och med stora infrastrukturanläggningar mellan, att de inte bedöms påverkas av detaljplanens genomförande.

Verksamhetsbuller

Ett genomförande av detaljplanen kan medföra bullerpåverkan från industri. Närmaste bostäder ligger på ett sådant avstånd från planområdet, och med stora infrastrukturanläggningar mellan, att de inte bedöms påverkas av detaljplanens genomförande.

Förorenad mark

Förutsättningar

Marken har undersökts i syfte för att säkerställa markens lämplighet enligt plan- och bygglagen (Ramböll Sverige AB, 2016b och PQ Geoteknik & Miljö AB, 2026b).

Enligt markmiljöundersökningarna har marken i och omkring undersökningsområdet utgjorts av fruktodlingar från 1940-talet fram till 1990-talet. I samband med utbyggnad av Yttre Ringvägen omkring år 2000 ändrades markanvändningen inom större delen av undersökningsområdet till logistikändamål med uppställningsytor för tunga fordon, godshantering och etablering av verksamhetsbyggnader.

Markmiljöutredningen från 2016 (Ramböll Sverige AB, 2016b) omfattar provtagning inom de delar av planområdet som ligger inom fastigheten Bunkeflo 1:5. Markmiljöutredningen från 2026 (PQ Geoteknik & Miljö AB, 2026b) omfattar de delar av planområdet som ligger inom fastigheten Bunkeflostrand 14:1.

I utredningarna konstateras att inga halter över naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) har påträffats inom området.

Ett samlingsprov från den södra delen av Bunkeflo 1:5 visar halter av aldrin och dieldrin över naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM).

I några borrhypor inom Bunkeflostrand 14:1 har halter av tungmetaller, PAH och PCB över riktvärdet för KM påvisats.

I prover från mulljord inom Bunkeflostrand har spår av bekämpningsmedel påvisats. Halterna understiger riktvärdet för MKM.

Analys av asfaltprover visar inga förhöjda halter av PAH, vilket innebär att stenkolstjära inte har påvisats. Asfalten bedöms därmed utgöra normal asfalt (klass 1).

Några grundvattenprov har inte kunnat tas, eftersom samtliga installerade grundvattenrör var torra vid provtagningstillfällena. Utifrån utförda fältobservationer och resultaten från jordprovtagningen har inga indikationer på en föroreningssituation framkommit som bedöms kunna påverka grundvattnet.

Konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planområdet är lämpligt för markanvändningarna industri, kontor, drivmedel, natur och gata utan några åtgärder avseende markföroreningar.

De miljötekniska markundersökningarna är översiktliga och det kan inte uteslutas att det finns ytterligare föroreningar inom området. Den som utför markarbeten har en anmälningsskyldighet till miljöförvaltningen om föroreningar påträffas. Entreprenören bör därför vara uppmärksam på lukt- eller synintryck som indikerar föroreningsförekomst. Vid misstänkt påträffade föroreningar ska miljöförvaltningen omedelbart kontaktas för samråd kring vidare hantering.

Hälsofarlig värme

Förutsättningar

Stora delar av planområdet är hårdgjorda idag. I direkt anslutning till planområdet ligger *Ekostråket* som är en större sammanhängande grönyta.

Enligt underlag från Malmö stad är planområdet påverkat av höga marktemperaturer idag, vilket medför hälsorisk framförallt för sårbara grupper som vistas i området. Underlag från Malmö stad visar samtidigt att området tillhör de delar av Malmö som är minst sårbara för extremvärme.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande möjliggör för användningar som inte medför stadigvarande vistelse för sårbara grupper. Planens genomförande möjliggör att uppvuxen grönska inom det som planläggs som natur bevaras, vilket har en positiv inverkan på mikroklimatet och bidrar till att minska den hälsofarliga värmen.

Risk för översvämning från skyfall

Förutsättningar

Planområdet är förhållandevis flackt. Markhöjderna inom planområdet ligger mellan cirka 12 och 15 meter över nollplanet. Ett antal djupa lågpunkter finns inom Bunkeflostrand 14:1, bland annat vid nedsänkta lastkajer intill byggnaden. Nedströms planområdet finns tre viadukter under Yttre Ringvägen som utgör lokala lågpunkter där vatten riskerar att bli stående vid skyfall.

En skyfallsutredning har tagits fram (Sweco Sverige AB 2026a). I utredning har en skyfallsmodell tagits fram. I modellen har simuleringar av dagens situation och av ett framtida scenario där området är fullt utbyggt enligt planförslaget tagits fram.

Simulering av dagens situation för ett klimatkompenserat 100-årsregn visar att vatten ställer sig i flera lokala lågpunkter inom planområdet, främst på asfaltsytor men även i naturområden. I dagens situation blir inget vatten stående på Ollebovägen. Det maximala vattendjupet inom området uppgår till cirka 1,1 meter längs med byggnadens västra och södra kant vid lastplatser. Den totala maxvattenvolymen som tillfälligt breder ut sig inom planområdet är cirka 6 500 kubikmeter.

Nedströms planområdet finns tre viadukter under Yttre Ringvägen. Viadukterna är lokala lågpunkter och känsliga för tillförsel av mer skyfallsvatten. I simuleringen av nuläget med ett klimatkompenserat 100-årsregn beräknas den maximala vattennivån ligga på följande nivåer; viadukt 1 +7,6 meter, viadukt 2 +9,5 meter, viadukt 3 +8,3 meter.

Simulering för ett framtida scenario har tagits fram utifrån en översiktlig framtida höjdsättning med utgångspunkten att skyfallet inte ska orsaka skada på ny bebyggelse, inte påverka upp- och nedströms liggande områden negativt samt säkerställa framkomlighet inom området. Planområdet är flackt och det kommer inom området finnas ytor på kvartersmark som inte kan bebyggas. Genom att höjdsätta dessa ytor så att vatten vid skyfall blir stående där kan det säkerställas att ny bebyggelse inom planområdet inte riskerar att översvämmas vid skyfall samt att kringliggande områden inte påverkas negativt.

Simuleringen av ett framtida scenario visar att maxvattendjupet i viadukt 1 och 2 är oförändrat medan maxvattendjupet stiger något i viadukt 3, ökningen är dock mindre än fem centimeter.

En mer detaljerad höjdsättning av området behöver tas fram för att säkerställa att exploatering kan ske utan konsekvenser på ny och befintlig bebyggelse samt framkomlighet vid en skyfallshändelse.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande medför att exploateringsgraden ökar och en större andel av marken blir hårdgjord inom planområdet. Skyfallsutredningen (Sweco Sverige AB 2026a) visar att det finns tillräckliga ytor inom planområdet för att kunna hantera ett klimatkompenserat 100-årsregn utan att det påverkar ny bebyggelse eller områden uppströms och nedströms planområdet. Till granskningsskedet kommer en mer detaljerad höjdsättning av området tas fram och planhandlingarna kommer kompletteras med bestämmelser som säkerställer att tillräckliga ytor för att kunna hantera skyfall finns inom planområdet.

Risk för översvämning från hav och vattendrag

Förutsättningar

Planområdet ligger mellan cirka 12 och 15 meter över nollplanet och inte i närheten av havet eller något vattendrag.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande medför ingen påverkan på risken för översvämning från hav och vattendrag.

Risk för olyckor

Förutsättningar

En riskutredning har tagits fram (Bengt Dahlgren brand & risk AB 2026). Riskutredningen har identifierat följande riskkällor som påverkar planområdet:

- Yttre Ringvägen/E20 (primär rekommenderad led för transporter av farligt gods).
- Påfarten från Lorensborgsgatan till Yttre Ringvägen.
- Lorensborgsgatan där det transporteras farligt gods till målpunkter i sydvästra Malmö.
- Öresundsbanan i söder.
- Drivmedelsstationer i norr (en befintlig drivmedelsstation och en planerad inom aktuellt planområde).

Det kan förekomma transporter med farligt gods på Lorensborgsgatan till målpunkter i västra Malmö. För järnvägen som går öster om planområdet får inga transporter av farligt gods ske på aktuell sträcka.

Föreslagen markanvändning inom planområdet är ur riskhänseende mindre känsliga markanvändningar. Den principiella utgångspunkten är därför att

markanvändningen kan vara möjlig nära transportleder för farligt gods, men att korta avstånd till riskkällor behöver hanteras genom lämplig placering, utformning och vid behov riskreducerande åtgärder.

De riskkällor som främst behöver beaktas är Yttre Ringvägen/E20 med påfart, Lorensborgsgatan samt befintlig och planerad drivmedelsstation. Riskbilden bedöms i första hand styras av Yttre Ringvägen/E20 och väganslutningarna i planområdets södra och östra delar. Öresundsbanan bedöms utgöra ett sekundärt riskbidrag vid aktuella avstånd, medan drivmedelsstationerna behöver hanteras separat genom skyddsavstånd och tekniska krav kopplade till hantering av brandfarlig vara.

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM) ska riskhänsyn normalt tillämpas inom 200 meter från rekommenderad led för transport av farligt gods. Vägledningen anger att området 0–30 meter från transportled i första hand bör hållas fritt från bebyggelse och inte uppmuntra till stadigvarande vistelse. I intervallet 30–70 meter kan mindre känslig markanvändning, exempelvis industri, lager utan betydande handel, tekniska anläggningar och parkering, normalt vara möjlig under förutsättning att få personer vistas där och att personerna är vakna.

Avståndet mellan närmsta körbanan (vägkant) på E20/Yttre Ringvägen och planområdesgräns uppgår till cirka 17 meter, avståndet till påfarten är som kortast cirka sju meter. Närmsta spårmitt på Öresundsbanan ligger ca 50 meter från planområdesgränsen. Till Lorensborgsgatan är det cirka 11 meter. Avståndet till järnvägen i öster som förbinder Öresundsbanan med Citytunneln ligger som minst cirka 90 meter från planområdet och har inga farligt godstransporter.

Direkt norr om planområdet inom fastigheten Tankstället 3 ligger en drivmedelsstation. Inom fastigheten Tankstället 3 förvaras både brandfarlig vätska och gas. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har tagit fram en handbok för hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer (2015) som redovisar en bensinstations riskkällor och skyddsavstånd till dessa.

Det största skyddsavståndet som redovisas i handboken är mellan anordning för brandfarlig vätska och platser där människor vanligen vistas (t.ex. bostäder, kontor, gatukök, servering och butik), verksamhet med hög brandbelastning, verkstad eller annan verksamhet med gnistbildande verksamhet eller förekomst av öppen eld. Mellan anordningar för brandfarlig vätska och ovan nämnda platser rekommenderas följande skyddsavstånd:

- Påfyllnadsanslutning till cistern där drivmedel förvaras, skyddsavstånd: 25 meter (avståndet kan halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass

EI 60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster. Hela skyddsavståndet gäller för entréer till byggnader).

- Mätarskåp, skyddsavstånd 18 meter.
- Pejlförskruvning, skyddsavstånd 6 meter
- Cisternavlufningens mynning, skyddsavstånd 12 meter.

I den södra delen av fastigheten Tankstället 3 förvaras fordonsgas. Mängden fordonsgas som förvaras inom fastigheten uppgår till strax över 2000 liter. Enligt rekommenderade skyddsavstånd ska avståndet från förvaringen av fordonsgas till närmaste byggnad utanför anläggningen vara minst 25 meter.

Planförslaget möjliggör för en drivmedelsstation i den nordöstra delen av planområdet direkt söder om fastigheten Tankstället 3.

Konsekvenser

I riskutredningen konstateras att föreslagen markanvändning bedöms möjlig ur riskhänseende. Bedömningen förutsätter att bebyggelsens placering och utformning riskanpassas, särskilt inom 30 meter från Yttre Ringvägen/E20, samt att förutsättningar kopplade till befintlig och planerad drivmedelsstation förs vidare i fortsatt planarbete.

Planförslaget reglerar genom egenskapsbestämmelsen m₁ att riskreducerande åtgärder ska vidtas för området som ligger inom 30 meter från påfarten till Yttre Ringvägen. Med de åtgärderna bedöms planens genomförande vara lämpligt ur riskhänseende kopplat till Yttre ringvägens funktion som transportled för farligt gods.

Mellan anordningar för brandfarlig vätska på fastigheten Tankstället 3 och planområdet erhålls ett avstånd som överstiger 25 meter. Det största skyddsavståndet är därmed uppfyllt och inga åtgärder bedöms behövas med hänsyn till detta.

Avståndet mellan gasanläggningen i den södra delen av fastigheten Tankstället 3 och planområdet är cirka 8,5 meter. Om byggnad uppförs i lägst brandteknisk klass EI 60 behöver skyddsavståndet till närmaste byggnad utanför anläggningen vara minst 12,5 meter. Det gör att ny bebyggelse inom planområdet kan uppföras som närmst fyra meter från fastighetsgränsen till Tankstället 3.

För en ny drivmedelsstation i planområdets nordöstra del finns det möjlighet att placera riskkällor på ett behörigt avstånd från befintliga och planerade byggnader och anordningar. Var riskkällor placeras och hur riskerna hanteras redovisas i ansökan om bygglov och tillstånd.

Sammantaget bedöms detaljplanen kunna genomföras med hänseende till risk för olyckor.

Elektromagnetiska fält

Förutsättningar

I den nordöstra delen av planområdet i anslutning till Ollebovägen finns en befintlig nätstation.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande medför att elförsörjningen till området behöver förstärkas. Detaljplanen möjliggör att en ny nätstation uppförs i anslutning till den befintliga nätstationen i den nordöstra delen av planområdet.

Nätstationerna är placerade på ett sådant avstånd till närmaste bebyggelse att det inte medför någon påverkan från elektromagnetiska fält.

3.7 Trafik

Gångtrafik

Förutsättningar

De östra delarna av planområdet är svårtillgängligt för gående. Gångväg finns längs båda sidor av Gottorpsvägen men den slutar i korsningen med Ollebovägen som saknar gångbanor i dagsläget.

Den västra delen av planområdet är mer tillgängligt för gående. Genom *Ekostråket* finns gångstråk och gemensam gång- och cykelväg. Väster om planområdet finns övergångsställe med mittrefug för fotgängare som behöver ta sig över Gottorpsvägen.

Konsekvenser

Vid ett genomförande av planförslaget kommer Ollebovägen få ny utformning med gångbana längs båda sidorna. Det gör att planområdet blir mer lättillgängligt för gående.

Planförslaget möjliggör även för en ny anslutning för gående till planområdet från *Ekostråket* i nordväst vilket också gör att planområdet blir mer lättillgängligt för gående.

Cykeltrafik

Förutsättningar

Cykelvägar finns genom *Ekostråket* i anslutning till planområdet i dagsläget. Cykelbanor finns även längs båda sidor av Gottorpsvägen. Cykelbanan slutar i korsningen med Ollebovägen som idag saknar cykelbanor.

I översiktsplanen finns ett föreslaget cykelstråk i öst-västlig riktning genom planområdet och ett i nord-sydlig riktning i anslutning till planområdet längs Lorensborgsgatan.

Konsekvenser

Vid ett genomförande av planförslaget anläggs en ny cykelväg längs Ollebovägen och då blir planområdet mer tillgängligt för cyklister.

Planförslaget möjliggör även för en ny anslutning för cyklister till planområdet från Ekostråket i nordväst vilket också gör att planområdet blir mer lättillgängligt för cyklister.

Kollektivtrafik

Förutsättningar

Planområdet bedöms ligga i kollektivtrafiknära läge. Närmsta busshållplats ligger inom 500 meters gångväg från planområdet. Busshållplatsen trafikeras av stadsbusslinje 6.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra några konsekvenser för kollektivtrafiken.

Motortrafik

Förutsättningar

Planområdet nås med motortrafik norrifrån från Gottorpsvägen via Ollebovägen.

Trafikmängden uppgår enligt mätningar på Ollebovägen till cirka 3 800 fordon per dygn (år 2021).

Vid simuleringar av nuläget syns vissa problem med framkomligheten i korsningen mellan Ollebovägen och Gottorpsvägen. Simuleringen visar att fordon som ska köra ut från Ollebovägen (framför allt vänstersvängande) stundtals får vänta länge och ibland ger upp och istället väljer väg via cirkulationsplatsen vid Lorensborgsgatan. Även för vänstersvängande trafik in

till Ollebovägen ses i dagsläget lång väntetid och även att de fordon som gör vänstersväng ofta gör detta i allt för snäva tidsluckor vilket då i sin tur innebär att genomgående trafik måste anpassa sin hastighet. För svängande lastbilsrörelser i dagens korsning med Ollebovägen krävs ofta stora svepradier som då inkräktar på mötande körfält.

Västerifrån ses även under förmiddagens maxtimma att det friliggande övergångsstället väster om Ollebovägen ger upphov till köbildning för genomgående trafik.

Konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen innebär utökade verksamheter inom planområdet med högre andel stora och tunga fordon som kommer påverka trafiksituationen på kringliggande gator. En trafikutredning har tagits fram för området (Sweco Sverige AB 2026b). I utredningen beräknas trafikmängden på Ollebovägen efter detaljplanens genomförande uppgå till 3 100 fordon per dygn. I jämförelse med trafikmätningen från 2021 är det en minskning. Det anses rimligt då verksamheterna 2021 var mer transportintensiva med mindre andel stora och tunga fordon och med verksamheter som uthyrning och flyttverksamhet.

För att hantera den förändrade trafiksituation som planens genomförande medför och korsningen mellan Ollebovägen och Gottorpsvägen som redan i dagsläget har vissa problem med framkomligheten planeras en ny infart från Lorensborgsgatan och en fri högersväng ut från Ollebovägen till Gottorpsvägen. Det innebär att vänstersväng från Gottorpsvägen in på Ollebovägen kan tas bort. Det ger en trafiksituation med god kapacitet och förenklar korsningen mellan Ollebovägen och Gottorpsvägen.

Mobilitet och parkering

Förutsättningar

Planområdet utgörs idag av stora hårdgjorda ytor som rymmer ett stort antal markparkeringar. Markparkeringarna används av befintliga verksamheter inom planområdet.

Konsekvenser

Parkeringsbehovet ska anordnas enligt *Policy för mobilitet och parkering i Malmö, 2026*. Tillräckliga ytor för parkering finns inom kvartersmark.

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.

Befintliga bilparkeringsplatser som tas bort vid ett genomförande av detaljplanen ska ersättas av nya parkeringsplatser inom samma fastighet.

3.8 Teknisk infrastruktur

Ledningar för el, tele, gas och fjärrvärme

Förutsättningar

Befintliga ledningar för el, tele och gas finns i Ollebovägen.

Konsekvenser

Det är möjligt att ansluta planområdet till befintligt ledningsnät.

Elnätet behöver förstärkas och plats för ny nätstation finns i det nordöstra delen av planområdet.

Se även kapitel 5 Genomförande.

Ledningar för vatten och avlopp

Förutsättningar

Befintliga ledningar för vatten och avlopp finns i Ollebovägen. Ledningar för vatten och avlopp finns även i den södra delen av fastigheten Bunkeflo 1:5.

Konsekvenser

Det är möjligt att ansluta planområdet till befintligt ledningsnät.

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

Utrymme för att hantera avfall finns inom respektive fastighet inom planområdet.

4 Gällande planer och program, riksintressen och hushållningsbestämmelser enligt miljöbalken

4.1 Gällande planer och program

Översiktsplan

Översiktsplan för Malmö (2023) anger att delar av planområdet ska användas för verksamheter och delar ska användas för park eller natur större än fem hektar.

Verksamhetsområden är områden där företag som av olika skäl är störande för sin omgivning ska kunna säkras en långsiktigt stabil tillvaro.

Översiktsplanen anger vidare att verksamhetsområdet främst ska rikta sig mot verksamheter inom kategorierna ytkrävande lager och tillverkning samt småindustri och service. Översiktsplanen anger också att *Ekostråket* som går norr om verksamhetsområdet Ollebo förbinder staden med kusten. Stråket ska värnas och vidareutvecklas så att dess sammanlänkande funktion säkerställs.

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

Detaljplaner

Delar av planområdet är planlagt i dagsläget. De detaljplaner som berörs av aktuell detaljplan är Dp 4616, Dp 4598 och Dp 4501. Delar av de detaljplanerna kommer ersättas av aktuell detaljplan. Den del av Dp 4616 som berörs medger markanvändningen natur. Den del av Dp 4598 som berörs medger markanvändningen lokalgata, gång- och cykelväg och nätstation. Den del av Dp 4501 som berörs medger markanvändningen huvudgata och nätstation. Genomförandetiden för gällande detaljplaner har gått ut.



Gällande detaljplaner markerat i lila och aktuellt planområde markerat med röd linje.

4.2 Riksintressen

Planområdet berörs av de riksintressen som redovisas nedan.

Riksintresse för högexploaterad kust

Planområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust. Planområdet är redan ianspråktaget och en del av Malmö tätort och därmed bedöms detaljplanens genomförande inte påverka riksintresset.

Riksintresse för väg

E 20, Öresundsbron-Malmö-Göteborg-Örebro-Stockholm

Riksintresset ligger direkt söder om planområdet. Riksintresset utgörs av väg E20 som är en del i TEN-T stornätet och funktionellt prioriterad för godstransporter, del av funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods och vägar som binder samman anläggningar av riksintresse. Planförslagets genomförande bedöms inte medföra någon påverkan på riksintresset. Planförslaget medger

markanvändningen industri inom området som gränsar till Yttre Ringvägen (E20). Närmaste byggrätt ligger 17 meter från vägkant till påfart till Yttre Ringvägen (E20). För området mellan 17 och 30 meter från vägkant finns skyddsbestämmelser som reducerar risknivån så att den är acceptabel inom området (se 3.6 Hälsa och säkerhet, Omgivningsbuller, Risk för översvämning och Risk för olyckor).

Riksintresse för järnväg

Öresundsbanan

Öresundsbanan är av riksintresse som en del av TEN-T stornätet, järnväg som trafikeras av godstrafik och järnväg som trafikeras av långväga persontrafik. Planförslagets genomförande bedöms inte medföra någon påverkan på riksintresset eftersom det inte medger några markanvändningar som tillåter stadigvarande vistelse och nya byggrätter ligger minst 60 meter från spåret.

Riksintresse för civil luftfart

Malmö-Sturup flygplats utgör riksintresse för civil luftfart. Trots att den ligger utanför kommunen omfattas hela kommunens yta av ett skyddsområde för flygplatsen. Skyddsområdet avser objekt högre än 20 meter ovan mark- eller vattenytan. Inom delar av planområdet tillåts byggnader som är högre än 20 meter ovan markytan. Det medför att detaljplanen ska samrådats med Luftfartsverket.

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. Eftersom planförslaget ligger inom sammanhållen bebyggelse och inte tillåter någon bebyggelse högre än 45 meter bedöms detaljplanen vara förenlig med Försvarsmaktens riksintressen utan samråd.

5 Genomförandefrågor

5.1 Organisatoriska frågor

Ansvar för genomförande av allmän platsmark

Kommunen (Malmö stad) är huvudman för allmän platsmark. Det innebär att det är kommunen som ansvarar för utformning, utbyggnad och skötsel av all mark som enligt detaljplanen är allmän platsmark.

Ansvar för att minimera eller kompensera påverkan på naturvärden

Respektive fastighetsägare ansvarar för att kompensera de naturvärden som går förlorade vid exploateringen. Vilka åtgärder som ska genomföras kommer utredas vidare och beskrivas när detaljplanen ställs ut för granskning.

Malmö stad ansvarar för att flytt av de exemplar av skogsknipprot som finns i den nordöstra delen av fastigheten Bunkeflo 1:5 genomförs enligt beslut om dispens från fridlysningsbestämmelserna (Länsstyrelsen Skåne 2026).

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.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal avses att tecknas för genomförandet av detaljplanen. Exploateringsavtalet tecknas mellan kommunen och den fastighetsägare som är berörd. Avtalet innehåller överenskommelser om att ägare till fastigheten Bunkeflostrand 14:1 och Bunkeflo 1:5 ska bekosta utbyggnad av allmän plats inom detaljplanen och pekar ut de åtgärder som ska bekostas. Även marköverföringar kan regleras i exploateringsavtalet.

Exploateringsavtalet måste tecknas innan detaljplanen antas.

Markanvisning

Markanvisning kommer ske för byggrätten för drivmedel och industri i den nordöstra delen av planområdet som kommer att exploateras av privata aktörer. Malmö stads gällande riktlinjer för markanvisning ska följas.

Preliminär tidplan för genomförandet

Tidplanen för genomförandet är preliminär och kommer att ändras under projektets framskridande.

- Projektering av gator Q2 2028
- Upphandling av entreprenad Q2 2029 – Q1 2030
- Färdigställande av allmän platsmark när byggnation på kvartersmark är färdigställd

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. Brandposter behöver kompletteras, det finns i nuläget endast en brandpost vid den befintliga byggnaden på fastigheten Bunkeflostrand 14:1. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov. Placering av och flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt branschstandarden P114.

5.3 Ekonomiska frågor

Ersättning vid markförvärv och markintrång

Detaljplanens bestämmelse natur i den sydvästra delen av planområdet och delar av bestämmelsen gata i den östra delen av planområdet innebär att fastighetsägaren har rätt till ersättning av Malmö stad. Om parterna inte är överens om ersättningsbeloppet beslutas det av lantmäterimyndigheten i lantmäteriförrättning, enligt expropriationslagens regler. Rätten till ersättning gäller så länge detaljplanen gäller, även efter genomförandetiden.

Ansvar för exploateringskostnader

Utbyggnad av allmän platsmark

Utbyggnad av allmän platsmark bekostas av exploatören enligt exploateringsavtal.

Utbyggnad av teknisk infrastruktur

Utbyggnad av ledningar för el och nätstationer bekostas av den som har nytta av åtgärden.

Eventuell flytt av ledningar bekostas av den som har nytta av åtgärden.

Iordningställande av kvartersmark

Iordningställande av kvartersmark inför exploatering bekostas av respektive fastighetsägare.

Kompensationsåtgärder

Ett genomförande av detaljplanen medför att kompensationsåtgärden flytt av skogsknipprot är nödvändig för den nordöstra delen av fastigheten Bunkeflo 1:5. Detta bekostas av Malmö stad. Andra kompensationsåtgärder ska bekostas av respektive fastighetsägare.

Avgifter

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

Avgift för bygglov betalas av respektive fastighetsägare.

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp, gas och el betalas av respektive fastighetsägare.

Om planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning ska detta bekostas av den som har nytta av förrättningen.

Intäkter

Malmö stad får intäkter från försäljning av kvartersmark för drivmedel och industri i den nordöstra delen av planområdet.

Exploatören får intäkter genom ett ökat markvärde.

5.4 Fastighetsrättsliga frågor

Förändringar i fastighetsindelningen

Detaljplanen innebär att fastigheten Bunkeflostrand 14:1 ändras genom att den västra delen som planläggs som NATUR, genom fastighetsreglering överförs till den kommunala fastigheten Bunkeflo 1:5. Den östra delen av fastigheten som planläggs som GATA överförs genom fastighetsreglering till den kommunala fastigheten Bunkeflo 1:5.

Detaljplanen innebär att den del av fastigheten Bunkeflo 1:5 som i detaljplan utgör kvartersmark, genom avstyckning ska bilda en egen fastighet.

Malmö stad ansöker om lantmäteriförrättning. Kostnaderna regleras i exploateringsavtalet.

Rättigheter

Detaljplanen innehåller en bestämmelse om markreservat, u1, för allmännyttiga underjordiska ledningar vilket innebär att marken måste vara tillgänglig för detta ändamål. Åtkomsten säkerställs genom att en ledningsrätt eller ett servitut bildas. Ledningshavaren eller nyttjaren av servitutet ansöker om detta hos kommunala lantmäterimyndigheten. Den eller de fastigheter som blir belastade av en sådan rättighet har rätt till ersättning från rättighetshavaren.

6 Utredningar och planeringsunderlag

6.1 Utredningar för detaljplanen

Bebyggelse och landskap

Sydsvensk Arkeologi AB. 2016. *Rapport 2016:24, Bunkeflo 1:5, Malmö kommun, Skåne län, Arkeologisk utredning.*

Ramböll Sverige AB. 2016-07-08 (a). *Markteknisk undersökningsrapport (MUR), Ollebo, geoteknisk och miljöteknisk undersökning.*

PQ Geoteknik & Miljö AB. 2026-05-29 (a). *PM – Geoteknik Malmö, Bunkeflostrand 14:1, Olleboterminalen.*

Naturvärden

Calluna AB. 2017-08-21. *Naturvärdesinventering, Ollebo.*

Trädkonsult i Skåne AB. 2020-02-10. *Ollebo, inventering och naturvärdeskostnad.*

Ekologigruppen AB. 2020-08-07. *Inventering av skogsknipprot, Naturområde Ollebo, Malmö stad.*

Calluna AB. 2024-05-25. *Naturvärdesinventering (NVI) – vid Bunkeflostrand, Malmö kommun, inför detaljplan.*

Ekologigruppen AB. 2024-08-16. *Ollebo, inventering av skogsknipprot samt utlåtande om påverkan på fågellivet*

E. Jensen Natur & Kultur. 2025. *Fladdermusinventering. Olleboterminalen Malmö, Sommar 2025.*

Calluna AB. 2025-09-16 a. *Häckfågelinventering Olleboterminalen, Malmö stad, 2025.*

Calluna AB. 2025-12-15 b. *Artskyddsbedömning av fåglar vid Olleboterminalen, PM inför planerad utveckling av logistikområde.*

Länsstyrelsen Skåne. 2026-05-28. *Dispens från fridlysningsbestämmelserna avseende skogsknipprot för exploaterings-åtgärder på fastigheten Bunkeflo 1:5 i Malmö kommun.*

Calluna AB. 2026-09-16. *PM inventering fridlysta arter och naturvärden, Malmö Ollebo 2026.*

Hälsa och säkerhet

Ramböll Sverige AB. 2016-07-08 (b). *PM – Markmiljö, Ollebo, geoteknisk och miljöteknisk undersökning.*

PQ Geoteknik & Miljö AB. 2026-06-28 (b). *Miljöteknisk markundersökning, Bunkeflostrand 14:1, Olleboterminalen.*

Sweco Sverige AB. 2026-07-06 a. *Skyfallsutredning Olleboterminalen*.

Bengt Dahlgren brand & risk AB. 2026-09-14. *Risk-plan för ny detaljplan Olleboterminalen*.

Trafik

Sweco Sverige AB. 2026-09-30 b. *Trafikutredning Ollebo Detaljplan för Bunkeflostrand 14:1 samt del av Bunkeflo 1:5*.

6.2 Kommunala planeringsunderlag

Riktlinjer för levande bottenvåningar. Stadsbyggnadsnämnden Malmö, 2022

Riktlinjerna är ett vägledande styrdokument som uttrycker stadsbyggnadsnämndens principer för:

- hur användningen och utformningen av bebyggelsens bottenvåning regleras i detaljplaner, med fokus på förekomsten av och möjligheten till lokaler för verksamheter.
- hur utformningen av bebyggelsens bottenvåning och dess möte med gatan regleras i detaljplaner, för att bidra till levande stadsrum.

Naturvårdsplan för Malmö 2023–2030. Malmö stad, 2023

Naturvårdsplanen är ett strategiskt dokument som ska utgöra ett underlag för den fysiska planeringen och vara vägledande i det kommunala naturvårdsarbetet.

Som underlag till naturvårdsplanen finns även en karta över de områden i Malmö som har högst naturvärden, samt beskrivningar och åtgärdsförslag för dessa.

Vattentjänstplan för Malmö stad. Malmö stad och VASyd, 2025

Vattentjänstplanen är en plan som enligt lag ska finnas i varje kommun. Planen beskriver kommunens långsiktiga planering av hur behovet av allmänna vattentjänster ska tillgodoses.

Dagvattenstrategi för Malmö. Malmö stad, 2008

Dagvattenstrategin förtydligar bland annat ansvarsförhållande för dagvatten från planeringsskede till drift.

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.

Energistrategi för Malmö 2022 - 2030. Malmö stad 2022

Strategin beskriver hur Malmö kan bidra till ett mera långsiktigt hållbart och säkert energisystem. Den långsiktiga visionen för Malmös energisystem är att det ska vara leveranssäkert, hållbart och försörja Malmö med 100 procent förnybar och återvunnen energi år 2030.

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 och norm 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.

Mobilitet för Malmö. Stadsbyggnadsnämnden Malmö, 2021

Mobilitet för Malmö kompletterar *Policy och norm för mobilitet och parkering* genom att ge riktlinjer och inspiration i arbetet med mobilitetsåtgärder. Skriften vänder sig till fastighetsägare och de som arbetar med mobilitet och parkering.