

LÄNSSTYRELSEN

Malmöhus län

Planenheten

1:e bing David Gillanders

040/14 61 22, 14 61 12 exp

MEDDELANDE/LAGAKRAFTSBEVIS

Gustafsson

1989-04-24

11.103-1589-89

MALMÖ BYGGNADSNÄMND
STADSBYGGNADSKONTORET

1989-04- 2 7

Löpnr.

Dp 4045

Kommunfullmäktige i

Malmö kommun

Box 2500

200 12 MALMÖ

Detaljplan för del av Västkustvägen, kvarteren Havet, Sälen, Leran, Marmorn och Teglet m m i Hamnen, Malmö kommun

Kommunfullmäktige i Malmö kommun har den 16 mars 1989 antagit detaljplan för del av Västkustvägen, kvarteren Havet, Sälen, Leran, Marmorn och Teglet m m i Hamnen.

Länsstyrelsen har beslutat att inte pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Lagakraftsbevis

Då kommunens beslut inte överklagats enligt 13 kap 2 § har beslutet vunnit laga kraft den 19 april 1989.

David Gillanders

SÄNDLISTA

Kopia till

fastighetsbildningsmyndigheten i Malmö kommun

fastighetsregistermyndigheten i Malmö kommun

byggnadsnämnden i Malmö kommun

planenhetens arkiv

akten

Bestyrkes

Håkan Skär



MALMÖ STADSBYGGNADSKONTOR

Planavdelningen

Reviderad 1988-06-23

1988-06-23
4045
Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 16 mars 1989 under § 68 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

tillhörande förslag till detaljplan för del av VÄSTKUSTVÄGEN, kv. HAVET, SÅLEN, LERAN, MARMORN och TEGLET mm i Hamnen i Malmö.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Slutligt planförslag beräknas kunna antas av kommunfullmäktige hösten 1988 och beräknas vinna laga kraft cirka 5 veckor senare.

Genomförandetid för planområdet är 15 år. Kostnaden för detaljplanens upprättande kommer att tas ut i bygglovsavgiften då bygglov beviljas.

Som framgår av beskrivningen avser planförslaget att i plan fastlägga Västkustvägen i huvudsak i sitt nuvarande läge. Det innebär att några kvarter utökas och att berörda fastigheter därvid kan utnyttja sin mark för byggande när planen har vunnit laga kraft och erforderlig fastighetsbildning utförts. Planförslagets förändringar har numrerats i beskrivningen och följande numrering relaterar till denna.

1. Grimsbygatans anslutning till Västkustvägen ändras så att den får full anslutning till denna. Kommunen äger fastigheten 22:159 som är utarrenderad på korttidskontrakt till en firma inom bilbranschen. Planförslaget innebär att biltillbehörsfirman skall flytta.

Kv Havet kan utökas som följd av Grimsbygatans flyttning. Kvarteret består enbart av en fastighet, Havet 3. På grund av nivåskillnaden mellan befintligt kvarter och den tillkommande delen skall den del som läggs till kvarteret bilda en egen fastighet. Den nya fastigheten får in- och utfart mot Grimsbygatan och medlöpande utfart mot Västkustvägen. Kostnaden för den nya fastighetsbildningen betalas av fastighetskontoret. Kostnaden för Grimsbygatans ombyggnad skall fördelas mellan gatukontoret och fastigheten Havet 3. Kostnaden för upprättande av fastighetsplan tas ut i bygglovsavgiften.

2. Kv Leran som i gällande plan har reducerats får sin kvartersgräns flyttad till nuvarande fastighetsgräns mot Västkustvägen vilket innebär att fastigheten Hamnen 22:75 i stort kan bevaras i sin nuvarande utformning. Kostnaden för eventuell fastighetsreglering betalas av fastighetskontoret.

3. Förlängningen av Borrgatan har tillkommit för att tillgodose ett lokalt kontaktbehov inom hamnens olika områden. Kommunen får lösenrätt till gatumar-ken. Kostnaderna för gatubyggandet fördelas mellan berörda fastigheter inom hamnområdet enligt gatu-kostnadsutredning.

Del av fastigheten Leran 1 skall förutom att den skall ingå i Borrgatan överföras till det nya kvar-teret söder om kv Leran. Fastighetsplan skall upp-rättas för det nya kvarteret. Fastighetsplanen ger rätt till inlösen om så erfordras. Kostnaden för fastighetsplanen tas ut i bygglovsavgiften.

Erforderlig fastighetsbildning kommer att utföras när det blir aktuellt med ett genomförande och kost-naderna kommer att inräknas i gatukostnaderna.

4. Lodgatan föreslås breddad med ca 4 m på sträckningen mellan Borrgatan och Västkustvägen för att ge ut-rymme åt ett vänstersvängande körfält. Det innebär ett intrång på fastigheten Hamnen 22:75 och ersätt-ning för detta kommer att medtagas i gatukostnadsut-redningen liksom även fastighetsregleringskostnaden.

Gatuanläggningskostnaderna för Borrgatans förläng-ning och Lodgatans breddning bör aktualiseras i en gatukostnadsutredning först när plan- och genomfö-randefrågan för Borrgatans förlängning västerut behandlas.

5. Den lokala industrigata som utgör en förlängning av Skruvgatan från Krangatan till järnvägsområdet änd-ras till återvändsgata med vändplats samt körbar yta fram till järnvägsområdet. Samtliga gatuanläggnings-kostnader skall genom exploateringsöverenskommelse betalas av fastighetskontoret.

6. Kv Betongen utökas i nordlig riktning till industri-gatan. Marken föreslås användas för lager, industri, kontor eller hotell. Fastighetsplan med efterföljan-de fastighetsbildning är nödvändig. Kostnaden för fastighetsbildning tas med i exploateringsavtal för fastigheten. Kostnad för fastighetsplan tas ut i bygglovsavgiften.

7. Mejselgatan föreslås ändrad till återvändsgata utan vändplats.


Lars Brattberg


Sten Carlstoft



MALMÖ STADSBYGGNADSKONTOR

Planavdelningen

datum

1988-06-23

Dp 4045

Revider

Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 16 mars 1989 under § 68 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar:

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande förslag till detaljplan för del av VÄSTKUSTVÄGEN, kv HAVET, SÄLEN, LERAN, MARMORN och TEGLET mm i Hamnen i Malmö.

Under planarbetet har samråd ägt rum med bl a länsstyrelsen, vägförvaltningen, fastighetsbildningsmyndigheten, berörda kommunala organ samt fastighetsägare, tomträttshavare och arrendatorer inom området. Inkomna erinringar eller synpunkter jämte stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i det följande.

STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen har i yttrande 1986-03-20 anfört:

"Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig över ett angränsande förslag till stadsplan (pl. 1657). Länsstyrelsen vill understryka vad som därvid framhållits, nämligen att det är en brist att man saknar de områdesplaner som äsyftas i "Stadsområde Hamnen, Rapport 1". I sådana planer hade bl.a. trafiksystemet inom frihamnsområdet kunnat visas på ett mera tillfredsställande sätt.

De upprättade förslagen bör samordnas tidsmässigt med hänsyn till det upphävande av gällande plan som föreslås i förevarande förslag.

Vägförvaltningen har yttrat sig i ärendet och av vägförvaltningen anförda synpunkter bör beaktas."

- Då angränsande förslag till detaljplan (pl 1657) numera är fastställt har omfattningen av det nu aktuella planförslaget ändrats och den del som innehöll upphävande av gällande plan har utgått.

I övrigt se kontorets kommentar till vägförvaltningens skrivelse nedan.

Vägförvaltningen anför i skrivelse 1986-03-13 följande:

"Föreslagen förändring av korsningen Grimsbygatan-Västkustvägen får på grund av de korta korsningsavstånden Carlsgatan-Grimsbygatan-Lodgatan samt på grund av den stora trafikbelastningen (ca 18 000 f/ådt) på Västkustvägen en från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt otillfredsställande

utformning. I första hand bör därför Grimsbygatans anslutning bibehålla den utformning som den har idag.

Vid en eventuell ändring av korsningen enligt framlagt förslag bör denna förses med signalanläggning och samordnas med befintliga signaler vid Carlsgatan och Lodgatan.

En eventuell fastställelse av framlagt planförslag bör anstå till dess att slutligt ställningstagande till lokalisering av den planerade SAAB-fabriken till Malmö tagits samt trafikkonsekvenserna av en sådan belysts".

- Som framgår av planförslagets beskrivning skall förslaget när det gäller Grimsbygatans sträckning uppfattas som en beredskap inför en eventuell kraftigt ökande trafik till färjelägena i Nyhamnen. När Frihamnsallén korsas av järnvägsvagnar till tågfärjan och utfarten till Carlsgatan tidvis förhindras kan det bli nödvändigt att ordna en annan kontakt med Västkustvägen.

SAAB:s etablering inom Kockums-området bedöms innebära en viss minskning av antalet sysselsatta i Västra Hamnen inom vilket delområde Kockums är beläget. Denna minskning gäller i förhållande till såväl dagens sysselsättning som till förutsättningarna i de trafikprognoser som redovisas i trafikförsörjningsplanen för Malmö.

Sammanfattningsvis har gatunätets kapacitet bedömts kunna tillgodose den prognosticerade trafiken och då även med hänsyn till SAAB:s etablering inom Kockumsområdet.

Följande statliga myndigheter hade inget att erinra mot planförslaget:

SJ, Malmö Banregionkontor	skrivelse 1986-02-27
Televerket	" 1986-03-07

KOMMUNALA NÄMNDER

Fastighetsnämnden har i skrivelse 1986-03-11 meddelat att den icke har något att erinra mot förslaget.

Gatunämnden anför i skrivelse 1986-05-12 :

Grimsbygatans anslutning till Västkustvägen bör flyttas norrut vilket möjliggör anslutning av samtliga trafikriktningar. När en sådan flyttning blir aktuell anser man dock vara beroende av den framtida trafikutvecklingen. Allmän platsmark sydväst om den nya korsningen bör därvid överföras till kvartersmark.

Allmän platsmark norr om Jörgen Kocksgatan mellan Nyhamnen och Frihamnsallén bör på grund av dess användning som uppställningsplats för färjetrafiken överföras till specialområde för hamnändamål.

Den föreslagna cykelbanan längs den befintliga lokalgatan från Krangatan och västerut kan utgå på grund av den ringa biltrafiken.

Ledningsområde erfordras enligt under hand översänd skiss.

- De av gatunämnden föreslagna ändringarna har tillgodosetts i nu framlagt detaljplaneförslag.

Malmö miljö- och hälsoskyddsnämnd har i yttrande 1986-03-25 anfört:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker det preliminära planförslaget.

Nämnden anser dock inte att områden som betecknas "HJ" även skall få utnyttjas för permanent boende på grund av belägenheten i ett industriområde med många miljöstörande verksamheter och som även genomkorsas av tunga trafikleder.

- Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt har beaktats och planbestämmelserna har justerats i överensstämmelse därmed.

ÖVRIGA KOMMUNALA ORGAN

Malmö hamndirektion har i skrivelse 1986-04-23 anfört:

Exploatering av området nordväst om nuvarande Frihamnsområdet kan medföra avsevärd ökning av trafiken i Lodgatan och förändrad användning av Kockumsområdet kan medföra ökning av genomfartstrafiken i centrala hamnområdet. För att förbättra trafikkapaciteten för genomfartstrafiken kan det bli nödvändigt att ta delar av Hamnen 22:106 samt kv. Betongen i anspråk.

Beträffande en förlängning av Borrgatan västerut genom Frihamnen erinrar hamndirektionen om att man vid flera tillfällen till generalplanekommittén framhållit att nuvarande Frihamnsgränser önskas bibehållas avsevärd tid framöver. Förlängningen av Borrgatan bör således ses som ett projekt på lång sikt.

- Enligt den beskrivning som tillhör planförslaget visar gjorda bedömningar att prognosticerad trafikmängd klaras med god marginal med nuvarande gatunät. Den planerade ändrade användningen av Kockumsområdet bedöms vara av marginell betydelse för trafikbelastningen och inte innebära några kapacitetsproblem. Borrgatans framtida förlängning kommer dessutom att avlasta Västkustvägen genom att ta hand om interntrafiken mellan industriområdena.

Följande kommunala organ hade inget att erinra mot planförslaget.

Malmö Brandkår	skrivelse	1986-02-20
Malmö Energiverk	"	1986-03-14
Malmö Lokaltrafik	"	1986-03-17
Malmö Renhållningsverk	"	1986-04-23

FASTIGHETSÄGARE OCH ARRENDATORER

J M Industrifastigheter AB, fastighetsägare till Leran 1
framhåller i brev 1986-04-04 följande:

"Förslaget innebär att två byggnader måste rivas helt eller delvis på vår fastighet.

Vi kan upplysa om att vi har hyresavtal som löper till 1990-12-31.

Vi är beredda att diskutera stadsplaneförslaget förutsatt att såväl vi som våra hyresgäster hålles skadelösa".

- Ekonomiska frågor som blir en följd av detaljplane-förslagets genomförande regleras i annan ordning.

Speedy Autoservice AB, arrendator på fastigheten 22:159
anför i brev 1986-03-27 följande:

När företaget 1982-12-15 tecknade ett arrendeavtal med hamndirektionen om förhyrning av marken i kv. Dyningen hade man efter ett flertal diskussioner med stadsbyggnadskontor och hamndirektion dragit slutsatsen att det var föga troligt att detta område i framtiden skulle utnyttjas som gatumark. Samtidigt förvärvade företaget den fastighet som var belägen på marken.

Det förslag till stadsplan som nu upprättats förutsätter rivning av fastigheten. 1987-12-31 löper femårskontraktet ut och företaget anser sig löpa risk att i fortsättningen bara ha ett års planeringshorisont vilket skulle innebära att man inte kan underhålla fastigheten på rimligt sätt.

Om ej Grimsbygatan kan ligga kvar i nuvarande läge bör det enligt företaget dock vara möjligt att konstatera att något utbyggnadsbehov ej kommer att finnas de närmaste fem åren. Detta skulle i sin tur möjliggöra en förlängning av kontraktet till och med år 1990 och därmed ge en rimlig avskrivningstid på gjorda investeringar.

Man anser det också rimligt att företaget erbjuds den tomt som bildas av resterande mark och gamla Grimsbygatan som ett alternativ om den nuvarande fastigheten måste rivas.

- I den beskrivning som tillhör detaljplaneförslaget säges att planförslaget när det gäller flyttningen av Grimsbygatans anslutning till Västkustvägen skall

uppfattas som en handlingsberedskap inför en eventuell kraftigt ökad trafik till färjelägena i Nyhamnen. Det är för närvarande ej möjligt att säga när en ombyggnad av Grimsbygatan kan ske.

Vad beträffar önskemålet att få flytta till den tomt som bildas vid en ombyggnad av Grimsbygatan så handlägges sådana frågor av fastighetskontoret.

STORA, fastighetsägare till Hamnen 22:75 har i yttrande 1986-03-26 anfört:

Förslaget innebär bl.a. att mark skall tagas från bolagets fastighet Hamnen 22:75 dels mot Lodgatan och dels mot Borr-gatan. Den längs Borrgatan liggande kontorsbyggnaden hamnar därvid delvis på gatumark. Om gränsen mot gatuområdet flyttas till förlängningen av motsvarande gräns för kv. Teglet nr 1 bör kontorsbyggnaden kunna ligga kvar även i fortsättningen. Eftersom gatuområdet anses ha tillfredsställande bredd vid kv. Teglet nr 1 bör rimligen samma ställningstagande gälla vid Hamnen 22:75.

- Sedan ovanstående skrevs har fastigheten Hamnen 22:75 bytt ägare och flera byggnader rivits däribland den ovan nämnda kontorsbyggnaden. Efter rivningen har planförslaget ändrats beträffande gränserna för fastigheten.


Lars Brattberg


Sten Carlstoft

LÄNSSTYRELSEN

Malmöhus län

Planenheten

Bd B Ekstrand

040/14 61 09

040/14 61 12 exp

YTTRANDE

1986-03-20

11.087-685-86

Kopia till

pl enh
akten
vf

Stadsbyggnadskontoret

Box 2500

200 12 MALMÖ

MALMÖ BYGGNADSNÄMND
STADSBYGGNADSKONTORET

1986-03-25

Löpnr.

Samråd angående preliminärt förslag till ändring och upphävande av stadsplanen för del av Västkustvägen, kv Havet, Sälen, Leran, Marmorn och Teglet m m i hamnen i Malmö

Länsstyrelsen har den 28 januari 1986 yttrat sig över ett angränsande förslag till stadsplan för område öster om Neapelgatan (pl 1657). Länsstyrelsen vill understryka vad som därvid framhållits, nämligen att det är en brist att de områdesplaner ej föreligger som åsyftas i "Stadsområde Hamnen, Rapport 1". I sådana planer hade bl a trafiksystemet inom frihamnsområdet kunnat visas på ett mera tillfredsställande sätt.

De upprättade förslagen bör samordnas tidsmässigt med hänsyn till det upphävande av gällande plan som föreslås i förevarande förslag.

Vägförvaltningen har yttrat sig i ärendet den 13 mars 1986 och därvid anfört.

Föreslagen förändring av korsningen Grimsbygatan/Västkustvägen får på grund av de korta korsningsavstånden Carlsgatan-Grimsbygatan-Lodgatan samt på grund av den stora trafikbelastningen (ca 18 000 f/ådt) på Västkustvägen en från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt otillfredsställande utformning. I första hand bör därför Grimsbygatans anslutning bibehålla den utformning som den har i dag. Vid en eventuell ändring av korsningen enligt framlagt förslag bör denna förses med signalanläggning och samordnas med befintliga signaler vid Carlsgatan och Lodgatan. En eventuell fastställelse av framlagt planförslag bör anstå, till dess att slutligt ställningstagande till lokalisering av den planerade SAAB-fabriken till Malmö tagits samt trafikkonsekvenserna av en sådan belysts.

Av vägförvaltningen anförda synpunkter bör beaktas.

I övrigt finns inte något att erinra mot planförslaget.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit tf länsarkitekt Lars Renfors, beslutande, länsassessor Ingvar Borgström, bitr länsantikvarie Ulf Löfwall samt byrådirektörerna Kjell Flensburg, Sven-Åke Kronberg och Bertil Ekstrand, den sistnämnda föredragande.

Lars Renfors
Lars Renfors

Bertil Ekstrand
Bertil Ekstrand

Kop. Sker C V

Postadress

205 15 MALMÖ

Telefon

040/14 60 00

gl