



LAGA KRAFT

Dp nr 4537	Område väster om Västra Varvgatan, Bomässan BO01 i Hamnen i Malmö.
---------------	--

Antagen av kommunfullmäktige den 1999-08-26

Protokoll justerat den 1999-09-08

Tillkännagivande av protokollsjustering  
anslagen den 1999-09-08

Ev. överklaganden kontrollerade hos  
stadskontoret, diariet, tfn 341046 1999-10-13

Ev. överklaganden kontrollerade hos  
länsstyrelsen, rättsenheten, tfn 25 25 09 1999-10-13

Länsstyrelsens beslut enl. 12 kap. PBL. 1999-09-20

Laga kraft den 1999-09-29

Sign *Karin Jönsson*

**Dp 4537**

Kopia till

Lantmäterimyndigheten i Malmö, S 3041  
Bostadsmarksbyrån, Fastighetskontoret, S 2249  
Staben



LÄNSSTYRELSEN  
I SKÅNE LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Caroline Olsson, 040-25 23 10

BESLUT

1999-09-20

1(1)

202-25216-99

80-B-0349

Kommunfullmäktige  
Malmö stad  
205 80 Malmö

**Beslut om prövning av beslut att anta detaljplan för område väster om  
Västra Varsgatan, Bomässan Bo01 i Hamnen i Malmö.**

---

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § Plan - och Bygglagen, PBL, att prövning av kommunfullmäktiges beslut den 26 augusti 1999 §150 att anta detaljplan för område väster om Västra Varsgatan, Bomässan Bo01 i Hamnen i Malmö, inte skall ske.

Caroline Olsson

Kopia till:  
Malmö Stadsbyggnadsnämnd

Postadress  
205 15 Malmö  
291 86 Kristianstad  
99-25216

Besöksadress  
Kungsgatan 13  
Ö Boulevarden 62 A

Telefon  
040-25 20 00 vx  
044-25 20 00 vx

Telefax  
040-xx xx xx

Postgiro/Bankgiro  
6 88 11-9  
5050-3739

E-post  
lansstyrelsen@m.lst.se

# MALMÖ

## KOMMUNFULLMÄKTIGES HANDLINGAR

### BIHANG

Ansv. utg.: Ingrid Svensson

1999

Nr 103

**Antagande av detaljplan för område väster om Västra Varvsgatan, Bomässan  
Bo01 i Hamnen i Malmö**  
(Dnr 592/1999)

*Till kommunfullmäktige i Malmö*

**Kommunstyrelsen 11/8 1999 (Ilmar Reepalu/ Tomas Bärning):**

Kommunstyrelsen biträder vad stadsbyggnadsnämnden anfört i ärendet och föreslår kommunfullmäktige besluta

*att anta av stadsbyggnadsnämnden redovisat förslag till detaljplan för område väster om Västra Varvsgatan, Bomässan Bo01 i Hamnen i Malmö (Dp 4537).*

## MALMÖ STADSBYGGNADSNÄMND

Kommunfullmäktige

Stadsbyggnadsnämnden 1999-06-15 (Rolf Pålsson/Göran Falck)

Stadsbyggnadsnämnden har 1999-06-15 godkänt ett 1999-04-26 upprättat och 1999-06-15 reviderat förslag till detaljplan för område väster om Västra Varvsgatan, område för Bommässan Bo01 i Hamnen i Malmö (Dp 4537).

Omfattning och innebörd av förslaget till detaljplan framgår av till förslaget hörande plan-karta med bestämmelser, illustrationsplaner, planbeskrivning samt genomförandebeskrivning (Bil 1).

Under planarbetet har samråd skett med kommuner, myndigheter, sakägare m fl vilket redovisas och kommenteras i till förslaget hörande samrådsredogörelse.

Vid utställning och remiss av förslaget inkomna synpunkter redovisas och kommenteras i tjänsteyttrande av chefen för stadsbyggnadskontorets distrikt väster (Bil 2).

Som framgår av handlingarna i ärendet har förslaget i övrigt handlagts enligt de förfaranderegler som föreskrivs i 5 kap plan- och bygglagen.


Stadsbyggnadsnämnden får föreslå kommunfullmäktige besluta

att anta förslaget till detaljplan.

Malmö 1999-06-15

På stadsbyggnadsnämndens vägnar

  
Rolf Pålsson

  
Göran Falck

8



MALMÖ STADSBYGGNADSKONTOR  
Distrikt Väster  
Hans Olsson

1999-06-15

Dp 4537

Stadsbyggnadsnämnden

### GODKÄNNANDE

av förslag till detaljplan för område väster om VÄSTRA VARVSGATAN, Bomässan Bo01 i Hamnen i Malmö

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Stadsbyggnadsnämnden föreslås att godkänna detaljplaneförslaget samt att överlämna det till kommunfullmäktige för antagande

Christer Larsson

Hans Olsson

### SAMMANFATTNING

Den europeiska bostadsmässan Bo01 skall arrangeras i västra delen av Västra Hamnen år 2001. Denna detaljplan omfattar förutom den permanenta delen av mässområdet också angränsande delar och sträcker sig från kusten fram till en förlängning av Västra Varvsgatan. Planområdet utgör en stadsdel i Västra Hamnen och i denna stadsdel ingår området för bomässan som en integrerad del. Inom området finns bostäder, service, verksamheter, småbåtshamn, park- och rekreationsområden, ev. minnespark m.m. Byggrätterna i planförslaget kan ge 1050 lägenheter och 70 000 m<sup>2</sup> yta för verksamheter.

### REVIDERING 1999-06-15

Efter utställningen har detaljplanen reviderats. Revideringen är av begränsad betydelse och har ej bedömts föranleda ny utställning. Revideringen omfattar:

- Breddning av Västra Varvsgatan från 32 till 35 m
- Ändring av formuleringen av planbestämmelsen att bostadsrum inte får vetta mot bullerstörd fasad..... till att bostäder inte får vetta mot bullerstörd fasad.....
- Översyn av parkeringslösningen, utfartsförbud mot kajpromenaden
- Små gräns- och höjjusteringar för att anpassa planen till aktuella projekt
- Större frihet vid utformningen av våningshöjder och inre delar av "kvarter"

Revideringen har gjorts på plankarta, illustrationsplan 1 och 2 och i beskrivningen.

## UTLÅTANDE

Planförslaget har varit utställt under tiden 1999-04-28 – 1999-05-28.

Länsstyrelsen framför i yttrande 1999-05-31 att under samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter på kompletteringar som skulle vara gjorda till utställning. Dessa kompletteringar rörde buller, markföroreningar, luftföroreningar samt bygglovbefrielse.

Synpunkterna rörande buller, luftföroreningar samt bygglovbefrielse är tillgodosedda genom kompletteringar i planbeskrivningen och på plankartan.

### Markföroreningar

Av bestämmelserna i miljöbalken framgår att åtgärder för efterbehandling skall prövas av Miljönämnden. Med hänsyn härtill anser Länsstyrelsen att synpunkterna i samrådskedet kring markföroreningar är tillgodosedda, genom den gjorda kompletteringen med en planbestämmelse som anger att marken ska vara efterbehandlad innan den tas i bruk för avsett ändamål.

Länsstyrelsen vill understryka vikten av att efterbehandlingen klarar högt ställda krav. Länsstyrelsen vill också erinra om att finansieringen till stor del sker genom statliga medel och att en förutsättning för detta är en efterbehandling som är långsiktigt hållbar. Länsstyrelsen har genom yttrande till Malmö miljöförvaltning framfört synpunkter på "miljöstatus, åtgärdsbehov och åtgärdsförslag för fastigheten Bilen 4 m fl". Av yttrandet framgår att Länsstyrelsen är kritisk mot de förslag till sanering som läggs fram.

### Naturvärden

Sedan samrådet har det framkommit att i Västra Hamnen förekommer fyra fågelarter som finns upptagna i bilaga 1, arter för vilka bl a särskilda skyddsområden skall upprättas enligt artikel 4, i EG:s direktiv om bevarande av vilda fåglar.

Även om planområdet inte berörs direkt kan detaljplanen eller aktiviteter inom planområdet inverka på området där arterna häckar. Konsekvensbeskrivningen måste kompletteras med uppgifter om hur detaljplanen inverkar på dessa naturvärden samt vilka åtgärder som avses vidtas för att bevara förutsättningarna för arternas fortlevnad.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsarkitekt Inga Hallén, beslutande, Agneta Sallhed Canneroth och Fredrik Wettemark, funktionen för mark och vatten, Elsa von Poehl, rättsfunktionen samt Caroline Olsson, planfunktionen, föredragande.

- *Konsekvensbeskrivningen kompletteras beträffande naturvärden*

Tekniska nämnden framför i yttrande 1999-05-25 att huvudgatans, Västra Varvsgatan, bredd bör vara 35 meter för att få utrymme för en esplanad. Detta kan dock innebära att flertalet ledningar behöver läggas om. För att tillgodose och förbereda för framtida kollektivtrafiklösningar synes sektionen för Västra Varvsgatan, beträffande den allmänna platsmarken, vara trång. För att erhålla erforderlig bredd, 24 meter, måste förgårdsmarken inom fastigheterna integreras i gatuutformningen. Detta bör kunna lösas genom att en överenskommelse träffas med berörda fastighetsägare om en gemensam utformning av hela gatuummetet.

Parkeringsområdet utmed Västra Varvsgatan, mittför Kockums Fritid, bör läggas ut som kvartersmark och inte som allmän platsmark

I kommande detaljplaner bör Västra Varvsgatan, vid platsen sydöst om Bo01-området, få en hörnavskärning på 30x30 meter för att inte omöjliggöra en eventuell huvudgatsförbindelse österut.

Parkerings- och garagefrågan för fastigheterna föreslås i detaljplanen lösas till minst 50% inom fastigheterna och resten utanför i särskilda parkeringsanläggningar. Planförslaget redovisar en bestämmelse där de flesta fastigheterna kan lösa halva sitt parkeringsbehov inom fastigheternas gränser medan andra helt är hänvisade till grannfastigheten eller parkeringshusen. Detta har resulterat i tveksamheter från byggherrarna att teckna markanvisningsavtal för fastigheter utan parkeringsmöjlighet. För att få klarhet i parkeringsfrågan bör alla fastigheter i de sydvästra bostadskvarteren behandlas lika och tillåtas att täcka minst halva sitt parkeringsbehov inom sina gränser även om detta kan komma att innebära förhållandevis mer trafik genom de trånga passagerna och medföra framkomlighetsproblem. De olika fastigheterna måste ju nås med bil från gårdsgatan då kajpromenaden ska hållas fri från biltrafik.

Område betecknat med "g", med sitt system av gränder och platser, ska vara tillgängligt för allmänheten. Detta kommer att säkras genom att kommunen går in som delägare i gemensamhetsanläggningarna. Kommunen tar dock inte på sig huvudansvaret för skötseln av dessa anläggningar.

Windsurfing-klubbens klubblokal och förrådscontainrar kan inte placeras inom planområdet. En annan plats längs kusten bör kunna anvisas.

I övrigt har nämnden inget att anföra mot det slutliga detaljplaneförslaget.

- *Västra Varvsgatans bredd ökas till 35 m*
- *Förgårdsmarken förutsätts integreras i gatutformningen av Västra Varvsgatan mellan befintligt kontorshus och mässhall*
- *Parkeringsområdet mitt för Kockums Fritid läggs som kvartersmark*
- *Parkeringslösningen för den sydvästra delen har setts över. Parkeringsgarage tillåts utmed hela kajpromenaden. Lösningen bygger i princip på ett sammanhängande garage med infart från norr och söder och fordrar att fastighetsägarna kommer överens om utformningen och att gemensamhetsanläggning bildas. För att inte få garageinfarter från kajpromenaden införs utfartsförbud (körförbindelse får inte anordnas)*

Miljönämnden framför i yttrande 1999-05-17 att man återoppar tjänsteutlåtandet från miljöförvaltningen. Nämnden vill fästa uppmärksamhet på att det i planbeskrivningen omtalade programmet för ekologiskt byggande troligen inte hinner fastställas innan byggstart. Nämnden förutsätter dock att hänsyn tas till intentionerna om ekologiskt byggande vid bygglovprövningen. Nämnden förutsätter vidare att nettokostnaderna för markexploatering kommer att belasta byggherrarna och inte kommunen.

Miljöförvaltningen tillstyrker förslaget, men vill framföra följande synpunkter:

Förvaltningen vill poängtera vikten av att den skärmande bebyggelsen längs Västra Varvsgatan uppförs tidigt och på ett sådant sätt att den får avsedd skärmverkan på bebyggelsen

väster om densamma. Bestämmelsen som styr minsta byggnadshöjd av den skärmande bebyggelsen är bra, men det är viktigt att man är medveten om att uppförandet av den skärmande bebyggelsen är en förutsättning för att bebyggelsen väster om kan bullerskyddas och därmed uppföras. Förvaltningen vill även poängtera vikten av att det föreslagna huset på 77 meter verkligen utformas så att bostadsrum ej vetter mot bullerstörd fasad.

Sydkraft framför i yttrande 1999-05-27 att fyra friliggande nätstationer för områdets elför-  
sörjning har illustrerats på illustrationsplanen men endast tre har illustrerats på plankartan. Sydkraft hemställer att plankartan kompletteras med den fjärde stationen. Vid en utbyggnad av ett ledningsfält för gas i området kan det behövas en reglerstation för reducering av driftstrycket i det lokala ledningsnätet. Någon sådan station har inte illustrerats på plankartan. Vi hemställer att planbestämmelserna och plankartan kompletteras med en byggrätt för denna station. Ett lämpligt läge är vid den befintliga panncentralens sydöstra sida, minst 6 meter från annan byggnad.

- *Plankartan kompletteras med ytterligare nätstation och reglerstation för gas.*

Kockums Industrier framför i yttrande 1999-05-26 att bolagen kan konstatera att väsentliga förbättringar ur bolagens synvinkel har gjorts i det nu framlagda planförslaget jämfört med det preliminära genom att viss tilltänkt bebyggelse får utgå, framför allt genom att bestämmelser om lägsta byggnadshöjd utmed Västra Varvsgatans förlängning föreslås och genom att bestämmelser av innebörd att bostadsrum inte får vetta mot av verksamhet bullerstörd fasad. Vidare bekräftas i planförslaget att avtal om bullerfrågor mellan bolagen och kommunen skall fullföljas.

Trots detta föreligger det alljämt intressekonflikter mellan planförslaget och bolagens intressen. Vidare saknar bolagen möjlighet att för närvarande avgöra om slutsatserna i ovan nämnda gemensamma utredning av kommunen och bolagen iaktas i planen. Bland annat visar planförslaget ett betydande husområde med bostäder öster om kanalerna. Dessa bostäder kommer markant närmare bolagens fastighet än vad man visade för Bo01 1998 och beaktades således inte i utredningarna. Det är därför bland annat inte säkert att man direkt kan överföra resultatet av tidigare beräknade hushöjder att gälla även för dessa närmare liggande bostäder, som även får annan skärmning av idag befintliga byggnader.

Vad gäller sådana frågor som uppenbart inte är tillräckligt belysta kan följande nämnas: Eftersom i handlingarna ingenting sägs om vilken bullernivå som måste förutsättas från bolagens verksamhet saknas garantier för att bostadsrum i de avskärmande byggnaderna längs Västra Varvsgatan inte kommer att vetta mot av bolagets verksamhet bullerstörd fasad, det vill säga fasad utsatt för mer än 50-55 dB(A) kvällstid/dagtid. Bolaget erinrar ånyo om att det är bebyggelsen som skall anpassas till de faktiska bullerförutsättningarna och inte tvärtom.

Vilka restriktioner gäller beträffande bostäder i föreslaget 25 våningar högt punkthus? Med nuvarande förslag förefaller det fullt möjligt att bostäder förläggs i riktning mot bolagens verksamhetsområde. Vissa av dessa skulle då utsättas för högre buller än 50-55 dB(A) kvällstid/dagtid.

Hur garanteras att planerade bulleravskärmande byggnader längs Västra Varvsgatan uppförs senast i samband med att bakomliggande bostadsbyggnader uppförs? Jämför t.ex. European Village som föreslås bli uppförd utan krav på bygglov.



Vad gäller för de takvåningar som i vissa fall ska få uppföras på de avskärmande byggnaderna? Med hänsyn till den generella föreskriften om att bostadsrum/bostäder inte får veta mot bullerstörd fasad så kan det tydligen inte bli fråga om att inreda bostäder i dessa vindsvåningar? Att vindsvåningarnas fasader i riktning mot bolagens verksamhetsområde kommer att vara bullerstörda torde vara klart.

Uttrycket "bostadsrum" kan vidare vara tvetydigt. Det bör klart framgå att det är "Bostäder" som åsyftas. Möjligen finns ytterligare liknande intressekonflikter inbyggda i planen som inte observerats av bolagen.

Vad beträffar den gjorda gemensamma utredningen avser bolagen att, om möjligt gemensamt med kommunen, inhämta ett kompletterande yttrande angående hur planförslaget följer utredningens slutsatser om i vilken omfattning bebyggelse kan äga rum utan att komma i konflikt med bolagens verksamhet. Utredningen görs lämpligen av samma konsulter som gjorde den ursprungliga utredningen, Ingemansson Technology AB och Bo Sterner Akustik AB.

I avvaktan på att ett sådant yttrande föreligger, att avtal enligt ovan träffas med kommunen samt att nöjaktiga svar/lösningar erhålles på ovannämnda konflikter, gällande planerat punkthus m.m. förbehåller sig bolagen möjligheten att överklaga kommande planbeslut. Den blivande planen får alltså inte till någon del leda till att bostäder uppförs så att bolagens verksamhet kan behöva begränsas på grund av att den annars skulle medföra att för bolagen gällande bullervillkor överskreds. Bolagen hänvisar därvidlag även till och återoppar vad som anförts i bolagens yttranden 1998-08-27 över planprogram och 1999-01-28 över det preliminära planförslaget.

- *Efter överläggningar med Kockums akustikkonsult ändras i planbestämmelserna "bostadsrum" får inte veta mot bullerstörd fasad etc..... till "bostäder" får inte veta mot bullerstörd fasad etc.....för att inte orsaka tvetydighet. Denna planbestämmelse gäller alla hus utmed Västra Varvgatan, inkl. 25-vånings huset, och naturligtvis också alla takvåningar, takkupor etc, som vetter mot industrihullret. För att Kockums skall kunna utnyttja sin gällande koncession utanför samtliga fönster på planerad bostadsbebyggelse krävs bullerskärmande åtgärder. De kritiska delarna är områdena i sydost och norr. De måste bulleravskärmas t ex av bebyggelse utmed Västra Varvgatan (där mässhallens höga delar inte hindrar bullerspridning). Därför innehåller planen, för de aktuella "skärmbyggnaderna" utmed Västra Varvgatan, en bestämmelse som föreskriver den lägsta byggnadshöjd som ger erforderligt bullerskydd.*
- *Till dessa åtgärder i detaljplanen knyts avtalet mellan Kockums och Malmö kommun där det åligger kommunen att vidta de åtgärder som kan krävas för att bullervillkoret skall innehållas.*

Skanska framför i yttrande 1999-05-21 och 1999-05-25:

Tomt 5-9

Att man vill att byggnadshöjden höjs från 9.5 m till 10.0 m.

väster om densamma. Bestämmelsen som styr minsta byggnadshöjd av den skärmande bebyggelsen är bra, men det är viktigt att man är medveten om att uppförandet av den skärmande bebyggelsen är en förutsättning för att bebyggelsen väster om kan bullerskyddas och därmed uppföras. Förvaltningen vill även poängtera vikten av att det föreslagna huset på 77 meter verkligen utformas så att bostadsrum ej vetter mot bullerstörd fasad.

Sydkraft framför i yttrande 1999-05-27 att fyra friliggande nätstationer för områdets elförsörjning har illustrerats på illustrationsplanen men endast tre har illustrerats på plankartan. Sydkraft hemställer att plankartan kompletteras med den fjärde stationen. Vid en utbyggnad av ett ledningsfält för gas i området kan det behövas en reglerstation för reduktion av driftstrycket i det lokala ledningsnätet. Någon sådan station har inte illustrerats på plankartan. Vi hemställer att planbestämmelserna och plankartan kompletteras med en byggrätt för denna station. Ett lämpligt läge är vid den befintliga panncentralens sydöstra sida, minst 6 meter från annan byggnad.

- *Plankartan kompletteras med ytterligare nätstation och reglerstation för gas.*

Kockums Industrier framför i yttrande 1999-05-26 att bolagen kan konstatera att väsentliga förbättringar ur bolagens synvinkel har gjorts i det nu framlagda planförslaget jämfört med det preliminära genom att viss tilltänkt bebyggelse får utgå, framför allt genom att bestämmelser om lägsta byggnadshöjd utmed Västra Varvsgatans förlängning föreslås och genom att bestämmelser av innebörd att bostadsrum inte får vetta mot av verksamhet bullerstörd fasad. Vidare bekräftas i planförslaget att avtal om bullerfrågor mellan bolagen och kommunen skall fullföljas.

Trots detta föreligger det alljämt intressekonflikter mellan planförslaget och bolagens intressen. Vidare saknar bolagen möjlighet att för närvarande avgöra om slutsatserna i ovannämnda gemensamma utredning av kommunen och bolagen iaktas i planen. Bland annat visar planförslaget ett betydande husområde med bostäder öster om kanalerna. Dessa bostäder kommer markant närmare bolagens fastighet än vad man visade för Bo01 1998 och beaktades således inte i utredningarna. Det är därför bland annat inte säkert att man direkt kan överföra resultatet av tidigare beräknade hushöjder att gälla även för dessa närmare liggande bostäder, som även får annan skärmning av idag befintliga byggnader.

Vad gäller sådana frågor som uppenbart inte är tillräckligt belysta kan följande nämnas: Eftersom i handlingarna ingenting sägs om vilken bullernivå som måste förutsättas från bolagens verksamhet saknas garantier för att bostadsrum i de avskärmande byggnaderna längs Västra Varvsgatan inte kommer att vetta mot av bolagets verksamhet bullerstörd fasad, det vill säga fasad utsatt för mer än 50-55 dB(A) kvällstid/dagtid. Bolaget erinrar ånyo om att det är bebyggelsen som skall anpassas till de faktiska bullerförutsättningarna och inte tvärtom.

Vilka restriktioner gäller beträffande bostäder i föreslaget 25 våningar högt punkthus? Med nuvarande förslag förefaller det fullt möjligt att bostäder förläggs i riktning mot bolagens verksamhetsområde. Vissa av dessa skulle då utsättas för högre buller än 50-55 dB(A) kvällstid/dagtid.

Hur garanteras att planerade bulleravskärmande byggnader längs Västra Varvsgatan uppförs senast i samband med att bakomliggande bostadsbyggnader uppförs? Jämför t.ex. European Village som föreslås bli uppförd utan krav på bygglov.

## Tomt 40-47

Att man förutsätter att parkering i form av helt eller delvis nergrävt garage möjliggörs. Angöring är bäst från öster. En lösning som bygger på ett samägt garage med ett flertal parter ser vi som en sämre lösning, vilken dessutom förutsätter samtliga berörda fastighetsägares deltagande.

## Tomt 34-36, 41-43

Detaljplanen bör kunna rymma det segrande förslaget i "Trähustävlingen" inklusive punkt-huset.

- Tillåten byggnadshöjd på tomt 5-9 justeras i detaljplanen till 10. meter.
- Detaljplanen justeras till att rymma förslaget i "trähustävlingen".
- Beträffande parkeringslösning, se under Tekniska nämnden ovan

Wihlborg Byggprojekt AB framför i yttrande att man har för avsikt att delta i Bomässan Bo01 med det prisbelönda förslaget "Stormstina" från BO 2000. För att möjliggöra detta krävs att planen för tomt 48:1 å Bo01-området anpassas så att förslaget rymms inom tomten.

- Detaljplanen har justerats till att inrymma förslaget "Stormstina".

MKB Fastighets AB framför i yttrande 1999-05-24 att detaljplanen beskriver med mycket hög detaljeringsgrad förutsättningarna för utformningen. Den enskilde byggherrens möjlighet till påverkan är därför starkt begränsad. MKB finner detaljeringsgraden besvärande både för byggherrepåverkan och gällande våra arkitekters arbete. Vi förutsätter att detaljeringsgraden lättas upp. Det är nödvändigt att detaljplanen i alla avseenden är anpassad till förutsättningen att garage skall kunna byggas under husen och att planen inte i något avseende försvårar eller fördyrar en sådan lösning. Vidare bör generellt medges möjlighet att bygga garage under prickad mark mellan våra och angränsande tomter så att gemensamma garagelösningar kan utföras (sammanbyggda garage över tomtgränser).

För mark som får bebyggas under med körbart bjälklag (ringad mark), bör samma rätt till burspråk och inglasade balkonger finnas som för prickad mark.

## Tomt 27 m.fl. (kortfattat)

MKB föreslår att samtliga takhöjder höjs med 2.5 m för att ytterligare 10-12 lägenheter skall kunna byggas.

## Tomt 26 m.fl. (kortfattat)

Möjligheter bör ges till tjockare byggnad, ca 13 m, mot väster och söder. Angående terassen, som kan läggas ca 1 m över föreskriven kajnivå (+3.6). Gäller terrassnivån måste angiven högsta byggnadshöjd (13.0 V) räknas härifrån och inte från kajnivån (+3.6), för att avsett våningsantal och avsedda våningshöjder ska rymmas. Alternativt måste byggnadshöjden ändras till minst (14.0V).

## Tomt nr 11 m.fl. (kortfattat)

Föreslås att entréväningen skall kunna ha takhöjder mellan 2.5 och 3.4 m och att delar av lägenhet skall kunna ha lägre rumshöjd än 2.5 m och att byggnadshöjden 9.5 m höjs till 9.7 m.

MKB bifogar också yttrande över det preliminära planförslaget 1999-01-29.

- *Detaljeringsgraden i detaljplanens bestämmelser har lättats upp på följande punkter*
- a) *Runshöjden minst 2,5 m i lägenheter utgår som planbestämelse för att möjliggöra lägre delar (speciellt vid snedtak) och varierande takhöjder i lägenheterna. Dock finns kvalitetsprogrammets överenskomna grundstandard (minst 2,5 m) som princip.*
- b) *Bottenvåningars rumshöjd i byggnader där detaljplanen medger verksamheter (C,D,S,K,H) skall vara minst 3,4 m för tillägget ... Minst 3,4 m (undantag kan göras för viss del om verksamhetsetablering inte hindras). Detta för att möjliggöra mer flexibel lösning av bottenvåningarna speciellt om garage-lösningen inkräktar på bottenvåningen.*
- c) *Ett något friare utnyttjande av "kvarterens" inre genom tillägget: Där byggnadsnämnden prövar lämpligt med hänsyn till ändamålsenligt byggande kan avvikelser medges beträffande gränser i fastigheters inre del. Dock ej mot gräns mot mark som inte får bebyggas.*
- *Högsta byggnadshöjd har i princip inte ändrats.*
- *Tomt nr 27 m.fl., högsta byggnadshöjd höjs inte 2,5 m*
- *Tomt nr 26 m.fl., byggrätten ökas till 12 m bredd mot väster och 10 m bredd mot söder och högsta byggnadshöjd ökas på halva den södra delen till 13,0v. Högsta byggnadshöjd räknas från terrassnivån.*
- *Mark som får byggas under med körbart hjälklag har rätt till burspråk och inglasade balkonger.*
- *Tomt nr 11 m.fl., beträffande takhöjder 2,5 och 3,4 m se ovan. Högsta byggnadshöjd höjs från 9,5 till 10,0 m*
- *Beträffande parkeringslösning, se under Tekniska nämnden ovan*

Seniorgården framför i yttrande 1999-05-20:

Tomt 25

Högsta byggnadshöjd diskuteras i den norra huskroppen. Möjligheten till underbyggt parkeringsgarage är mycket viktigt för ett seniorboende vilket vi påpekade i samrådsskedet. Tillfarten till den aktuella tomtens parkeringsgarage går igenom tomt 11 + 18 (MKB). Möjligheten att nå Seniorgårdens fastighet på detta sätt måste säkerställas i detaljplanen. Vidare så vill vi kunna erbjuda våra kunder en parkeringsplats per boende i denna parkeringsanläggning. Vi önskar därför att alla begränsningar i detaljplanen för hur stor parkeringsanläggningen får göras tas bort.

- *För den norra huskroppen höjs högsta byggnadshöjd till 9,0 m för den södra fassaden medan den norra fassaden kvarstår som 6,0 m.*
- *Beträffande parkeringslösning, se under Tekniska nämnden ovan*

Tomt 23, 24, 31, 32

Husbreden föreslås ändrad till 12-13 m och byggrätt för utkravning (ca 6.5 m) på allmän platsmark, tillfällig angöring för parkering för anhöriga m.fl. önskas.

- *Husbreden ändras till 12 m. Utkravningen på den allmänna platsen tillåts inte.*

Kockum Fritid framför i yttrande 1999-05-18 att vid uppbyggnaden av utställningsområdet bör stor hänsyn tas till vår verksamhet. Vägar och parkering måste vara tillgängliga under hela byggtiden. Idag försörjs Kockums Fritid av busslinje 21 C som går genom

"Varvsområdet" och runt SAAB-aircraft. Vi förutsätter att den busslinje Ni föreslår från/till Gustav Adolfs torg inte påverkar kollektivtrafiken till Kockums Fritid i negativ riktning. Anläggningen besöks av många från hela staden och omkringliggande kommuner som är beroende av god kollektivtrafik.

Det framgår av ritningen att intrång görs på vår parkeringsplats och därmed tas en del av vår mark i anspråk för kanal och småbåtshamn. Kontakt är tagen mellan Fastighetskontoret och Stiftelsen Kockums Fritid. Vi förutsätter att diskussioner fortsätter och att parkeringsfrågan till anläggningen löses så att antalet platser inte förändras och ersättningsparkeringen placeras i direkt anslutning till Kockum Fritid.

Bo01-mässans tema är "Boplatsen, bostaden och livet i världens första ekologiskt hållbara samhälle" och man säger bl.a. "området skall ha en världsledande miljöprofil ..... utställningen skall således göras mycket vacker på alla nivåer .....". Kockum Fritid kommer att vara en viktig del i områdets serviceutbud och bör därför smälta in i områdets tema och formspråk. Kockum Fritid är byggd 1975 och fasadbeklädnaden består av eternitplattor som innehåller asbets. Det externa formspråket är mera av industribyggnadskaraktär och bör lättas upp när vi blir granne med ett modernt bostadsområde. Ovannämnda rimmar illa med Bo01s tema och målsättning. En sanering och omformning av fasaden på Kockum Fritid kräver stora insatser såväl tekniskt som ekonomiskt. Dessa resurser har stiftelsen Kockum Fritid inte varför en dialog bör tas upp mellan Malmö stad, stiftelsen Kockum Fritid och Bo01.

Som man påpekar i detaljplanen motsvarar Kockum Fritid utbudet av fritidsanläggningar i en mindre stad. Vi tror därför anläggningen blir en viktig del för områdets fritidsutbud. Vi ser det därför som naturligt att Kockum Fritid skall smälta in i områdets totalbild och bli en del av området.

- *Ersättningsparkeringen kommer att ligga mitt emot Kockums Fritid, på östra sidan av Västra Varvgatan*

Jan Jorde och Ulf Bunk framför i yttrande 1999-05-20 att efter att ha tagit del av planen vill vi instämma i det som framkommer i samrådsredogörelsen och som särskilt Malmö Windsurfing klubb anför avseende alla dem som har för vana att besöka nuvarande Scaniaparken. Vi anser att området bör anpassas så att nuvarande planteringar i Scaniaparken förblir intakta. Det är inte så länge sedan denna park färdigställdes för stora pengar av gemensamma medel. Det känns därför som att detta område är "Malmöbornas". Vi njuter med många andra av att vandra vid detta utsatta läge och vill inte ha känslan av att vara inträngling när vi i framtiden besöker parken. Möjligen kan den lättas upp på andra sätt, lite oregelbundna promenadstråk i stället för de nuvarande snörräta asfaltsvägarna, eller med föreslagna serveringar och liknande. Dock ej med stora huskroppar.

- *Det råder politisk enighet om planens huvudgrepp med att omforma del av Scaniaparken till en offentlig kaj, strandpark och småbåtshamn. Allmänheten, "malmöborna", är (genom planen) garanterad tillträde till kajer stränder, parker, gator, inre gränder och platser mm som i alla traditionella städer. Stora delar av Scaniaparken omgestaltas och får en följd av offentliga kaj- och parkrum som avlöser varandra och mynnar i en naturlig kustpark i norr.*

Beträffande synpunkter som kommit in skriftligen under samrådet och som inte blivit tillgodosedda samt stadsbyggnadskontorets ställningstagande till dessa hänvisas till samrådsredogörelsen.

Planförslaget har reviderats 1999-06-15 med anledning av inkomna anmärkningsskrivelser.

I övrigt har inga anmärkningsskrivelser från kända sakägare och övriga inkommit.

---

#### Sändlista

---

##### Protokollsutdrag, utlåtande och överklagandeanvisning

Bilen 5	SAAB Aircraft AB 581 88 LINKÖPING
Ubåten 1	Kockums Submarine Systems AB 205 55 MALMÖ
Hamnen 21:135	Stiftelsen Kockum Fritid Box 5721 200 72 MALMÖ
Hamnen 21:138 och Bilen 4	Malmö Kommun Fastighetskontoret 205 80 MALMÖ



Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 26 augusti 1999 under §. 150 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar:

## BESKRIVNING

tillhörande samrådsförslag till detaljplan för område väster om VÄSTRA VARVSGATAN, område för Bomässan Bo01, i Hamnen i Malmö

## HANDLINGAR

Planhandlingarna omfattar plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, genomförandebeskrivning och 2 st planillustrationer.

### Kvalitetsprogram

För att garantera, beskriva och definiera den kvalitetsnivå som krävs för genomförandet av stadsdelen finns ett kvalitetsprogram. Det har utarbetats av byggherrar, Bo01 och Malmö stad. Kvalitetsprogrammet är ett operativt instrument under planering och byggande av den nya stadsdelen. Det kommer att finnas med som en del av exploateringsavtal och finnas tillgängligt som en fylligare information till detaljplanen.

För genomförandet av den internationella bomässan Bo01 gäller även det färgprogram som upprättas av Bo01 och Malmö stad.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Den europeiska bostadsmässan Bo01 skall arrangeras i västra delen av Västra Hamnen år 2001. Denna detaljplan omfattar förutom den permanenta delen av mässområdet också angränsande delar från kusten fram till en förlängning av Västra Varvsgatan.

Planområdet utgör en stadsdel i Västra Hamnen och i denna stadsdel ingår området för bomässan som en integrerad del. Inom området finns bostäder, service, verksamheter, småbåtshamn, park- och rekreationsområden.

Byggrätterna i planförslaget kan ge ca 1050 lägenheter och 70 000 m<sup>2</sup> yta för verksamheter.

## PLANDATA

Planområdet omfattar i princip ett område som ligger väster om f.d. SAAB-fabriken västra fasad och ca 90 meter norr om Kockums Fritids byggnad. I väster och norr gränsar området till Scaniaparkens strandlinje. Planområdet omfattar dessutom den befintliga Västra Varvsgatan till i höjd med Skeppsbyggaregatan och en ca 20 meter bred markremsa parallell med gatans östra sida in på kvarteret Bilen.

Planområdet är ca 26 ha.

Markägare: Nästan hela planområdet ägs av Malmö kommun. I söder berörs stiftelsen Kockums Fritids mark och öster om Västra Varvsgatan berörs en ca 20 m bred markremsa tillhörig SAAB-Aircraft AB.

### Gällande detaljplan

Gällande detaljplan är Dp 4007, laga kraft 1989-08-17, med en genomförandetid till 2004-08-17. Planen omfattar hela Västra Hamnen. Föreliggande förslag till detaljplan berör den västra delen av gällande plan. I denna berörda del utformades planen i huvudsak efter de krav som etableringen av den f.d. SAAB-fabriken ställde. Planen anger därför i stora delar industriändamål. Övriga delar anger rekreations- och fritidsområde (Kockums Fritid och Scaniaparken).

### Gällande översiktsplan

Den gällande översiktsplanen, ÖP för Malmö 1990, anger samma markanvändning som de gällande detaljplanerna enligt ovan. En ny översiktsplan för Västra Hamnen håller på att tas fram. Det preliminära förslaget, ÖP för Västra Hamnen ÖP 2013 maj 1998, är inne i ett samrådsskede och det slutliga förslaget utarbetas under 1999.

### Planprogram för Bo01

Detta detaljplaneförslag har föregåtts av planprogram för Bo01, Bomässa i Västra Hamnen i Malmö, juni 1998. Planprogrammet grundar sig på den stadsbyggnadsstruktur och det innehåll som anges i det preliminära förslaget till översiktsplan för Västra Hamnen (enligt ovan).

Planprogrammet har varit föremål för samråd. Inkomna synpunkter har framför allt medfört att byggrätter införts i planområdets sydöstra del för kontorsbyggnader och parkeringsdäck som är tillräckligt bulleravskärmande för att Kockums skall kunna utnyttja sin gällande koncession med avseende på buller.

### Samrådet

Planförslaget har efter samråd justerats på i huvudsak följande punkter:

- Minskat planområde i nordost
- Grunda kanaler i stället för djupa kanaler i kanalparken
- Planen har gjorts mer detaljreglerad för att säkerställa avsedd miljö
- Planbestämmelser som föreskriver en lägsta byggnadshöjd och byggnaders användning har införts för att Kockums skall kunna utnyttja sin gällande koncession beträffande industribuller
- Bestämmelser om efterbehandling av mark, grundläggning mm
- Ny gatuhierarki – gågata och gårdsgata
- Ny parkeringslösning
- Temporär bygglovsbefrielse för European Village



## **BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN i planområdet och dess närmaste omgivning**

### **SAAB-fabriken**

Den f.d. SAAB-fabriken som ägs av Malmö stad består av en fabriksbyggnad som innehåller mäss- och kongressutrymmen och restaurang och en kontorsbyggnad med utrymmen som dels är kopplade till mässverksamheten och dels utnyttjas av fristående kontor. Uthyrningen i byggnaderna prioriteras för närvarande till verksamheter som drar nytta av högskolesatsningen och / eller mäss- och kongressverksamheten. Fabriksbyggnaden är 40 meter hög och har en yta av mer än 80000 m<sup>2</sup>. Den utgör genom sin storlek ett mycket dominerande inslag i planområdets omedelbara närhet. Till fabriken hör en stor asfalterad parkeringsyta med plats för åtminstone 1000 bilar.

### **SAAB Aircraft**

Söder om SAAB-fabriken finns en 100 x 150 meter stor byggnad som används för tillverkning av flygplan. Byggnaden är en relativt enkel industrihall.

### **Kockums Fritid**

Kockums Fritid byggdes 1975 som en fritidsanläggning för kockumsanställda och deras familjer. Anläggningen drevs då av Kockum. 1981 köptes anläggningen av Malmö kommun och den styrs nu av en kommunal stiftelse. Anläggningen består av en konferenssida och en motionssida. Motionssidan innehåller simhall, ishall, racket-sporter, bordtennis och bowling. Anläggningen är öppen för allmänheten alla dagar i veckan. Det finns en stor hörsal för 300 personer samt 10 mindre konferensrum för 15-60 personer. Anläggningen innehåller också en restaurang. Den egna parkeringen omfattar ca 210 platser.

### **Scaniaparken**

Scaniaparken är en formalistisk landskapspark som anlades i slutet av 1980-talet. Den utgör tillsammans med rekreationsområdet vid Kockums Fritid en fortsättning av Ribersborgs bad- och rekreationsområde utmed Öresund. Scaniaparken innehåller skulpturpark, utsiktsplats, solslanter, dammar och erbjuder en storslagen havsutsikt och en känsla av befrielse.

## **PLANFÖRSLAG**

### **Huvuddragen är följande:**

Bo01 har som mål att visa ett mycket långtgående, konkret och färdigt projekt inom omställningen av Sverige till ett ekologiskt uthålligt samhälle. Målet är också att idéer och erfarenheter från Bo01-delen skall kunna föras vidare i utbyggnaden av övriga delar av Västra Hamnen.

### **Stadsdelen**

Stadsdelen utformas i princip som två delområden som sammanbinds av en park med grunda kanaler och vattenytor, "kanalparken". I söder gränsar den till Kockums Fritid och en ny småbåtshamn, i väster finns kajpromenad och strandpark, i norr den befintliga Scaniaparken och i öster en förlängd Västra Varvsgata och f.d. SAAB-fabrikens tillverkningshall (Malmömassan).

De två delområdena förenas av en allmän plats (torg, piazza, gata) som ligger i det kanal- och gatustråk som kommer att bilda en öst-västlig axel i Västra Hamnen. Stadsdelens centrum ligger vid denna allmänna plats runt vilken det är möjligt att förutom bostäder etablera arbetsplatser, service, skola m.m.

### **Bebyggelse**

Bebyggelsens innehåll är i huvudsak: bostäder med inslag av verksamheter i den västra delen och verksamheter med inslag av bostäder i den östra delen utmed Västra Varvsgatan. I de två nedre våningarna vid centrum, kajpromenad, strandpark och kanalkajer kan bostäder eller verksamheter förekomma. Bottenvåningarna förutsätts här ha tillräcklig höjd för att kunna användas för kontor, butiker, service, föreningslokaler, restauranger mm. I bebyggelsens inre del kan förutom bostäder mindre, icke störande och icke bilberoende bostadsanknutna verksamheter t ex litet kontor, vård o.d. förekomma

### **Hushöjder och innehåll**

Hushöjderna är omkring 4-5 våningar i stadsdelens ytterkanter dvs mot Västra Varvsgatan, kajpromenad och strandpark och runt kanalparken. I de inre delarna är bebyggelsen lägre 1-3 våningar. Den yttre högre bebyggelsen ger en vindskyddad och ombonad inre del med trädplanteringar och vegetation. Vid centrum föreslås ett 25 vånings punkthus i huvudsak avsett för studentbostäder och kontor. Speciellt mot utkanterna eftersträvas ett varierat taklandskap med takterrasser, torn, solfångare mm. Planbestämmelserna är utformade för att tillåta detta. De visade byggrätterna beräknas ge ca 175 000 m<sup>2</sup> BTA inklusive nya byggrätter för "SAAB:s kontorshus". En grov uppskattning av ytorna ger ca 1050 lgh och 70 000 m<sup>2</sup> BTA för verksamheter.

### **Offentlig service**

Plats för offentlig service finns speciellt vid områdets centrum. Skollokaler förläggs lämpligen i bottenvåningen i byggnad vid Västra Varvsgatan/kanalparken eller i kontorsbyggnaden till f.d. SAAB-fabriken. I båda fallen skall den egentliga "skolgården" ligga på den egna fastigheten. Del av parken kan integreras med skolans utemiljö.

### **European Village**

Den sk Europeiska byn (European Village) är en viktig del i bomässans europeiska profil. European Village kommer att bestå av 20-25 enfamiljshus. Den kommer att genomföras av byggherrar från EU:s medlemsstater, EFTA-länder och ansökarländer. De villkor som gäller för själva byggandet kommer att bestå av särskilt framtagna riktlinjer/villkor. Detaljplanen föreslår temporär bygglovsbefrielse för European Village till 2001-12-31. European Village är lokaliserad på båda sidor om den grunda kanalen i kanalparkens norra del.

### **Parker och stråk**

#### ***Kuststråk***

Ribersborgsstranden fortsätter in i planområdet via en småbåtshamn och en ca 20 m bred och 300 m lång "kajpromenad" fram till områdets mitt med torg-, gatu-, och kajmiljö. Därefter vidtar en ca 50 m bred och 200 m lång strandpark, som eventuellt kan ha badbryggor eller annan anordning för bad. Parken avslutas mot norr med en allmän byggnad t ex konsthall. När byggnaden passerats öppnar sig en mera naturlig kustpark, som utgörs av Scaniaparken. Förslaget medför att den befintliga Scaniaparken omgestaltas inom nästan hela planområdet. Kuststråket bygger på en följd av park- och rumssekvenser, som avlöser varandra. Detta är också idén bakom utformningen av den befintliga Scaniaparken.

### **Kanalpark**

Kanalparken är ett grönt parksamband, som går genom stadsdelens inre från Ribersborgsstranden till Scaniaparken och kusten. Det avskärs på tre ställen av korsande gator. Vid dessa korsningar förekommer byggnader. Parken kommer att få både "urban" och landskaplig gestaltning och vara uppbyggd av rumssekvenser och ha olika vattentema. Utmed parkens västra gräns går en grund kanal som utformas med kaj mot bebyggelsen och slänter mot parken för att tillåta viss översvämning in i parkområdet. Vid "mittgatan" kan allmän byggnad förenlig med parkändamålet t ex palmhus uppföras.

### **Inre stråk och "gröna platser"**

I de västra delarna (NV och SV) finns inre stråk och gränder på allmän platsmark och kvartersmark (gemensamhetsanläggningar). Dessa föreslås utformade med utvidgningar och små platsbildningar där planteringar kan utföras och lekmöjligheter kan skapas. Platserna skall ges olika karaktär. (jämför Illustrationsplan 1). Också i vid kvarteren som gränsar till Västra Varvsgatan finns korta gränder på kvartersmark. Detta system av gränder och platser skall vara tillgängligt för allmänheten. Detta kommer att säkras genom att kommunen går in som delägare i gemensamhetsanläggningarna.

### **Kanaler och småbåtshamn**

Två nya kanaler föreslås. Den ena går i nord-sydlig riktning, från stad ut mot hav och följer och återknyter därmed till Malmö hamns historiska utbyggnadsriktning. Detta är en grund kanal med ca 1 meter vattendjup. Havsvatten pumpas till en högsta bassäng, med vattennivå ca 3 meter över havsnivån, vid "mittgatan" och rinner sedan i olika nivåer mot norr genom Scaniaparken ut i havet och mot söder ner till småbåtshamnen. Den andra kanalen är en utvidgning av Turbinkanalens mynning till en småbåtshamn som övergår i plats för husbåtar och spegeldamm.

### **Trafik**

Utbyggnadstiden för Västra Hamnen och troligen också för planområdet kommer att vara lång och det krävs en grundlösning för trafiksystemet som kan fungera bra från början och som är flexibel över tiden. Målet är att åstadkomma ett miljöanpassat transportsystem som leder till att bilanvändningen minskar.

### **Cykeltrafik**

Utgångspunkten är att ge (gång- och) cykelvägsnätet en standard som gör det till ett mycket attraktivt alternativ vid kortare resor. Huvudcykelnätet är utformat med separata cykelbanor utmed Västra Varvsgatan. Cykelbanorna kommer sedan att fortsätta utmed huvudgator och uppsamlingsgator in i Västra Hamnen och mot centrala Malmö (enligt planprogrammet). Cykelbanor finns vidare utmed kusten och genom kanalparken. I de västra områdena (NV och SV) blandas cykel-, gång- och biltrafik på cykel- och gångtrafikantens villkor på gågator och gårdsgator.

### **Kollektivtrafik**

Området kan från början försörjas med busslinje som från Gustav Adolfs torg, Centralen och Universitetsholmen fortsätter utmed Västra Varvsgatan och får tre hållplatser utmed gatan (max gångavstånd till hållplats ca 400 m). Bussarna kan då vara förhållandevis konventionella, men miljöanpassade fordon typ gasbuss, större eller mindre. Västra Varvsgatans förlängning förbereds för eget körfält för kollektivtrafik. Så småningom kan små elbussar bli ett alternativ och eventuellt köra i en slinga genom området för att göra kollektivtrafiken än mer tillgänglig.

### **Biltrafik**

Stadsdelen ansluts i tre punkter till det stormaskiga gatunätet av huvudgator och uppsamlingsgator som kommer att utgöra stommen i utbyggnaden i Västra Hamnen

enligt den preliminära översiktsplanen. Till en början blir anslutningarna till Västra Varvsgatan och dess förlängning och så småningom kommer de öst-västliga förbindelserna att byggas ut. Den norra anslutningen betjänar det norra delområdet, ev. konsthall och strandparken. Anslutningen i mitten kommer att utvecklas till huvudkontakten med övriga Västra Hamnen. Här ligger stadsdelens centrum, service, offentliga anläggningar och ev. bad. Den södra anslutningen ligger närmast staden och betjänar den södra stadsdelen, småbåtshamnen och kajpromenaden

Den södra delen av den befintliga Västra Varvsgatan är *huvudgata* i Västra Hamnens gatustruktur och den nya delen av Västra Varvsgatan mellan "SAAB-fabrikens" kontorsdel och fabrikshall är *uppsamlingsgata*.

Stadsdelens lokala gatunät kopplas till ovan nämnda anslutningspunkter. Gång- och cykeltrafik prioriteras och bilarnas framkomlighet blir då underordnat detta krav.

I den sydvästra delen (SV) föreslås *gågata* utmed kaj och genom områdets inre och *gårdsgata* utmed kanalen.

För *gårdsgata* gäller biltrafik på fotgängares villkor och för *gågata* ej motortrafik utom transporter till adresser vid gågatan (på fotgängares villkor). Båda gatorna kan ha parkering på särskilt anordnade parkeringsplatser.

I den nordvästra delen (NV) föreslås *gågata* genom områdets inre och *gårdsgata* utmed strandparken.

Nätet av gränder och platser i båda delarnas inre utformas med tanke på framkomlighet för utryckningsfordon.

Bilarnas hastighet får anpassas till cyklister och gående. Inne i området tillåts gångfart 30 km/tim och på Västra Varvsgatan 30-50 km/tim.

Detaljplanen anger en tydlig gatuhierarki: huvudgata, uppsamlingsgata, gårdsgata och gågata.

### **Parkering**

Parkeringslösningen grundar sig på idén att ange och lokalisera det antal p-platser som motiverar det troliga behovet inom den närmaste tiden. När sedan alternativen till att använda bilen blir allt mer attraktiva kan antalet p-platser minskas genom ombyggnad eller annan användning av p-anläggningarna. Stora ansträngningar görs i planen för att minska skälen till att ha bil i området genom att anvisa attraktiva cykelvägar och välbelägna hållplatser för kollektivtrafiken. Bilpool kommer troligen att finnas. För vissa lägenheter finns inga parkeringsplatser utan bilpool kan då ingå i hyran:

Parkeringslösningen grundar sig på följande dimensionering:

Bostäder: 0.8 ppl / lgh varav 0.1 ppl / lgh är besöksparkering

Verksamheter: 7 ppl/1000 m<sup>2</sup>vy varav 4 ppl/1000m<sup>2</sup>vy är för besökare och 3 ppl/1000m<sup>2</sup>vy är för anställda

( 60% av behovet av 5 ppl/1000m<sup>2</sup>vy för anställda, återstoden antas ske som samutnyttjande av boendeparkering)

### **Parkeringsbehov**

NV	360 lgh	288 ppl
	6000 m2vy	42 ppl
SV	480 lgh	384 ppl
	10 000 m2vy	70 ppl
NO	160 lgh	129 ppl
	15 000 m2vy	105 ppl
SO	35 lgh	28 ppl
	40 000 m2vy	280 ppl
Totalt		1 326 ppl

### **Boendeparkering**

För område NV och SV gäller att för att begränsa biltrafiken och fastbyggandet i p-däck och alltför många underbyggda gårdar får inte hela parkeringsbehovet tillgodoses inom området. Minst 50% skall lösas inom området och återstoden förläggas som "buffertparkering" i p-däck vid Västra Varvsgatan. Ritningen "Illustrationsplan 2 (trafik)" visar var och hur många parkeringsplatser som får anläggas som markparkering och underjordisk parkering. Beträffande område SV och NV gäller att parkeringsgarage tillåts under byggnader utmed kajpromenaden. Den visade lösningen bygger i princip på sammanhängande garage med infart från norr och söder och fordrar att fastighetsägarna kommer överens om utformningen och att gemensamhetsanläggning bildas. För att inte få garageinfarter från kajpromenaden i område SV införs utfartsförbud i detaljplanen.

### **Anställdas parkering**

Anställdas parkering förläggs till p-däck, egna garage och p-plats vid Västra Varvsgatan.

### **Besöksparkering**

Besöksparkeringen förläggs dels till gator, torg och kajer och så att ingen onödig söktrafik uppstår i områdenas inre och dels till p-däck och p-plats vid Västra Varvsgatan.

### **Besökare till park- och rekreationsanläggningar**

Parkeringen vid Kockums Fritid som nu har ca 210 ppl kommer genom byggandet av den föreslagna småbåtshamnen m.m. att förlora ca 100 ppl. Dessa platser föreslås ersätta med motsvarande antal på Västra Varvsgatans östra sida i kvarteret Bilén. (denna parkeringsplats har totalt 200 ppl och skall också betjäna bebyggelsen)

När Västra Varvsgatan förlängs norrut mot Scaniaparken kommer ca 100 ppl för besökare till strandparken att anläggas.

### **Lokalisering och antal**

Ritning: Illustrationsplan 2 (trafik) visar föreslagen parkeringslösning. Ca 1490 ppl redovisas. 100 av dessa ersätter förlorade ppl vid Kockums Fritid.

## **TEKNISKA SYSTEM**

### **VA-system**

#### **Anslutningspunkter för va**

Anslutningspunkter för va kommer att avsättas till större kvarter och i vissa fall gemensamt för flera kvarter. Detta innebär att flera fastigheter kan behöva bilda gemensamhetsanläggningar för va inom kvarteren.

### ***VA-ledningar i enskilda gator***

VA-ledningar kan läggas i viss omfattning i enskilda gator om några viktiga förutsättningar uppfylls. Den återställning som behöver utföras vid framtida arbeten skall inte vara dyrare än vad som uppkommer vid en normal kommunal gatustandard. Anläggningar, murar, träd etc. skall placeras på ett så stort avstånd från va-ledningar att de inte behöver flyttas vid framtida ledningsarbeten.

### ***Pumpstationer för spillvatten***

Om de nya kanalerna görs djupa måste det anläggas en eller flera pumpstationer för spillvatten.

Byggrätten som är belägen som en solitär i det nordvästra hörnet av planområdet kommer inte att kunna anslutas med självfall om den inte placeras relativt högt. Detta kan innebära krav på att spillvatten från fastigheten måste pumpas.

### ***Dagvatten***

Traditionella ledningar för dagvatten kommer att anläggas i mindre omfattning än normalt. Målet är att dagvatten i relativt stor omfattning skall ledas bort i synliga system, bl.a. minikanaler och avrinningsveck. Det lokala omhändertagandet av dagvatten inom området skall begränsas till fördröjning på gårdar och torg samt i parkerna. Dagvatten skall om möjligt vara en resurs för växtligheten i området. Dagvattnet skall inte reduceras genom en planerad infiltration till grundvattnet.

Minikanaler och avrinningsveck för bortledning av dagvatten skall ingå i någon form av gemensamhetsanläggning, och fastigheterna skall skriva servitut som ger tillgänglighet till minikanalerna.

Med nuvarande planutformning måste befintliga dagvattenledningar från f.d. SAAB-fabriken läggas om.

### ***Vatten***

Området försörjs med vatten på traditionellt sätt.

### ***Ledningar för saltvatten***

Verksamheter använder sig idag av saltvatten till bl.a. badanläggning och kylning. Ledningar från pumpstation vid strandlinjen kommer att behöva läggas om vissa sträckor.

### ***Energisystem***

Lokal förnyelsebar energi är ett nyckelbegrepp för den nya stadsdelen. Sol, vind och vatten skall tillgodogöras genom solfångare, solceller, värmepump i vilken värme och kyla ur grundvattnet utvinns, biogasproduktion med rötgasmotor och vindkraftverk. Stadens energisystem skall därvid användas som accumulator.

### ***Teknikyta/nätstationer***

Teknikytor lokaliseras till del av p-däcken vid Västra Varvsgatan. Fyra friliggande nätstationer har illustrerats.

## **BETRÄFFANDE DETALJPLANEN**

Planen omfattar en stadsdel vars byggnader kommer att finnas länge och vars innehåll kommer att förändras med tiden. Ett blandat innehåll eftersträvas. Planen är därför tämligen generell då det gäller användningen av byggnaderna. Störande verksamheter är uteslutna och i vissa delar måste bostadsändamålet garanteras. För övrigt finns en flexibilitet, speciellt i användningen av bottenvåningarna. Hushöjder och ibland exploateringsstal är bestämda. Frihet finns att inreda vindar och att utforma ett omväxlande taklandskap speciellt i områdets yttre delar. Viss frihet finns också i det inre av "kvarteren" där stadsbyggnadsnämnden kan medge avvikelser beträffande

gränser där det bedöms lämpligt med hänsyn till ändamålsenligt byggande. De stora kvarteren är indelade i "småkvarter". Det bildas på så sätt gränder och små platser som ligger på kvarteretsmark och som är allmänt tillgängliga. I "småkvarterens" inre delar anges exploateringsstal och byggrätter med en högsta byggnadshöjd av 2,5 m. När bebyggelsen där skall uppföras måste sol- och ljusstudier i bygglovgranskningen avgöra byggnadernas placering. Byggnaderna kan användas som uthus men också som bostäder i lämpliga lägen.

## KONSEKVENSBESKRIVNING

### Utfyllnad av Västra Hamnen

I princip hela Västra Hamnen utgörs av utfyllnader. Utfyllnaderna har huvudsakligen skett efter andra världskriget och den sista, utfyllnaden av den tidigare Norra varvsbassängen, ägde rum 1986-87 inför SAAB-fabrikens etablering.

Inom den västra delen, bl.a. bomässans område, domineras utfyllnaderna av schaktmassor av moränlera. Det förekommer emellertid även tippmassor från muddring på enstaka platser samt inspolad sand och rivningsavfall, främst tegel, betong, sten och asfalt. Inom området har även deponerats industriavfall.

### Föroreningsförhållanden

Omfattande markundersökningar visar att planområdet består av varierande slag av fyllnadsmassor, dock huvudsakligen jord som är förorenad i olika grad av framför allt petroleumkolväten (främst tyngre alifatiska kolväten och polyaromatiska kolväten). Dessa föroreningar har troligtvis funnits i de deponerade massorna och i ytterst begränsad omfattning tillförts via den på platsen pågående industriverksamheten. Då deponering skett huvudsakligen i vatten har vattenlösliga fraktioner lakats ut, medan främst föroreningar starkt bundna till den deponerade jorden eller avfallet stannat kvar.

Underlaget till utfyllnaderna, d.v.s. den gamla havs- eller hamnbotten, är ställvis kontaminerat av den tidigare varvs- och hamnverksamheten. De typer av föroreningar som kan förekomma är tungmetaller, främst bly, koppar och zink, samt PCB och pesticider.

Den pågående uttransporten av föroreningar via grundvatten till Öresund bedöms vara försumbar. Även utläckaget av gaser (metan och andra flyktiga organiska ämnen) bedöms vara försumbart.

Havsbottnen utanför kv. Bilen uppvisar ett rikt bottenliv, utom lokalt inom varvsrännan och i Turbinenkanalen. Föroreningar av tungmetaller, petroleumkolväten och PCB förekommer ställvis, men vanligtvis endast som spår.

### Åtgärder

Vid förändring av markanvändningen till bostäder, kanaler mm kommer exponeringen mot potentiellt förorenade marklager att öka och marken måste efterbehandlas.

En planbestämmelse införs i planen som lyder enligt följande: *Innan marken tas i bruk för sitt ändamål skall den vara efterbehandlad.* Platsspecifika riktvärden för området har tagits fram och kommer att ligga till grund för kommande efterbehandlingsmål. Beslut rörande hur efterbehandlingen skall gå till och i vilken omfattning den skall göras kommer att fattas av Miljönämnden.

### Grunda kanaler

De grunda kanalerna har ingen naturlig kontakt med havet utan är anlagda från ca 1 m ovan befintlig mark till ca 2 m under befintlig markyta. Vattnet är havsvatten som tas in i den centrala bassängen. Hit pumpas vattnet och fördelas i en sydlig

respektive nordlig ström som har sitt utlopp i havet i form av mindre vattenfall. Vattenytan i kanalen ligger ca 0.2 m under kajkanten och vattendjupet är ca 1 m. Kanalerna utformas i princip med kaj mot gata i väster och slänt mot park i öster. Vattnet faller i kanalparken från ca +3.2 till +2.0. När småbåtshamnen är utbyggd slutar den grunda kanalen med ett vattenfall från + 2.0 till +/- 0.

#### **Småbåtshamn m.m.**

Hamnen i sydväst är planerad med en yttre del för segelbåtar och en inre del för mindre båtar som kan passera under en gc-bro med en fri passagehöjd av ca 3.5 m och eventuellt för husbåtar. Djupet förutsätts ligga på 2-2.5 m. Mot norr (Bo01-området) och vid den östra bassängen planeras kajer. Dessa blir ca 3.5 m höga och måste göras med olika lägre nivåer eller längsgående brygga för att man skall nå båtarna. Mot söder (Kockums Fritid) planeras en avlutning med slänt och brygga, liknande Turbinkanalen.

Hamnen måste troligen byggas i etapper i väntan på vattendom. I en första etapp kan kaj utföras mot Bo01-området och mot den inre östliga bassängen och en grund kanal anläggas. Den skulle få en vattenyta på ca +1.8 och utgöra förbindelse till ovan beskrivna grunda kanaler och via vattenfall mynna i Turbinkanalen. När sedan vattendom föreligger kan hamnprojektet genomföras i sin slutliga utformning.

#### **Luftföroreningar**

##### ***Västra Hamnen allmänt***

Västra hamnen har ett geografiskt läge där det oftast blåser. Detta innebär att ev. lokala emissioner till luft snabbt späds ut. Sjöfarten i sundet är omfattande och emitterar stora mängder föroreningar, men över ett stort område. Sjöfartens emissioner påverkar bara marginellt luftföroreningshalterna i området. Västra hamnen kan idag betraktas i det närmaste som landsbygdsmiljö.

Mellan 1988 och 1994 mättes luftföroreningar i området med DOAS-teknik i taknivå. En av mätsträckorna gick mellan Citadellsskolan och Skandiahuset vid Skeppsbron. Resultatet från mätningen visade att kväveoxidhalterna var mellan 50 och 70 % av gällande gränsvärde. Detta område där mätningarna gjordes ligger närmare centrum och därmed närmare trafiken än vad Västra hamnen är belägen. I arbetsverket AIRVIRO har spridningsberäkningar gjorts med kunskap om alla emissionskällor i Malmö. Resultatet från beräkningen visar att halterna i västra hamnen är omkring 25 ug/m<sup>3</sup> eller 50 % av det nationella gränsvärdet. Beräkningen stämmer därmed också väl med de uppmätta halterna i området som gjordes i början av 90-talet.

##### ***Biltrafik***

Biltrafiken inom Bo01-området kommer att vara begränsad och i princip mest bestå av de boendes egna trafikrörelser. Några överskridanden av riktvärden för luftkvalitet bedöms ej ske inom området. När det gäller Västra Varvgatan är den gatan något mer trafikerad men inte heller där bedöms några överskridanden av riktvärden för luftkvalitet ske.

##### **Trafikbuller**

Arbetet med översiktsplanen för Västra Hamnen inklusive tillhörande trafikprognos pågår. Resultatet av trafikprognoserna kan bli lägre än de här antagna värdena. De antagna trafikmängderna avser ett fullt utbyggt område och har bedömts bli: för södra delarna av Bo01 ca 8000 f/d och för norra delen ca 5000-8000 f/d. Tung trafik har satts till 10 %.



### **Beräkningsresultat**

Beräkningen avser för södra delen en fasad i kant med gatumarksområdet och för den norra delen en fasad som ligger 2 meter utanför gatumarken. Med utgångspunkt från att alla fönster är standard 3-glasfönster med RATR-värde = 28 dBA blir de beräknade värdena för första våningen: *södra delen* ekvivalentnivå utomhus efter korrektion för fasadreflex = 67 dBA, inomhus = 34 dBA, maxnivå utomhus efter korrektion för fasadreflex = 82 dBA, inomhus = 50 dBA. *norra delen* ekvivalentnivå utomhus = 63 dBA, inomhus = 34 dBA, maxnivå utomhus = 79 dBA, inomhus = 50 dBA. För de övriga våningarna blir värdena någon decibel lägre.

### **Åtgärder**

Bebyggelsen längs gatan är avsedd för kontor eller liknande verksamheter i de två nedre våningarna med ett riktvärde för ekvivalentnivån inomhus = 40 dBA vilket båda delarna klarar. För bostäder är riktvärden som skall klaras: ekvivalentnivå inomhus = 30 dBA och maxnivå inomhus = 45 dBA. För att uppnå detta behöver husen förses med fönster med RATR-värde = 33 dBA. För samtliga delar avses utevistelse ske på husens baksida.

### **Följande riktvärden bör hållas vid nybyggnation av bostäder:**

Utomhus	55 dBA	ekvivalentnivå (vid fasad)
Utomhus	70 dBA	maximalnivå (vid uteplats)
Inomhus	30 dBA	ekvivalentnivå
Inomhus	45 dBA	maximalnivå

### **Buller från verksamheter**

Området är sannolikt ej stört av buller från existerande verksamheter i västra hamnen. De större verksamheterna i närområdet är Kockums Marin, SAAB-Aircraft och NordMills. Kockums verksamhet regleras i koncessionsnämndens beslut enligt miljöskyddslagen. NordMills kvarn har fått råd enligt miljöskyddslagen.

Bullret från Kockums anläggning får enligt koncessionsbeslut 1993-09-03 inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än:

55 dBA dagtid (kl 07.00-18.00)

45 dBA samtliga dygn nattetid (kl 22.00-07.00)

50 dBA övrig tid

Den momentana ljudnivån p.g.a. bolagets verksamhet får nattetid vid bostäder inte överstiga 55 dBA.

Enligt uppgift från Kockums förekommer ingen bullrande verksamhet utomhus nattetid, varför kravet 50 dBA blir dimensionerande. För att Kockums ska kunna utnyttja sin gällande koncession utanför samtliga fönster på planerad bebyggelse krävs bulleravskärmande åtgärder. Dessa åtgärder utförs som byggnader av olika höjd. De kritiska delarna är områdets nordöstra och sydöstra hörn. I dessa delar införs en planbestämmelse som föreskriver den lägsta byggnadshöjd som ger ett erforderligt bullerskydd. För byggnader utmed Västra Varvsgatan införs planbestämmelsen att bostäder inte får veta mot bullerstörd fasad d.v.s. fasad som utsätts för högre ekvivalent ljudnivå än ovan nämnda värden. Mellan Malmö kommun och Kockums Industrier AB har träffats avtal vars sammanfattning är: *Om bostäder uppförs inom Västra Hamnen skall det endast ske på ett sådant sätt att för bolaget nu gällande eller eventuellt ändrade villkor anpassade till att bostäder uppförs inom Västra Hamnen kan innehållas i förhållande till samtliga sådana bostäder. Skulle likväl bullerbidraget från bolagets verksamhet bli sådant att det för bolaget gällande*

*bullervillkoret i något avseende inte innehålls vid för Bo01 uppförda bostäder, åligger det kommunen att vidta de åtgärder som kan krävas för att bullervillkoret skall innehållas. Exempel på sådana åtgärder kan vara att uppföra ytterligare avskärmande byggnader eller andra anläggningar, att vidta andra bullerdämpande åtgärder eller att i samförstånd med bolaget, även såsom företrädare för fastighetsägaren, vidta eventuella möjliga bullerdämpande åtgärder på fastigheten Ubåten 1 eller på byggnader å fastigheten.*

### **Säkerhet – farligt gods**

Planområdet beröras inte av transporter med farligt gods.

### **Naturvärden**

Vid exploatering av Västra Hamnen kommer mycket värdefulla naturvärden att försvinna. Merparten av områdets icke bebyggda eller asfalterade yta utgör en betydande häckningsplats för ett stort antal fågelarter. Flertalet av arterna är klassade som hotade (10 st.) och fyra av dem (fisktärna, silvertärna, småtärna och skärfläcka) är upptagna i EU:s direktiv för hotade fågelarter, artikel 4. Enligt direktivet skall särskilda skyddsområden upprättas på platser där upptagna arter häckar. Sverige har accepterat att ta ansvar i frågan och i samarbete med andra europeiska länder bygga upp ett nätverk av skyddade häcknings- och rastområden inom Europa kallat Natura 2000.

Vid en eventuell exploatering av hela Västra hamnen kommer ovanstående natur bytas ut mot huvudsakligen bostads- och industribebyggelse. Andra livsmiljöer för växter och djur kommer att skapas intill bebyggelsen i form av bl.a. parker, trädgårdar, gräsmattor och kanaler. Dessa biologiska värden kan inte ersätta de som går förlorade.

### *Åtgärder*

I vårt ansvar ligger att försöka bevara naturvärdena som skapats på Västar hamnen, vilket åstadkoms genom bevarande av befintligt område eller skapande av nytt.

Första alternativet är att skydda större delen av befintligt häckningsområde från exploatering och avsätta det som fågelskyddsområde. Området som avses är det ca 20 hektar stora centrala och inhägnade området. Kan detta ej åstadkommas anförs det andra alternativet. Detta innebär att ett över 30 hektar stort fågelskyddsområde skapas i närheten av Västar hamnen. Områdets biototyp skall vara likvärdigt med rådande häckningsplats. Detta område bör avsättas och iordningställas innan exploatering av Västra hamnen företas.

### **Lokalklimat**

Byggnaders påverkan på vindförhållanden, solinstrålning, skuggeffekter mm skall ingå som en väsentlig bedömningsgrund i bygglovgivningen.

### **Byggnader**

Miljöförvaltningen arbetar med att ta fram ett program för ekologiskt byggande. Det ekologiska byggandet inom planområdet skall följa detta.

### **Övrigt**

Målen i kommunens miljöprogram "Miljöprogram för Malmö stad 1999-2002" är de grundläggande målen för området.

### Revidering 1999-06-15

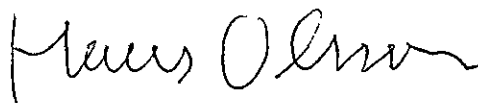
Efter utställningen har detaljplanen reviderats. Revideringen är av begränsad betydelse och har ej bedömts föranleda ny utställning. Revideringen omfattar:

- Breddning av Västra Varvsgatan från 32 till 35 m
- Ändring av formuleringen av planbestämmelsen att bostadsrum inte får vetta mot bullerstörd fasad..... till att bostäder inte får vetta mot bullerstörd fasad.....
- Översyn av parkeringslösningen, utfartsförbud mot kajpromenaden
- Små gräns- och höjjusteringar för att anpassa planen till aktuella projekt
- Större frihet vid utformningen av våningshöjder och inre delar av "kvarter"

Revideringen har gjorts på plankarta, illustrationsplan 1 och 2 och i beskrivningen.



Christer Larsson



Hans Olsson



Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 26 augusti 1999 under § 150 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar:

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Tillhörande samrådsförslag till detaljplan för område väster om VÄSTRA VARVSGATAN, område för Bomässan Bo01, i Hamnen i Malmö

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### Tidplan

Detaljplanen beräknas kunna antagas av kommunfullmäktige i sept - okt. 1999 och vinner normalt laga kraft fem veckor efter antagandet.

Arbetet med marksaneringar startar i början av 1999.

Byggnadsarbetena beräknas starta i nov 1999 och de första husen vara klara under sommaren 2000.

Bomässan Bo01 äger rum 11 maj – 9 september 2001

### Genomförandetid

Genomförandetid är 10 år efter det datum planen vunnit laga kraft.

## MARKARBETEN

Området är ett utfyllnadsområde och är utfyllt i etapper sedan 60-talet. I samband med utfyllnaderna har även okontrollerat material deponerats. Marken skall vara efterbehandlad innan den tas i bruk för avsett ändamål. Saneringsåtgärderna kommer att framgå av ett åtgärdsförslag som skall godkännas av miljönämnden.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Vid en indelning av kvartersmarken i flera fastigheter torde det bli nödvändigt att bl a bilda gemensamhetsanläggningar för att klara vissa funktioner inom kvarteren.

Fastigheterna kan komma att belastas med servitut, ledningsrätt och utrymme för gemensamhetsanläggningar.

Kommunen är huvudsakligen ensam ägare till exploateringsområdet. De fastighetsrättsliga frågorna förutsätts regleras genom avtal i samband med upplåtelsen.

## EKONOMISKA FRÅGOR

Nästan hela planområdet ägs av Malmö kommun. I söder berörs stiftelsen Kockums Fritids mark och öster om Västra Varvsgatan berörs en ca 20 m bred markremsa tillhörig SAAB-Aircraft AB.

I samband med upplåtelse av tomtmark kommer exploateringsavtal att tecknas mellan fastighetskontoret och byggherrarna. Samtliga exploateringskostnader kommer att belasta kommunen.

## ÖVRIGT

### Vattendom

Vattendom kommer troligen att erfordras för vattenintag för grunda kanaler och värmeanläggning och för småbåtshamnen i söder.

### Gestaltningprogram

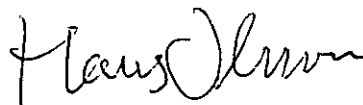
För genomförandet av den europeiska bomässan Bo01 gäller även det gestaltningprogram som upprättas av Malmö stad, Bo01 och byggherrarna.

### MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Hans Olsson	Stadsbyggnadskontoret
Herbert Falck	Stadsbyggnadskontoret
Jan-Erik Schütt	Fastighetskontoret



Christer Larsson



Hans Olsson



Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 26 augusti 1999 under § 150 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar:

### SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande förslag till detaljplan för område väster om **VÄSTRA VARVSGATAN, område för Bomässan Bo01**, i Hamnen i Malmö

Under pågående detaljplanearbete har förslaget varit utsänt på remiss och för samråd med länsstyrelsen, berörda statliga och kommunala organ, sakägare, representanter för boende och byggherrar.

Följande sammanställning redovisar en sammanfattning av samråds- och remissynpunkter. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i anslutning till remissvaren. *(kursiv text)*

### MYNDIGHETER

**Länsstyrelsen** meddelar i yttrande 1999-03-09 att Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar tillräcklig redovisning av underlagsmaterial/ uppgifter om hälsa - och säkerhetsaspekten, vilket gör det omöjligt att bedöma om Länsstyrelsen kan komma att ingripa enligt 12 kap 1§ Plan - och Bygglagen.

#### **Konsekvensbeskrivningen**

Länsstyrelsen har den 14 september 1998 yttrat sig över ett planprogram, som upprättats den 10 juni 1998. Enligt planprogrammet skulle en mängd miljökonsekvenser utredas i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsens bedömning i programskedet var att alla miljökonsekvenser av vikt fanns med bland de nämnda och att "det är angeläget att konsekvenserna utreds grundligt".

Det är därför anmärkningsvärt att konsekvensbeskrivningen sedan planprogrammet endast har utvecklats på ett fåtal punkter och endast i ringa omfattning. Länsstyrelsen kan inte ta ställning till om planen kan föranleda ett ingripande enligt 12 kap 1§ Plan- och bygglagen, förrän tillräckliga uppgifter redovisats. Dessa måste enligt Länsstyrelsens mening föreligga senast inför utställningen av detaljplanen.

Resultatet av miljökonsekvensbeskrivningen kan medföra att planförslaget måste ges en annan utformning vilket ytterligare understryker vikten av att miljökonsekvenserna snarast utreds och redovisas.

Som en del av miljökonsekvensbeskrivningen kan med fördel det robusta samhället behandlas i enlighet med Boverkets och ÖCB:s skrift "Robusthet i den fysiska miljön".

Länsstyrelsen pekar nedan på de områden som måste vara kompletterade senast till utställningen av detaljplanen. Dessa är buller, markföroreningar, luftföroreningar och bygglovbefrielse.

### **Buller**

Beträffande bullersituationen har Länsstyrelsen tagit del av Ingemansson Technology AB:s utredning om bulleravskärmande åtgärder samt Miljöförvaltningens uttalande om trafikbuller. Länsstyrelsen anser att Ingemansson Technology AB:s utredning bör redovisas mer utförligt i planbeskrivningen än vad som görs i planhandlingarna. Vidare måste också en redovisning finnas av den totala bullersituationen dvs bullret från industri och trafik samt om detta kräver andra åtgärder än de nu föreslagna.

Enligt bullerutredningen ska kontorsbyggnader i områdets östra delar tjäna som bullerskydd mellan Kockums och bostäderna inom Bo01. Utredningen redovisar förslag på hushöjder och placering för att bullerriktvärdena ska kunna innehållas. Vid en jämförelse mellan utredningen och plankartan framgår att i områdets norra och södra delar är våningsantalet lägre på plankartan än vad som föreslås i utredningen. Planbeskrivningen måste redovisa om detta innebär att riktvärden för buller över-skrids eller ej, och de eventuella åtgärder som behöver vidtas. I detta sammanhang måste även förväntat trafikbuller vägas in.

Kontorsbyggnader av varierande höjd ska, som tidigare nämnts, tjäna som buller-skydd för bostäderna. Utformningen av bestämmelsen för våningshöjder innebär att man kan bygga angivet antal våningar vilket inte garanterar att byggnaderna blir så många våningar. Bestämmelsen måste arbetas om så att lydelsen blir tvingande vilket gör att våningsantalet alternativt hushöjden verkligen blir så stort som anges på plan-kartan. Eventuellt bör plankartan kompletteras med en bestämmelse som innehåller gällande riktvärden som inte får överskridas.

### **Markföroreningar**

Markundersökningar pågår för kvarteret Bilén. Resultatet av dessa undersökningar påverkar möjligheterna att anlägga nya kanaler och bassänger eftersom marken är kontaminerad och ökad vattenrörlighet kan leda till ökad urlakning av de kvar-varande fyllnadsmassorna. Lämpligheten av att införa ett system för lokalt om-händertagande av dagvatten måste också studeras, då perkolation och infiltration i kontaminerade massor kan få oönskade konsekvenser. Resultatet av undersökning-arna måste vara klart till dess att utställningen av detaljplanen ska ske.

Länsstyrelsen anser vidare att plankartan måste kompletteras med en planbestäm-melse som reglerar att marken måste vara sanerad innan området tas i bruk för avsedd användning. Eventuellt kan planbestämmelsen även innehålla plats-specifika riktvärden. Av genomförandebeskrivningen bör framgå hur saneringen ska gå till.

Metangas förekommer inom hela planområdet vilket kräver särskild grundläggning av byggnaderna. Plankartan måste kompletteras med en planbestämmelse som regle-rar utformningen och de tekniska kraven på grundläggningen.

### **Luftföroreningar**

Planbeskrivningen kan med fördel kompletteras med det material om luftförore-ningar som Miljöförvaltningen utarbetat.

### **Bygglovbefrielse**

Länsstyrelsen har under hand blivit informerad om att de delar av bomässan som kommer att utgöras av European Villages kommer att omfattas av bygglovbefrielse vid exploateringstillfället. Detta skulle eventuellt regleras i en lag som särskilt stiftas för detta syfte. Länsstyrelsen menar dock att omfattningen av och tiden för den till-fälliga bygglovbefrielsen även bör regleras i detaljplanen genom en planbestäm-melse. Detaljplanen bör mer detaljerat reglera utformningen av utemiljö samt utformningen av bebyggelsen.

### **Övriga synpunkter**

För att åstadkomma ett miljöanpassat transportsystem bör kollektivtrafiken göras attraktiv. Det befintliga järnvägsspåret vid Malmömassan bör förlängas norrut längs uppsamlingsgatan. På så sätt möjliggörs spårvagnstrafik, som i ett senare skede kan omfatta hela Västra Hamnen. Spårvagnstrafik kan t ex kombineras med de föreslagna små elbussarna i en slinga genom området. Maximala gångavstånd till hållplatserna måste vara betydligt kortare än angivna 400 meter och dessutom kortare än till parkeringsplatserna.

- *Konsekvensbeskrivningen har kompletterats med avseende på buller, markföroreningar, luftföroreningar och bygglovbefrielse.*
- *Buller: Planbestämmelser har införts så att Kockums skall kunna utnyttja sin gällande koncession. För att avskärma bullret har lägsta byggnadshöjder föreskrivits i kritiska lägen och bestämmelsen att bostadsrum inte får vetta mot bullerstörd fasad införts. Ett avtal mellan kommunen och Kockums träffas som reglerar ansvarsfrågan i det fall bullret vållar olägenheter för bostadsbebyggelsen.*
- *Markföroreningar: Planbestämmelse har införts att marken måste vara efterbehandlad innan den tas i bruk för sitt ändamål. Planbestämmelser har också införts om att byggnaders grunder skall utformas så att spridning av gas från mark till utrymmen inom byggnad förhindras och om lägsta golvhöjd för bostäder och att eventuella källare måste utföras vattentäta. Dagvatten skall inte infiltrera till grundvattnet.*
- *Bygglovbefrielse: För European Village reglerar planen utformning av bebyggelsen och ger en temporär bygglovbefrielse till 200112-31.*
- *Miljöanpassat transportsystem: Västra Varvsgatan förbereds för eget körfält för kollektivtrafik (spårvagn, elbuss eller något annat som vi ännu inte känner till)*

**Lantmäterimyndigheten** framför 1999-02-01 att myndigheten 1998-08-31 har gett synpunkter på programmet till rubricerad detaljplan, varvid påpekades betydelsen av att penetrera frågor om områdets inre funktion och fastighetsrättsliga genomförande. Dessa frågor synes fortfarande vara otillräckligt behandlade. Vid planens genomförande kommer problemen att bli tydliga och visa sig genom fördröjda bygglov och nödlösningar på ansvarsfördelningen för anläggningar av gemensam karaktär.

De avskräckande erfarenheterna från Bo 86 i Malmö vad gäller genomförande-frågorna och bristen på framförhållning borde tas tillvara.

Ansvar för i planförslaget redovisade vattenområden och parkeringar bör framgå. Sophantering i området kräver förmodligen någon form av gemensamma lösningar ? Användning av "x-områden" (allmän gång- och cykeltrafik) har diskuterats. KLM:s uppfattning är att ansvaret i så fall bör ligga på kommunen och inte på kvarterets fastigheter enskilt eller genom en gemensamhetsanläggning.

Eftersom KLM ännu inte tagit del av något utkast till hur kvarteret kan tänkas indelas i juridiska enheter är det svårt att ha synpunkter kring detta. Allmänt kan sägas att blanda upplåtelseformer (bostadsrätt / hyresrätt med äganderätt) och låta sådana fastigheter ta ansvar för gemensamma funktioner kan medföra problem. Dessutom kan nämnas att ett successivt genomförande (om det blir aktuellt med etappvis exploatering) innebär problem som måste pareras (erfarenheter från t.ex. kv Raketen och Potatisåkern i Malmö).



- *Gemensamma lösningar kommer att krävas för parkeringar, systemet av gränder och platser och dess garanterade tillgänglighet för allmänheten, sophantering m.m.*

P2 / FO 14 meddelar 1999-02-09 att den inget har att erinra mot planförslaget.

## KOMMUNALA NÄMNDER OCH FÖRVALTNINGAR

**Kommunstyrelsen** yttrar sig över "förslag till kvalitetsprogram för Bo01 – framtidsstaden" och det preliminära förslaget till detaljplan 1999-02-08.

Kommunstyrelsen anser att det framlagda förslaget till program är väl utformat som underlag till en bostadsmässa om en framtida ekologisk stad. Det rymmer många visionära idéer och många intressanta och spännande infallsvinklar till framtidsstadens utformning.

Kommunstyrelsen anser dock att övergången från ett program för en idéutställning till ett bostadsområde efter utställningen reser vissa frågor. Fullt utbyggt skulle området få omkring 850 lägenheter jämte 100 studentlägenheter, vilket motsvarar en befolkning på 1 500 personer med de boendetätheter som har redovisats för bland annat Ön i Limhamn. Som jämförelse kan nämnas att det närbelägna Ribersborg på samma yta har nära 3 500 lägenheter.

Det är viktigt att understryka att en så liten befolkning som 1 500 personer inte ger tillräckligt underlag för någon större utbyggnad av offentlig eller kommersiell service. Denna kommer att omfatta högst ett daghem, en mycket liten LM-skola och en dagligvarubutik. De verksamheter och den service som skisseras i planen förutsätter att ett betydande antal människor, som inte bor i området, strömmar in till området. Detta problem berörs delvis i planen vid bedömningen av det framtida serviceutbudet, bl.a. med hänvisning till synpunkter från andra intressenter om vikten av att åstadkomma en "kritisk" massa för att få godtagbar lönsamhet.

Kommunstyrelsens bedömning är att området i första hand kommer att bli ett attraktivt bostadsområde, som måste luta sig mot det närbelägna city med sitt mycket stora utbud av service av olika slag. Malmö Högskola ligger mellan planområdet och city, och studenterna kommer med stor sannolikhet att söka sig till city framför Bo01-området. Det finns därför en klar risk att det serviceutbud som beskrivs i detaljplanen och kvalitetsprogrammet inte kommer till stånd på grund av ett för litet befolkningsunderlag.

**Tekniska nämnden** framför 1999-02-23 följande synpunkter.

### **Bebyggelse**

Bostadsområdets utsatta läge gör att speciella hänsyn måste tas. Husens placering nära vattnet gör att dessa kommer att påverkas av havsvattnet som slår långt över strandskonungen vid hårt väder. En bredare kajpromenad skulle minska denna olägenhet. Den föreslagna bebyggelsestrukturen kan dock ge bra förutsättningar för trädplanteringar och vegetation inne i området.

### **Hushöjder och innehåll**

I planbeskrivningen föreslås att speciella studier ur vind-, sol- och stadsbildsynpunkt ska ingå som en väsentlig del i bygglovgivningen.

I detaljplanen måste f.d. SAAB-fabrikens och de angränsande kontorens ytbehov tillgodoses. Speciellt bör gränsdragning mot kanalparken i väster och sektionen på Västra Varvsgatan studeras. Vid Västra Varvsgatan måste ytbehovet för byggnader-

nas utrymningschakt beaktas. Den befintliga bron mellan byggnaderna ska finnas kvar och måste säkras i planen.

Erforderliga x och y-områden, som ska vara tillgängliga för allmänheten och ledningar, och ytor som ska vara gemensamma för flera fastigheter ska markeras i detaljplanen.

#### **Offentlig service**

Placeringen av skola, planerad för låg- och mellanstadium, i direkt anslutning till gata och kanal är ej lämplig. Lokaliseringen medför en säkerhetsrisk. Ingen särskild yta har ej heller avsatts för skolgård. Det riktvärde som skolgårdar planeras efter idag är ca 10-12 m<sup>2</sup> per elev. Planförslaget innebär att en stor del av parken kommer att involveras i skolgårdsmiljön och inte kommer att vara tillgänglig för allmänheten som parkmark.

Område för daghem har inte markerats i planen. Erfarenheten visar att daghem behöver en gård för utevistelse. En närmare studie av skolans och ett eventuellt daghems placering bör göras.

Det är att föredra en lokalisering som inte tar parkmark i anspråk för skolgård om målsättningen är att ersätta Scaniaparken med ett nytt parkstråk. Det nya gröna sambandet genom området kan vara Kanalparken om denna inte splittras upp i flera små parker.

#### **Kuststråk**

Det är viktigt, då staden erhåller nya parker och offentliga rum, att dessa ansluter till stadens tradition dvs. att erbjuda stora, öppna och inbjudande platser.

Strandparken är ca 70 m bred inklusive gång- och cykelbana. Här finns utrymme för att gestalta om nuvarande park, för att den mer ska ansluta till den planerade bebyggelsen. Husplaceringen längs strandpromenaden ger utrymme för verksamheter i form av uteserveringar m.m.

Kajpromenaden (längs södra delen av bostadsområdet) varierar i bredd mellan strandskoning och byggnader från ca 20 m till de smalaste passagerna på ca 12 m. Gång och cykelbana ska även inrymmas på denna bredd. En större bredd hade gett bättre möjligheter för en attraktiv kajpromenad med verksamheter i form av uteserveringar m.m.

Vid den föreslagna kaj-/strandpromenaden föreslås badbryggor. Dessa avstyrks p.g.a. risken för de badande att föras ut av strömmarna men också för att det utsatta läget kräver extraordinära skötselinsatser. Dessutom saknas parkeringsplatser för att området ska kunna anses vara lättillgängligt för boende utanför planområdet.

Mellan hus och kajpromenad bör om möjligt 2 m förgårdsmark läggas för att ge utrymme för husdränering m.m. på tomtmark.

Norr om bostadsområdet beskrivs en naturlig kustpark som ska utgöras av Scaniaparken. Detta innebär en omfattande omgestaltning av området då dagens park inte kan ses som en naturpark. Nämnden är överens om att minneslunden utgår. Den ö som bildas mellan kanalerna kräver flera broar för att området ska bli tillgängligt vilket medför onödiga drifts- och underhållskostnader. Förslagsvis kan kanalen söderifrån mynna i en större damm som ansluts till havet i en grund kanal. Kommunen och Bo01 är eniga om att gestaltningen av detta område ska ses över.

En utfyllnad och en "nod" föreslås vid nordvästra delen av Bo01-området. Här föreslås även en byggrätt. Vattendom krävs och det är tveksamt om det är möjligt att ha noden utfylld till mässan. Föreslagna mått syns också alltför trånga och oflexibla om en senare gestaltning kräver annan form och utbredning. Utfyllnaden bör utökas för att ge större handlingsfrihet och mer utrymme för kuststråket.

### ***Kanalpark***

Kanalparken kan ses som en ersättning för den del av Scaniaparken som tas i anspråk för exploateringen och ska vara en park som innehåller så stora värden att den inbjuder till besök inte bara av närboende utan också för andra. Genom den föreslagna placeringen av byggnader i entréerna till kanalparken kan parken komma att uppfattas som privat områdesspark. Speciellt byggrätten i den södra entrén bör utgå för att ge parken en öppnare insyn.

Ur biologisk synpunkt är det norra parkstråket alltför smalt för att inrymma olika biotoper av större värde. Denna del av kanalparken bör studeras ytterligare liksom kanalsträndernas tillgänglighet där kanalen skär genom bebyggelsen.

Den byggnad som förläggs i parken föreslås ha en koppling till platsen som t.ex. ett palmhus. Ska en sådan byggnad uppföras i parken förutsätts det att en huvudman utses för denna då kommunen inte har möjlighet att driva ett sådant enskilt objekt i en bostadspark.

### ***Inre stråk och "gröna platser"***

Inne i bostadsområdena har genomgående stråk avsatts som allmän platsmark. Dessa kommer, för att upprätthålla en god standard, att på sikt innebära höga drifts- och underhållskostnader för kommunen. Under genomförandetiden inför bomässan kan de dessutom komma att medföra samordningsproblem mellan olika entreprenörer i gränserna mellan allmän platsmark - samfällad mark - kvartersmark.

Avståndet mellan de föreslagna byggnaderna är litet vilket kommer att medföra svårigheter vid höjdsättning av gator och ramper samt vid ledningsläggning. Nödvändiga transporter kommer att få svårigheter vid möte och svängar runt hushörn m.m. Även svårigheter att angöra garage på kvartersmark befaras. Ytor för barnens när- och kvarterslek skall enligt Malmös policy för lekplatser tillgodoses på tomtmark. På allmän platsmark ska Malmö Stad erbjuda lekmiljöer som inte kan rymmas på tomtmark t ex lekskog, större lekredskap, äventyrslek m.m.

De inre gång- och cykelvägarna, resp de körbara "gatorna", i den norra delen borde enligt nämndens mening ligga på kvartersmark. De trafikeringsproblem som kommer att uppstå kan inte regleras med de trubbiga instrument som gatukontoret har till sitt förfogande. Om allt ligger på kvartersmark har de boende genom gemensamhetsanläggning andra möjligheter att hantera uppkommande problem. – Med hänsyn till den underhandsdiskussion som förevarit och den tidspress som föreligger vill nämnden dock inte motsätta sig den kompromiss som den föreslagna utformningen utgör.

### ***Kanaler och småbåtshamn***

Kanalerna bör utformas som grunda vattenstråk med rinnande saltvatten som pumpas in från havet. Det kvalitetsprogram som kommer att medfölja planärendet, och ingå som en bilaga i exploateringsavtalet, kommer närmare att redovisa den tänkta utformningen. Det är ur kostnads- och miljösynpunkt inte rimligt att gräva ut kanalerna och göra dessa farbara med båt från Öresund. Grunda kanaler kan ge ett mervärde genom att vattenytan kommer upp i en nivå som gör den mer synlig än djupt liggande kanaler. Kommunen och mässarrangören är överens om att arbeta vidare med alternativet grunda kanaler.

I söder föreslås en småbåtshamn. De markundersökningar som gjorts visar på problem med föroreningar på djupet. Framförallt är det tämligen stabila oljeföroreningar vid havsnivån som är avgörande. Det är olämpligt att gräva ut och exponera fyllnadsmassorna för havsvattnet med risk för att föroreningar sprids ut i sundet. Nämnden avstyrker av bl.a. detta skäl och av kostnadsskäl idén med att gräva ut och anlägga en hamn i föreslaget läge. Tiden för att erhålla vattendom för anläggandet av en hamn är dessutom troligtvis alltför kort. En dom hinner med största

sannolikhet inte att avkunnas i så god tid att hamnen kan vara anlagd och användbar till mässans öppnande. Grunda kanaler och vattenytor utan direkt kontakt med havet synes vara ett fullgott alternativ för att skapa en intressant vattenanknuten miljö söder om bebyggelsen.

Frågan om såväl kanalernas utformning som hamnens vara eller icke vara måste vara löst innan detaljplanen ställs ut.

### **Trafik**

#### ***Cykeltrafik***

I målet för att åstadkomma ett miljöanpassat trafiksystem bör cykeltrafiken ges säkra och gena vägar. Korsningarna med huvudgator och uppsamlingsgator ska vara trafik-säkra.

I kanalparken bör inte flera parallella gång- och cykelbanor anläggas. En samordning måste ske mellan gångytor på allmän plats och kvartersmark

#### ***Kollektivtrafik***

Det bör klargöras hur kollektivtrafiken ska lösas så att gångavståndet till busshåll-plats blir mindre än 400 m för att öka attraktionen till miljövänliga trafikalternativ.

Det är ej aktuellt att bibehålla befintliga järnvägsspår när Västra Varvsgatan byggs ut mellan kontoret och f.d. SAAB-fabriken. Den föreslagna bredden på den förlängda Västra Varvsgatan kommer att ge möjlighet till olika utformningar av gatusektionen.

#### ***Biltrafik***

Detaljplanens flexibilitet vad gäller verksamheter i bottenvåningarna kan innebära problem för transporter till dessa lokaler, speciellt då det i den södra delen inte ska förekomma biltrafik inne i området. För att strandkajen ska bli en attraktiv kaj-promenad kan allmän biltrafik inte tillåtas utan endast en begränsad angöringstrafik under vissa tider.

Huvudgatan och uppsamlingsgatan måste 30-säkras på alla punkter där det finns behov för fotgängare och cyklister att korsa vägen.

#### ***Parkering***

Trots att området ska få ett miljövänligt transportsystem kan man inte förutsätta att de som bosätter sig i området saknar bil. De som har bil måste kunna ställa dem ifrån sig på ett smidigt sätt. Planbeskrivningen redogör för en lösning av parkeringsfrågan. Som ett komplement kan det dock erfordras en parkeringsutredning som noggrant studerar var p-platser ska lokaliseras för att minimera söktrafik inom området. En stor del av parkeringsbehovet föreslås lösas på allmän platsmark. Detta kan bli pre-judicerande i framtiden

Den föreslagna parkeringen på de södra kajerna bör ej tillåtas. Om kajpromenaden ska bli attraktiv kan allmän biltrafik in på kajpromenaden inte tillåtas. Endast angöring bör tillåtas.

#### ***Tekniska system***

Målet är att dagvattnet inom området till stor del ska omhändertas på ett mer resurs-snålt sätt än traditionellt. Detta kan ske med öppen vattenhantering i rännstenar, minikanaler etc. så att traditionella ledningar ska kunna minimeras. För att vattnet ska kunna avledas från bostadsområdet med färre ledningar än normalt ställs det speciellt höga krav på höjdsättning av både kvartersmark och allmän platsmark. Dessutom kommer det att krävas en överenskommelse om ansvarsförhållanden, taxor m.m. Det kan bli aktuellt att leda dagvatten från delar av den allmänna platsmarken i ytliga öppna avrinningssystem via gator/gränder som ligger på tomtmark.

I planförslaget finns det, inom bebyggelseområdet, inte utrymme för någon form av ekologisk vattenrening via gräsytor och dammar innan dagvattnet ska nå recipienten. Detta innebär att de ytor som vattnet ska rinna över inte får vara förorenade.

Spill- och dräneringsvatten från källare kommer inte att kunna anslutas till va-ledningar med självfall. Den byggnad som ligger längst upp i nordvästra hörnet kan inte anslutas till spillvattenledning med självfall om den placeras för lågt.

Område för alternativa energikällor typ geotermisk anläggning, vindkraftverk etc. finns ej med i planen. Ej heller finns utrymme speciellt markerat för transformatorstationer och andra teknikinstitutioner.

#### ***Beträffande detaljplanen***

Förgårdsmark saknas inom planområdet. Detta kan komma att medföra höjdsättningsproblem varför nämnden föreslår att minst 2 m förgårdsmark om möjligt bör läggas ut kring bostadskvarteren.

Vid höjdsättning av området måste stor hänsyn tas till tillgängligheten och handikappanpassningen såväl när det gäller allmän platsmark som kvartersmark. De trånga gränderna och nivåskillnaderna mot havet måste speciellt uppmärksammas.

#### **Konsekvensbeskrivning**

##### ***Föroreningsituationen***

Markundersökningarna ska leda till ett åtgärdsförslag för att möjliggöra utbyggnad enligt föreslagen detaljplan. Undersökningarna ska också visa vilka åtgärder som eventuellt krävs för att förebygga spridning av föroreningar som kan påverka såväl växt- som djurlivet och badlivet på Ribersborg när området bebyggs. Bottenundersökningar har visat att havsbotten utanför mässområdet idag är i ett mycket gott skick.

##### ***Buller från verksamheter***

Bullerutredningar har visat att risk för störning från Kockums finns. En överenskommelse mellan kommunen och Kockums ska träffas som reglerar ansvarsfrågan i det fall bullret vållar olägenheter för bostadsbebyggelsen.

Kockums rätt att få avge ett visst buller vid arbeten utomhus kan framförallt komma i konflikt med 25-vånings byggnadens användningssätt. Bostäder får enligt koncessionen ej utsättas för högre buller än 55 dB vid fasad. SAAB-fabriken ger en dämpande effekt för Bo01-området men om denna effekt är tillräcklig för ett så högt bostadshus måste utredas ytterligare. Ett annat användningssätt för de övre våningarna kan vara lösningen.

##### ***Naturvärden***

En beskrivning av de befintliga naturvärden som finns på platsen och vilka förändringar som exploateringen kommer att medföra för dem, samt en beskrivning av de tillkommande värdena bör ingå i konsekvensbeskrivningen. Här kan t.ex. kanalernas eventuella ekologiska funktion beskrivas.

##### **Kostnader**

Exploateringskostnaderna beräknas till ca 435 milj kronor och intäkterna till ca 250 milj kronor.

Mellanskillnaden, 185 milj kronor, måste täckas med kommunala investeringsanslag och med bidrag från exploateringen av övriga delar av Västra Hamnen. Förslagsvis med fördelningen 15 milj kr på övriga delar av Västra Hamnen och 170 milj kr med centrala medel. Kostnadsbelastningen på Västra Hamnen kommer att innebära en ökning av ingångsvärdet för återstående mark.

- *Samarbetet med de tekniska förvaltningarna har fortsatt efter samrådsförslaget och resulterat i följande huvudsakliga förändringar:*

- *Gatuhierarki med "gågata" och "gårdsgata" som nya begrepp,*
- *Separat körfält för kollektivtrafik på Västra Varvsgatans förlängning,*
- *F.d. SAAB-fabrikens gränser fastlagda,*

- *Största delen av gång- och cykelvägar, gränder och platser i områdets inre har överförts till kvartersmark,*
- *Tillgänglighet för allmänheten till ovanstående garanteras genom gemensamhetsanläggning med kommunen som delägare,*
- *Placering av skola har omstuderats så att de egentliga skolgården inte förläggs till park,*
- *Möjligheten att anlägga badbryggor kvarstår som planbestämmelse,*
- *Förgårdsmark vid kajpromenad, strandpark och V Varvsgatan har införts,*
- *Planområdet har minskats i den nordöstra delen för att inte låsa framtida alternativa utformningar,*
- *"Noden" har utökats,*
- *Del av kanalparken vid European Village har gjorts mer tillgänglig för allmänheten,*
- *Kanalerna utformas som grunda vattenstråk. Småbåtshamn och bassäng för husbåtar kvarstår,*
- *Parkeringslösningen har omstuderats. Viss besöksparkering vid södra kajen och kanalgatan kvarstår,*
- *Konsekvensbeskrivningen har utvecklats vidare.*

**Miljönämnden** framför 1999-01-25 att nämnden tillstyrker förslaget, men vill framföra följande synpunkter:

Under rubriken "Konsekvensbeskrivning" bör man under "Övrigt" tillföra att målen i kommunens miljöprogram, "Miljöprogram för Malmö stad 1998-2002", är de grundläggande målen för området.

På sidan 4 under rubriken "Kanalpark" nämner man begreppet "ekologisk mångfald". Detta bör bytas ut mot "biologisk mångfald".

Miljöfrågorna i Västra Hamnen kommer att regleras av ett särskilt miljöprogram, som i sin första version bilagts planprogrammet för Bo01-området. Förvaltningen förutsätter att miljöfrågorna för bomässan i huvudsak regleras genom att miljöprogrammet i tillämpliga delar arbetas in i det tidigare nämnda kvalitetsprogrammet. Till sist vill miljöförvaltningen påpeka att från årsskiftet 1998/1999 träder den nya miljöbalken i kraft. Vattenlagen kommer att sluta gälla vid årsskiftet och för kanalerna är det inte längre vattendom som behövs utan ett tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

- *Konsekvensbeskrivningen kompletteras. Tillämpliga delar av miljöprogrammet har inarbetats i kvalitetsprogrammet. Tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken kommer att sökas så snart detaljplanen har antagits.*

**SDF Centrum** meddelar 1999-03-15 att man inte kommer att göra ytterligare kommentarer utöver de man givit till planprogrammet och översiktsplanen för V: Hamnen.

**Kultur Malmö** anför 1999-02-18 att då i princip hela Västra Hamnen utgörs av utfyllnader som i huvudsak har tillkommit efter andra världskriget och då inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader berörs av framlagt förslag till detaljplan så har man inga invändningar av byggnadsantikvarisk karaktär mot förslaget. Däremot kan det under utfyllnaderna, på den gamla havsbotten, finnas lämningar av marinekologiskt intresse. Dessa är skyddade enligt kulturminneslagen (2 kap 1 §). Om sådana lämningar berörs krävs tillstånd från länsstyrelsen (2 kap 12 § kulturminneslagen).

## BRANDKÅR, KOLLEKTIVTRAFIK, P-BOLAG, HAMN, TEKNIK

**Malmö Brandkår** anför 1999-01-18.

Under rubriken "säkerhet – farligt gods" hävdas att området inte berörs av farligt gods transporter. Området berörs dock till viss del av sådana transporter då farleden som används för transport till Nordö-terminalen och Frihamnen är belägen direkt norr om planområdet. Nordö-terminalen och Frihamnen klassas som §43 anläggningar och hanterar en stor mängd farligt gods. Malmö Brandkår har vid remissförfarandet för "Översiktsplan för Västra Hamnen, ÖP 2013" begärt att en riskanalys med avseende på hur farligt gods transporter till havs, Nordö-terminalen, Frihamnen och Rangerbangården, påverkar Västra Hamnen. Resultatet av denna riskanalys bör beaktas vid det fortsatta detaljplaneförfarandet i Västra Hamnen.

Byggnader om fyra våningsplan eller mer än elva meter till fönster på det översta våningsplanet, skall vara möjliga att nå med stegbil. Vid fortsatt detaljplanering av området måste därför kravet på tillgänglighet för Malmö Brandkår tillgodoses genom brandvägar och uppställningsplatser för räddningsfordon. En brandväg bör ligga högst 9 meter från byggnaden och bestå av tre meter vägyta med en meter hårdgjord yta på respektive sida. Samtliga byggnader skall ligga högst 50 meter ifrån en uppställningsplats för räddningsfordon.

Vatten- och avloppsverksföreningens råd (VAV) skall följas med avseende på brandvattenförsörjning för aktuell verksamhet.

- *Samrådet har fortsatt med genomgång av tillgänglighet för brandkåren genom brandvägar och uppställningsplatser för räddningsfordon. Brandkårens fortsatta medverkan och kontroll vid detaljutformningen av gator, gränder och platser på kvartermark och allmän platsmark kommer att erfordras.*

**Skånetrafiken** anför 1999-01-18 att man tagit del av rubricerat förslag och vill avge följande synpunkter:

Vi delar synen på att området bör planeras för "ett miljöanpassat transportsystem som leder till att bilanvändningen minskar". Vi delar även uppfattningen att området bör försörjas med en busslinje som kommer från Gustav Adolfs torg och når mässområdet via centralen. Skrivningarna om bussbana är dock vaga och bör konkretiseras. Vi menar att en sådan bussbana vore lämplig utmed gamla SAAB-fabrikens södra sida. Små bussar som kör i slingor inne i området är dock inte aktuellt. Främsta anledningen är att kapaciteten måste vara hög inne i Malmö centrum.

- *Inom planområdet förbereds Västra Varvsgatans förlängning för eget körfält för kollektivtrafik.*

**Parkering Malmö** anför i skrivelser 1999-01-18 och 1999-02-09 att när det gäller P-däck inom området är det en förutsättning att p-köpsmedel kan användas för att finansiera dessa däck. Detaljplanen bör ändras för p-husen på V Varvsgatan så att i det nedre planet handel och små verksamheter kan inrättas.

- *Detaljplanen förses med bestämmelse så att nedre planet i p-husen kan användas för handel, kontor och små verksamheter.*

**Malmö Hamn AB** anför 1999-01-04 att man har granskat rubricerat förslag och kan därvid meddela att man inte har några invändningar ur hamnverksamhetens synpunkt. Vad gäller de befintliga industrispåren är man av den uppfattningen att de bör

rivas och avförs från detaljplanen. Anledningen är att persontrafik på järnväg i berörd kort relation inte någonsin kan komma att få ekonomisk bärkraft jämfört med andra miljövänliga trafikeringsmöjligheter som kan nyttjas för berört område. Spåren utgör i sig dessutom betydande fysiska hinder för rationell stadsplanering och det kan inte vara till gagn för staden att ytterligare befästa järnvägstrafik i markplanet från centralstationen och västerut. Spåren till Västra Hamnen kommer dessutom inte att kunna nyttjas under tiden Citytunneln byggs.

- *Detaljplanen medger att industrispåren inom planområdet kan rivas.*

**Sydkraft** avger ett samlat yttrande för Malmö Energi AB, Malmö Värme AB och Sydgas AB, daterat 1999-02-01.

Bo01 ger kommunen, Sydkraft och övriga aktörer möjligheten att visa en resurssnål energilösning för ett ekologiskt hållbart energisystem med bibehållen komfort för de boende. Lokal förnybar energi är ett nyckelbegrepp för den nya stadsdelen. Detaljplanen skall ges en utformning som inte bara medger detta utan också utgör ett stöd för dessa ambitioner. Sol, vatten och vind skall tillgodogöras genom solfångare, solceller, värmepump i vilken värme och kyla ur grundvattnet utvinns, biogasproduktion med rötgasmotor och vindkraftverk, Stadens energisystem skall därvid användas som ackumulator.

I enlighet med ovan redovisade ambitioner bör planbeskrivningen kompletteras. Detta kan förslagsvis ske i första stycket under rubriken "Planförslag" sidan 3 och under rubriken "Tekniska system" sidan 7.

Fem nätstationer erfordras. Vi föreslår att fyra av dessa placeras friliggande och ej i nära anslutning till bostäder eller lokaler där människor återkommande vistas under längre tid och en placeras inom kvartersmark för parkering och tekniska anläggningar. Lämpliga lägen redovisas på bifogad karta. Vi hemställer att planbestämmelserna och plankartan kompletteras med en byggrätt för dessa stationer.

Möjligheten att kunna anlägga ett distributionsnät för naturgas och rötgas inom området bör säkerställas. Vid en utbyggnad av ett ledningsnät kan det behövas en reglerstation avsedd för reduktion av driftstrycket 4 bar till 100 mbar i det lokala ledningsnätet. En sådan station bör förläggas fristående på allmän plats i områdets sydöstra del, förslagsvis inom kanalparken. Vi hemställer att planbestämmelserna och plankartan kompletteras med en byggrätt för denna station.

Fjärrvärmeledningar planeras att framdragas till området för anslutning av den planerade nybyggnationen. Inkommande ledning kommer att förläggas i huvudgatan och en avgrening bedöms sedan byggas i uppsamlingsgatan för anslutning av byggnationen utmed denna gata. En avgrening kommer att byggas i lokalgatan och vidare norrut i GC-gatan och gårdsgatan.

Förutsättningarna att tillgodogöra sig värme och kyla ur grundvattnet med hjälp av värmepump bedöms som goda. Utöver ett fjärrvärmenät inom området planeras ett fjärrkylennät. Möjligheten att anlägga detta nät bör också beaktas i detaljplanen.

Inom området på allmän plats, planeras ett antal akviferbrunnar för att kunna tillvarata värme och kyla ur grundvattnet. Lämpliga lägen för dessa har ännu ej fastställts. Om kommunen finner så erforderligt, bör planbestämmelserna kompletteras med en byggrätt för dessa brunnar inom allmän plats.

Beträffande värmepump och eventuell rötgasmotor förutsätter vi att dessa kan lokaliseras till kvartersmark för parkering och tekniska anläggningar.

Vi noterar att det kan bli konkurrens mellan olika ledningstyper inom vissa stråk i planen. För att klarlägga och säkerställa att samtliga planerade underjordiska ledningar får plats i gårdsgata, lokalgata och GC-gata hemställer vi att sektionsritningar



för de aktuella gatorna tas fram. På dessa ritningar bör läge och erforderligt utrymme för respektive ledningsslag redovisas. Dessa studier och ritningar kan leda till att vissa stråk i detaljplanen bör breddas.

I sydöstra delen av planområdet har Malmö Energi Elnät AB två råkraftkablar på 130 kV med tillhörande signalkablar. En av kablarna ligger inom kvartersmark för kontor och handel. Kablarnas exakta lägen redovisas på grundkartan. De båda kablarna försörjer Västra Hamnen och Universitetsholmen med el. På grund av planen kommer åtminstone den ena kabeln att behöva flyttas vid plangenomförandet. Under förutsättning att exploatören svarar för samtliga kostnader för ledningsombyggnader, föranledda av planläggningen eller plangenomförandet, har Malmö Energi Elnät AB inget att erinra mot planen i detta avseende.

Sydgas AB har gasledning inom planområdet. En distributionsledning är förlagd i Västra Varvsgatan och en servisledning i stål förser den befintliga panncentralen inom området med naturgas. Ledningarna redovisas på grundkartan. Dessa ledningar kan komma att behöva läggas om. Under förutsättning att exploatören svarar för samtliga kostnader för eventuella ledningsombyggnader, föranledda av planläggningen eller plangenomförandet, har Sydgas AB inget att erinra mot planen i detta avseende.

Det är angeläget för områdets energiförsörjning att kunna lokalisera ett vindkraftverk inom området för Bo01 eller i dess närhet. Studier pågår och bör fördjupas om tillgänglig teknik, lämplig lokalisering och miljökonsekvenser. Vi hemställer att detaljplanen ges en utformning, så att en lokalisering av ett vindkraftverk inom planområdet inte på formella grunder omöjliggörs.

- *Planbeskrivningen har kompletterats. Plats för tekniska anläggningar finns i p-däcken utmed Västra Varvsgatan och fyra friliggande nätstationer har illustrerats på plankartan.*

Telia meddelar 1999-01-25 att man inget har att erinra mot förslaget till detaljplan.

## SAKÄGARE

**Kockums Industrier** anför 1999-01-28 att bolaget under senare år yttrat sig över planförslag i Västra Hamnen, ÖP för Universitetsholmen, ÖP Västra Hamnen och Planprogram för Bo01. I dessa yttranden har bolagen återkommande konstaterat att tillräcklig hänsyn till den befintliga industrin inte tagits i kommunens planering under senare år. Detta framfördes bland annat i nyssnämnda yttranden om översiktsplan för Västra Hamnen och planprogram för Bo01.

När bolagen nu tagit del av det rubricerade samrådsförslaget, kan bolagen inte undvika att ånyo erinra om nu angivna för bolagens framtida verksamhet, avgörande förhållanden. Om den detaljplan antas i enlighet med förslaget och om denna detaljplan genomförs, kommer det i lika hög som allvarlig grad att begränsa bolagens framtida utvecklingsmöjligheter på grund av konflikter med det för verksamheten gällande bullervillkoret. Vid en jämförelse mellan vad som framgår av detaljplane-karta till samrådsförslaget och kartbilaga till nyssnämnda bilagor framgår således att bostäder planeras bli uppförda såväl utanför det område inom vilket bostäder enligt bilaga B över huvudtaget kan uppföras, som i fler våningsplan än utredningen förutsätter inom samma område.

Detta sagt trots att kontorsbyggnader och parkeringsdäck planeras bli uppförda i planområdets sydöstra del för att skärma av mot buller från bolagens verksamhet. Det må därvid först erinras om att förslaget, se sid 5, håller öppet för att antalet p-

platser i framtiden minskas "genom ombyggnad eller annan användning av p-anläggningarna". Av förslaget framgår heller inte hur kommunen avser att garantera att de avskärmande byggnaderna uppförs senast i samband med att de bostäder som skall skärmis av uppförs.

De planerade avskärmande byggnaderna hjälper ju inte upp situationen inom andra delar av planområdet. Hur skall exempelvis störande buller förhindras utanför det 25-vånings punkthus avsett för bland annat studentbostäder som enligt förslag skall uppföras ? Enligt detaljplanekarta skall vidare bostäder anläggas i de övre våningarna i byggnader inom de delar av kvartersmarken som betecknas "BCDS" respektive "CB". I den föreslagna planbeskrivningen sid 3 tycks visserligen motsatsen framgå genom att där sägs att bostäder kan förekomma i de två nedre våningarna. Tills något annat framkommer utgår dock bolagen från att det är vad som framgår av plankartan som gäller.

Samrådsförslagets innehåll avviker också från det resultat som kommunen och bolagen gemensamt har låtit utreda i vilken omfattning bostadsbebyggelse kan uppföras inom planområdet utan att det för bolaget gällande bullervillkoret riskerar att överskridas. Kommunen och bolaget har därvid varit överens om att bostadsbebyggelsen skall begränsas så att sådana konflikter undviks.

Mot bakgrund av detta är vad som sägs på sid 9 i samrådsförslaget angående buller från verksamheter något vi ställer oss lite frågande till. Citerat kursivt "*Området är sannolikt ej stort av buller från existerande verksamhet i västra hamnen. De större verksamheterna i närområdet är Kockums Marin, SAAB Aircraft och NordMills. Kockums verksamhet regleras i Koncessionsnämndens beslut enligt miljöskyddslagen. NordMills kvarn har fått råd enligt miljöskyddslagen. En utredning bör dock göras*". Uttalandet är visserligen i formell mening korrekt för bolagens verksamhet, men tar inte alls i beaktande de förutsättningar som enligt ovan gäller för Koncessionsnämndens beslut.

I yttrandet, bilaga 1, erinrade bolagen om de överläggningar som ägt rum mellan kommunen och bolagen angående ett avtal för att skapa garantier mot bostads-exploatering som gör att det av Koncessionsnämnden fastställda bullervillkoret kan befaras bli överträtt. Samsyn om innehållet i ett sådant avtal har därefter uppnåtts mellan representanter för bolagen och kommunens fastighetskontor. Ett av Kockums Industrier AB underskrivet avtal översändes därför till fastighetskontoret 1998-12-14. Som framgår av detta avtal står dess innehåll och intentioner i bjärt kontrast till innehållet i det av stadsbyggnadskontoret upprättade planförslaget. Bolagen tvingas därför konstatera att förutsättningarna för att bolagen enligt avtalet punkt 5 inte skall förhindra exploatering för Bo01 långt ifrån är uppfyllda.

Bolagen förutsätter att de olika enheterna inom kommunen nu samordnar sin verksamhet och att planförslaget revideras så att överensstämmelse uppnås med vad som framgår av avtalet. Ett sådant reviderat samrådsförslag bör föreligga redan innan ett utställningsförslag upprättas.

Kockums yttrande omfattar 63 sidor inklusive bilagor.

- *För att i planen garantera att Kockums Industrier skall kunna utnyttja sin gällande koncession beträffande buller har följande åtgärder vidtagits i detaljplanen:*

*1 Kvarteret i nordost i det preliminära planförslaget utgår.*

2 Bestämmelser om lägsta byggnadshöjd utmed västra Varvsgatans förlängning införs, för att bebyggelsen skall tjäna som bullerskärm för bakomliggande bostadsbebyggelse.

3 Bestämmelser införs att bostadsrum inte får vetta mot av verksamhet bullerstörd fasad (d.v.s. fasad som är utsatt för högre ekvivalent ljudnivå än 55 dBA kl 07.00-18.00 vardagar, 45 dBA kl 22.00-07.00 samtliga dygn och 50 dBA under övrig tid. Den momentana ljudnivån får inte överstiga 55 dBA).

- Vid antagandet av detaljplanen i kommunfullmäktige skall ett avtal mellan kommunen och Kockums, som reglerar ansvarsfrågan i det fall bullret vållar olägenheter för bostadsbebyggelsen, föreligga.

SAAB anför 199-01-27 att företaget inget har att erinra mot planförslaget under förutsättning att de åtgärder som är tänkt att genomföras inom området inte begränsar fastighetsägarens möjligheter att använda fastigheten Bilan 5 för industriell verksamhet i form av industrihus med i huvudsak lättare inriktning samt att genomförandet av planen inte reducerar den byggrätt som finns för fastigheten idag. Detta gäller trots att den nuvarande tillverkningen av flygplansdetaljer kommer att upphöra under första halvåret 1999. SAAB:s ambition såsom fastighetsägare är att även i framtiden använda fastigheten för lättare industriell verksamhet under marknadsmässiga förutsättningar.

Beträffande förslaget att få köpa ca 5570 m<sup>2</sup> mark som idag tillhör Bilan 5 för parkering samt reglering av gällande servitut ber vi att Ni återkommer om.

## EUROPEAN VILLAGE

European village, EUBO-kommittén, anför i likalydande skrivelser 1999-02-11 och 1999-02-22 angående "European village".

Den s.k. Europeiska byn (European village), utgör en av de viktigaste delarna av bostadsmässans europeiska profil. European village kommer att bestå av 20-25 småhus. Inbjudan att medverka kommer att sändas till EU:s medlemsstater, EFTA-länderna och ansökarländerna.

Projektet European village bör genomföras med frihet från svenska byggföreskrifter. Förslaget bör ses mot bakgrund av att European village är tänkt att fungera som ett praktiskt tillämpningsexempel av hur Byggproduktdirektivet (CPD) fungerar – ett europeiskt demonstrationsprojekt för att visa på likheter och olikheter vid tolkningen av direktivets väsentliga egenskapskrav. Ett projekt som också skall visa en variation av respektive lands arkitektur, produktionsmetoder, byggprodukter och material samt nationella framtidsvisioner.

I det förslag till detaljplan som tagits fram av Malmö stadsbyggnadskontor för den nya stadsdelen i Västra hamnen bör för bebyggelsen i European village införas bestämmelse om generell bygglovbefrielse i enlighet med bestämmelserna i 8 kap 5 § första stycket plan- och bygglagen (1987:10).

- I detaljplanen införs en temporär bygglovbefrielse till 2001-12-31.

## BYGGBOLAG

MKB Fastighets AB anför 1999-01-29.

### **Planens syfte och huvuddrag**

Under denna rubrik framgår antalet lägenheter som planeras i mässområdet. MKB:s uppfattning är att det är en risk med denna volym av nya lägenheter på marknaden vid ett tillfälle. Skulle ett antal av lägenheterna stå tomma under en längre tid kommer det att ge såväl området som Malmö en dålig start i västra hamnen området.

### **Befintlig förhållanden**

Under denna rubrik beskrivs f.d. SAAB-fabriken och dagens användning. Vi efterlyser en långtgående analys av vad staden planerar för denna gigantiska byggnad i ett längre framtidsperspektiv. Finns möjligheten för en eventuell rivning ? kan alla alternativa verksamheter komma på tal inom byggnaden ? t.ex. outlet butiker ?. Den typen av användning skulle vara en plåga för de som bosätter sig i området.

Det framgår inte vad som är tänkt med SAAB Aircraft fabriken, vilket känns angeläget som en del i marknadsbedömningen av Bo01.

### **Planförslag**

Under denna rubrik presenteras kanalerna som ska byggas. MKB ser det som en förutsättning för att få upp attraktivitet i de inre delarna av mässområdet, att det blir en "riktig" kanal där båtar kan ta sig fram. Kanaler och småbåtshamn är viktiga förutsättningar för att få området attraktivt och spännande.

Gällande bebyggelsen har MKB tidigare både skriftligt och muntligt tagit upp att vi önskar en plan som ger utrymme för en större öppenhet mot havet, där inte vindskydd står i första rummet. MKB tror att det kunde vara spännande med högre hus och en större betoning på havsutsikt. Marknadsmässigt känns det fel att bygga en så omsluten stadsdel så nära havet.

MKB har vid flera tillfällen framfört önskemål om ett besked beträffande vad för offentlig service som kommer att finnas i området när det står klart år 2001.

Biltrafik och framkomlighet för boende med bil är idag en förutsättning för uthyrning. Kunder som har bott i villa ger inga avkall på sin privata komfort för att de flyttar till lägenhet. Parkeringsmöjligheter måste finnas i nära anslutning till bostaden och även möjligheter för besökare att parkera sin bil.

Kollektivtrafiken måste ses som ett viktigt komplement till den privata bilen. De förslag som framkommit beträffande kollektivtrafik känns inte som spjutspetsar, utan är ganska traditionella.

Vad gäller den bilagda genomförandebeskrivningen hoppas MKB att kommunen snarast tillsätter en projektledare som tar ansvar för att arbetena startar omedelbart för att det skall finnas någon rimlig chans att få en bra slutprodukt.

- *Översiktsplanen för Västra Hamnen kommer att ange långsiktig användning av områdena för SAAB-fabriken och SAAB-Aircraft. Planen beräknas föreligga 1999-2000. Detaljplanen innehåller en spännande, grund nord-sydlig kanal med vattenfall och dammar i den inre parken och småbåtshamn i söder. Beträffande planens utformning anser stadsbyggnadskontoret att denna plan kan åstadkomma en mer varierad ombyggnad och unik stadsdel än man får genom att gruppera byggnader vinkelrätt mot strand och kaj. Man får tre intressanta zoner: kaj-strandzonen, den inre lugna låga zonen med gränder och små platser och zonen runt kanalparken. Trafik och parkeringslösningen har omarbetats.*

**Seniorgården** anför 1999-06-16 att man vill att ett seniorboende inom tomt 25 ges möjligheter för parkeringsgarage under mark. Det är en absolut förutsättning för projektet då de boende i ett sådant projekt är äldre och vill fortsätta att leva ett aktivt och rörligt liv även om de drabbas av funktionsnedsättningar. Parkering i underjordisk garage är inte uttryckligen "förbjudet" enligt plankartan men möjligheten visas inte i illustrationsplanen för trafik.

Fastigheten måste också kunna angöras vid entréer på kajsidan och korttidsparkering anordnas på kajen för att färdtjänst, anhöriga m.fl. skall kunna hämta boende som behöver personlig assistans från lägenheten till parkerat fordon. Möjligheten till tillfällig biluppställning längs kajen bör därför anges i illustrationsplanen.

Denna begäran om ett bra läge för seniorboende och god biltillgänglighet stöds av pensionärskollektivet i Malmö genom SPF och PRO. Dessa organisationer medverkar i en av Seniorgården bildad referensgrupp för projektet och har påpekat att det finns ett politiskt stöd för god tillgänglighet till bostäder för äldre. I de nationella målen för äldrepolitiken, regeringens proposition 1997/98:113, uttalas att "äldre skall kunna leva ett aktivt liv och ha inflytande i samhället och över sin vardag, kunna åldras i trygghet och med bibehållet oberoende". Vidare anger Malmö stads äldreomsorgsplan att huvudinriktningen för omsorger om äldre och personer med funktionshinder är att förstärka möjligheten till kvarboende i det egna hemmet.

Enligt Bo01 skall det för bebyggelsen mot kaj och hav vara möjligt med en indragen våning eller vindsvåning utöver i planförslaget angivna högsta antalet våningar. Detta framgår inte av planförslaget. För ett projekt inom tomt 25 är en takvåning en nödvändighet för att göra projektet tillräckligt stort för att vara ekonomiskt genomförbart. En takvåning ökar attraktiviteten och vårt intresse även för ett projekt inom tomterna 105 och 108.

För ett vårdboende inom kvarteret som utgörs av 23 m.fl. tomter så måste gata angiven som GC i planförslaget göras tillgänglig för biltrafik för varuleveranser m.m. samt personbilstrafik som skall hämta och lämna boende. För detsamma behövs även korttidsparkering på gata då kvarteret är för litet för att inrymma parkering. De boende i ett vårdboende har inget behov av parkeringsplatser varför vi förutsätter att parkeringsbehovet för projektet beräknas för enbart personalparkering som kan lösas utanför fastigheten.

Planförslagets plankarta anger för kvarteret 23 m.fl. tomter bostäder i 2-4 våningar. På illustrationskartan visas tvåvåningsbebyggelse. Det är därför vår förhoppning att trevåningsbebyggelse kommer att accepteras alternativt att kvarteret kan göras större. Kartskiss bifogas.

- *Trafik- och parkeringslösningen har omstuderats. Viss parkering kan ske under terrass vid tomt 25 (antalet parkeringsplatser kommer att regleras i exploateringsavtal). Biltransporter till adresser på "gågatorna" är tillåten, parkering på särskilt anordnade parkeringsplatser kan finnas. Biltrafiken sker på fotgängares villkor. För kvarteret 23 m.fl. visar detaljplanen bebyggelse i två och tre våningar (vindarna får inredas).*

**JM Byggnads AB** anför 1999-02-26 att man i ett mycket tidigt skede uppmärksammat tävlingsförslaget "Sill och Potatis", inlämnat av White arkitekter. Ett samarbete med arkitekten etablerades och i samråd med JM och representanter för Bomässan utsågs en lämplig tomt. Enligt förslagsställaren krävs ett kajnära vattenläge i marin miljö, promenadstråk, möjlighet att parkera längs kanalen och parkering inom tomten (en av förutsättningarna i tävlingen).

De ursprungliga förutsättningarna kring tomten har på några punkter väsentligt förändrats:

- Tomten gränsar numera i söder till ett parkeringshus. Ett P-hus vid vatten i bästa bostadsläge verkar inte genomtänkt. Varför inte låta varje tomt lösa sin parkering som kompletteras med gatuparkering (längs kanalen) samt de planerade P-husen i öster?
- Kanalens utformning och användning. "En riktig kanal" avspeglar mer bilden av ett marint läge med inslag av mindre båtar, fritidsfiskare m.m.

En av förutsättningarna för vårt deltagande i mässan tillsammans med White arkitekter är att vi blir tilldelade en annan tomt.

#### **Allmänna synpunkter**

Parkeringsfrågan och tillgängligheten till husen måste omstuderas. Området bör utformas utifrån kundens önskemål. Planerare i all ära, men i slutändan har vi kunden! Föreslagna tomter i parkstråk längs kanalen bör upplåtas för bostäder. 25-våningshuset genererar ytterligare p-platser och kastar lång slagskugga över området. Stadsdelen kommer att präglas av detta s.k. landmärke och skiljer sig markant från den i övrigt hukande bebyggelsen.

- *Trafik- och parkeringslösningen har omstuderats och de nämnda p-huset utgår. Beträffande kanaler se under svar till yttrande från MKB ovan.*

**Wikeborg & Sander projekt AB** anför i skrivelse 1999-02-28 att man som intressent i Byggherregruppen Bo01 vill lämna följande synpunkter på de fastigheter som är berörda av detaljplaneförslaget och som man skrivit avsiktsförklaring I & II med mässarrangören kring.

#### **För 84:1-3**

CB ändras till BCDS. 3 våningar ändras till 4 våningar (alt. takfot 19 meter)

#### **För 88 och 89:1-2**

3-4 våningar ändras till 4 våningar (alt takfot 19 meter). En gränd skapas mellan fastigheten ifråga och 91:1-2.

#### **För 125 och 126**

Vind får inredas utöver angivet våningsantal ev. med verksamhet.

- *Samarbetet har fortsatt efter samrådtiden och planbestämmelser har justerats.*

#### **ÖVRIGA**

**Malmö Windsurfing klubb** anför 1999-01-27 att klubben inte omnämns med ett ord under punkten "Befintliga förhållanden" i Scaniaparken. Detta trots att klubben bedrivit verksamhet på området sedan 1981.

Hela idén med stadsdelen som "gated community" förefaller svårförenlig med de ursprungliga planerna för området som rekreationsområde, citat "det får ej heller innebära att strandens offentlighet eller framkomligheten längs stranden försämrats" (enligt ÖP2013). Vi som har erfarenhet av området ifrågasätter tanken att placera bostadshus så nära strandkanten med tanke på områdets direkta exponering för Öresund med höst och vinterstormar. Dessutom utestängs i stor utsträckning de många människor som gjort det till vana att vistas i parken. Detta förstärks ytterligare av att antalet parkeringsplatser vid Fritiden skall halveras.

Vi vill gärna understryka det faktum att det är många människor som idag använder Scaniaparken och som kommer hit för att bada och solbada från "piren", jogga bland kullarna, cykla eller åker inline-skridskor. Det kommer inte att bli lika lätt bland

bostadshus och de boende kommer inte att vilja ha dessa människor utanför sitt vardagsrumsfönster. Även stadens bästa utsiktsplats för att titta på sundet, Öresundsbron (från sidan), Köpenhamn, Malmö hamn och Lommabukten till Barsebäck, nämligen kullarna, kommer att försvinna. Det blir bara de förunnat som kommer att ha råd att bo på detta läge.

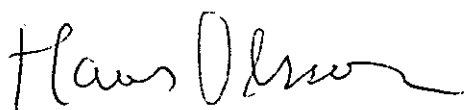
Det är en olämplig plats för småbåtshamn eftersom den blir oskyddad för vädrets makter d.v.s. hamnen ligger öppen åt sydväst till nord som är den rådande riktningen för sjö och vind. Vi som har vindsurfat här i 18 år vet att detta är fallet. En småbåtshamn verkar också optimistisk med tanke på de stora mängder sjögräs som ständigt driver in i och proppar igen Turbinkanalen. Detta är en av anledningarna till att vi har en ramp utanför kanalens mynning.

Planerna på att bygga en småbåtshamn kommer att beröra oss såtillvida att MWK idag finns just på denna plats. Dessutom inbegriper planerna att använda den befintliga bryggan som vi har bekostat. Vi blir också avskurna från vår nuvarande start/landningsplats i form av en brygga och ramp.

Tidsplanen är också viktig så att iordningställandet av marken inte inkräktar på vår verksamhet under säsongen normalt från maj till november.

För klubben är det således nödvändigt att även i fortsättningen ha fri tillgång till vind och vatten samt att vi utan hinder kan komma fram till klubbens anläggning d.v.s. att vi varken stängs inne eller ute.

- *Det råder politisk enighet om planens huvudgrepp med att omforma del av Scaniaparken till en offentlig kaj, strandpark och småbåtshamn. Det får inte bli något "gated community". Allmänheten är (genom planen) garanterad tillträde till kajer, stränder, parker, gator, inre gränder och små platser m.m. som i alla traditionella städer. Utformningen av småbåtshamnen med muddring, ev. pirar m.m. kommer att lösas vid detaljprojekteringen. Plats för windsurfing kan anordnas någonstans där "mittgatan" möter kajen. Läge och storlek av eventuellt klubbhus får bestämmas i samråd med fastighetskontoret och Bo01. Man har som förslag diskuterat möjligheten att efter bomässan kunna utnyttja någon utställningspaviljong.*



Hans Olsson



<b>MALMÖ STADSBYGGNADSNÄMND</b> <b>STADSBYGGNADSKONTORET</b>
1999 -06- 0 3
Löpnr.

Stadsbyggnadskontoret  
Distrikt Väster  
205 80 Malmö

**Utställd detaljplan för område väster om Västra Varvsgatan, område för Bomässan Bo01 i Hamnen i Malmö.**

Under samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter på kompletteringar som skulle vara gjorda till utställning. Dessa kompletteringar rörde buller, markföroreningar, luftföroreningar samt bygglövbefrielse.

Synpunkterna rörande buller, luftföroreningar samt bygglövbefrielse är tillgodosedda genom kompletteringar i planbeskrivningen och på plankartan.

Markföroreningar

Av bestämmelserna i miljöbalken framgår att åtgärder för efterbehandling skall prövas av Miljönämnden. Med hänsyn härtill anser Länsstyrelsen att synpunkterna i samrådsskedet kring markföroreningar är tillgodosedda, genom den gjorda kompletteringen med en planbestämmelse som anger att marken ska vara efterbehandlad innan den tas i bruk för avsett ändamål.

Länsstyrelsen vill understryka vikten av att efterbehandlingen klarar högt ställda krav. Länsstyrelsen vill också erinra om att finansieringen till stor del sker genom statliga medel och att en förutsättning för detta är en efterbehandling som är långsiktigt hållbar. Länsstyrelsen har genom yttrande till Malmö miljöförvaltning framfört synpunkter på "miljöstatus, åtgärdsbehov och åtgärdsförslag för fastigheten Bilen 4 m fl". Av yttrandet framgår att Länsstyrelsen är kritisk mot de förslag till sanering som läggs fram.

Naturvärden

Sedan samrådet har det framkommit att i Västra Hamnen förekommer fyra fågelarter som finns upptagna i bilaga 1, arter för vilka bl a särskilda skyddsområden skall upprättas enligt artikel 4, i EG:s direktiv om bevarande av vilda fåglar.

Även om planområdet inte berörs direkt kan detaljplanen eller aktiviteter inom planområdet inverka på området där arterna häckar. Konsekvensbeskrivningen måste kompletteras med uppgifter om hur detaljplanen inverkar på dessa






naturvärden samt vilka åtgärder som avses vidtas för att bevara förutsättningarna för arternas fortlevnad.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsarkitekt Inga Hallén, beslutande, Agneta Sallhed Canneroth och Fredrik Wettemark, funktionen för mark och vatten, Elsa von Poehl, rättsfunktionen samt Caroline Olsson, planfunktionen, föredragande.

  
Inga Hallén

  
Caroline Olsson

**Kopia till**

Länsledningen: Bengt Holgersson, Lise-Lotte Reiter  
Förvaltningsenheten: Hans Blom, EvP  
Miljöenheten: ASC, FW, Per Leander, Per Axelsson.



LAGA KRAFT

Dp nr 4537	Område väster om Västra Varvsgatan, Bomässan BO01 i Hamnen i Malmö.
---------------	---

Antagen av kommunfullmäktige den	<u>1999-08-26</u>
Protokoll justerat den	<u>1999-09-08</u>
Tillkännagivande av protokollsjustering anslagen den	<u>1999-09-08</u>
Ev. överklaganden kontrollerade hos stadskontoret, diariet, tfn 341046	<u>1999-10-13</u>
Ev. överklaganden kontrollerade hos länsstyrelsen, rättsenheten, tfn 25 25 09	<u>1999-10-13</u>
Länsstyrelsens beslut enl. 12 kap. PBL.	<u>1999-09-20</u>
Laga kraft den	<u>1999-09-29</u>
Sign	<u><i>Karin Jönsson</i></u>

Kopia till

Lantmäterimyndigheten i Malmö, S 3041  
Bostadsmarksbyrån, Fastighetskontoret, S 2249  
Staben