

LÄNSSTYRELSEN
Malmöhus län
Planenheten
Bd John Lepic
040/14 61 22

MEDDELANDE/LAGAKRAFTBEVIS

1991-02-25

2023-14973/90
80-B-0003

MALMÖ BYGGNADSNÄMND STADSBYGGNADSKONTORET
1991-02- 27
Löpnr. <i>DP 4122</i>

Malmö kommun
205 80 MALMÖ

Detaljplan för Potatisåkern vid Limhamnsvägen-
Köpenhamnsvägen i Innerstaden och Limhamn i Malmö

Kommunfullmäktige i Malmö kommun har den 27 september 1990 antagit detaljplan för Potatisåkern vid Limhamnsvägen-Köpenhamnsvägen i Innerstaden och Limhamn i Malmö.

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

LAGAKRAFTBEVIS

Detaljplanen har genom regeringens beslut vunnit laga kraft den 14 februari 1991.

John Lepic

SÄNDLISTA

fastighetsbildningsmyndigheten i Malmö kommun
fastighetsregistermyndigheten i Malmö kommun
byggnadsnämnden i Malmö kommun
planenhetens arkiv

Fastighetskontoret, Juridiska enheten, Box 2500, 200 12 Malmö

JL/PLC2/F/14973-90



MALMÖ STADSBYGGNADSKONTOR

Planavdelningen

datum

1990-03-21

Dp 4122

Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 27 september 1990 under § 261 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar:

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

tillhörande detaljplan för POTATISÅKERN vid Limhamnsvägen-Köpenhamnsvägen i Innerstaden och Limhamn i Malmö

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Slutligt planförslag beräknas kunna antagas av kommunfullmäktige under tredje kvartalet 1990. Beslutet vinner normalt laga kraft ca 5 veckor efter antagandet.

Byggarbetena kan påbörjas efter bygglov när planen har vunnit laga kraft.

Genomförandetiden är 15 år från det att planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Fastighetsägarna ansvarar för anläggningar på kvartersmark och kommunen på allmän platsmark.

Avtal

Det kommer att upprättas exploateringsavtal mellan byggherregruppen och fastighetskontoret för reglering av markkostnad, service och ombyggnad och återställande av kringliggande gator.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsplaner

Då planområdet icke tidigare är planlagt skall det upprättas fastighetsplan.

Gemensamhetsanläggning

Eventuella gemensamhetsanläggningar kommer att prövas i fastighetsplan.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

I samband med uttagande av kostnader för bygglov kommer även kostnader att uttas för detaljplanen och fastighetsbildning. Bostäderna är avsedda att finansieras inom ramen för nybyggnadslåneförordningen.

Tekniska frågor

Kvarteret skall enligt kommunens värmeplan uppvärmas med naturgas. VA-ledningar finns i angränsande gator. Området skall förses med två nätstationer enligt överenskomelse med Malmö Energi AB. Åtkomligheten för räddningstjänsten möjliggörs enligt SBN 80 kap. 37:511.

Arkeologiska kostnader

Markarbetena skall stå under antikvarisk kontroll av Malmö Museum. Kostnader åvilar enligt fornminneslagen markägaren.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Lars Ramström, fastighetsbildningsmyndigheten
Lennart Blomquist, fastighetskontoret
Jan Ramqvist, gatukontoret


Lars Brattberg


Göran Johansson

KA



MALMÖ STADSBYGGNADSKONTOR

Planavdelningen
Göran Johansson

datum

1990-03-21

Dp 4122

Detta detaljplaneförslag är antaget av kommun-
fullmäktige i Malmö den 27 september 1990
under § 261 i protokollet, betygar

Å tjänstens vägnar:

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande förslag till detaljplan för **POTATISÅKERN vid Limhamnsvägen - Köpenhamnsvägen** i Innerstaden och Limhamn i Malmö

Under pågående detaljplanearbete har planförslaget varit utsänt på remiss och samråd till länsstyrelsen, berörda statliga och kommunala organ, sakägare, hyresgäster och boende samt övriga som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Följande sammanställning redovisar framförda synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen anför i yttrande 1990-02-08 att Limhamnsvägen är en viktig led i kommunens huvudgatunät som ingår i det statskommunala vägnätet. Vägen är ett av de bästa alternativen ur miljösynpunkt när det gäller kontakten mellan bostadsområden på väster och arbetsplatser i centrum.

Föreslagen fotgängarprioriterad övergång medför kapacitetsbegränsning, som i sin tur kan påverka miljön på mer miljökänsliga gator i grannskapet.

Det förslås att den fotgängarprioriterade övergången slopas. Med en planskildhet under Limhamnsvägen minskar barriäreffekten och säkerheten för oskyddade trafikanter på Limhamnsvägen blir bättre.

Arkeologiska förundersökningar är påbörjade. Ytterligare undersökningar kan bli aktuella, dock i begränsad omfattning.

- Rådande förutsättningar, med en attraktiv strand på ena sidan av Limhamnsvägen och en alltmer förtätad

bostadsbebyggelse på den andra sidan, innebär enligt kontoret att hastighetsdämpande åtgärder på Limhamnsvägen är befogade trots att vägen ingår i det överordnade vägnätet. Tvärande gångförbindelser över Limhamnsvägen förekommer idag längs Limhamnsvägens hela sträckning. En enda tunnel löser inte detta problem. Den preliminära planen har emellertid reviderats så att en eventuell gång- och cykeltunnel ändå kan anordnas i anslutning till korsningen Köpenhamnsvägen - Limhamnsvägen om det i framtiden visar sig lämpligt. Under tiden föreslås att marken skall kunna användas för parkering.

Kontoret föreslår att tydligt annonserade övergångsställen vid korsningarna mellan Limhamnsvägen och Köpenhamnsvägen respektive Marietorps allé ersätter det fotgängarprioriterade övergångsställe som redovisades i det preliminära planförslaget. Trafikljus vid Köpenhamnsvägen kan vara en lämplig lösning för att dämpa trafikrytmen längs Limhamnsvägen.

KOMMUNALA NÄMNDER

Fastighetsnämnden anför i skrivelse 1990-01-16 att det är angeläget att boende- och besöksparkering för området löses så att inte kringliggande gator utnyttjas för sådan parkering.

- Avsikten är att parkeringsbehovet för området skall tillgodoses på kvatersmark. Parkeringplatser kommer i första hand att placeras under hus och gårdar. Markparkering på kvartersmark kommer också att finnas.

Gatunämnden anför i yttrande 1990-02-13 att det är olämpligt med hastighetsdämpande åtgärder på Limhamnsvägen. Gångtrafikens korsning med Limhamnsvägen bör ske i gång- och cykeltunnel omedelbart norr om Köpenhamnsvägen.

Utfartförbud bör enligt nämnden föreskrivas mot Limhamnsvägen och garagetillfarternas lägen bör framgå av planen.

För att värna om befintliga träd mot Vikingagatan anses att byggnadsrätt inte bör medges närmare kvartersgränsen än 10 meter.

Viss komplettering av beskrivningen under rubrik "teknisk försörjning" önskas.

- Beträffande gångtrafik över Limhamnsvägen, jfr bemötande av länsstyrelsens yttrande.
- Planförslaget har kompletterats med önskat utfartsförbud och garagenedfarterna har illustrerats på plankartan.

- Kvartersgränsen mot Vikingagatan har flyttats så att avståndet mellan byggrätt och träd blir ca 8,5 meter.
- Texten i planbeskrivningen har kompletterats så som gatunämnden önskar.

ÖVRIGA STATLIGA OCH KOMMUNALA ORGAN

Brandkåren framför i yttrande 1989-12-14 vissa synpunkter som är hänförliga till kommande bygglovsprövning av ärendet.

Renhållningsverket anför i yttrande 1989-12-18 att avståndet mellan uppställningsplats fordon - soputrymme ej skall överstiga 50 meter vid konventionell sophantering.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen anför i yttrande 1989-12-07 att förvaltningen principiellt är emot enkelsidiga lägenheter utmed starkt trafikerade gator. Förvaltningen kommer därför inte att acceptera enkelsidiga lägenheter mot Limhamnsvägen och Köpenhamnsvägen.

Förvaltningen förutsätter att fasader dämpar mot buller från trafik så att ljudnivån i lägenhet inte överstiger 30 dB(A). Ljudnivån på uteplatser förutsätts inte överstiga 55 dB(A).

Alla boende bör i första hand beredas parkeringsplats i källargarage och i andra hand längs Köpenhamnsvägen, dit besöksparkering lämpligen kan förläggas. Parkering längs Marietorps allé bör undvikas. Ej heller bör garagednfart placeras mot Marietorps allé.

En cykelväg bör anordnas längs Köpenhamnsvägen.

- Planförslaget har kompletterats med skyddsbestämmelser om trafikbuller från Limhamnsvägen. Husen kommer att disponeras så att enkelsidiga lägenheter inte förekommer närmast Limhamnsvägen. Längs Köpenhamnsvägen blir bullernivåerna sådana att enkelsidiga lägenheter kan accepteras. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen har mot denna bakgrund vid förnyade samtal förklarat sig kunna godta enkelsidiga lägenheter mot Köpenhamnsvägen.
- Beträffande parkering, se bemötande av fastighetsnämndens yttrande ovan.
- Nedfarter till källargarage kommer att placeras mot Vikingagatan och mot Marietorps allé nära korsningen med Limhamnsvägen.
- Avsikten är att en cykelväg skall anordnas längs Köpenhamnsvägen.

Televerket har i yttrande 1990-01-10 inget att erinra mot planförslaget.

Lokaltrafiken anför i yttrande 1990-01-12 att utrymme måste reserveras för befintlig hållplats på Köpenhamnsvägen samt att hastighetsdämpande åtgärder i Köpenhamnsvägen inte får inverka på busstrafikens komfort och säkerhet.

- Gatukontoret ansvarar för Köpenhamnsvägens detaljutformning.

Malmö Energi AB anför i skrivelse 1990-01-15 att två nätstationer erfordras för områdets elförsörjning. Lämpliga lägen bör utredas i samråd mellan Malmö Energi AB, områdets arkitekter och planförfattare.

- Plankartan har kompletterats med illustrerade lägen för två nätstationer. Det förutsätts att den friliggande stationen stilmässigt anpassas till övrig bebyggelse.

Malmö Museer anför i yttrande 1990-01-16 att det inom området med stor sannolikhet finns rester av boplatser från stenåldern m.m. En arkeologisk utredning bör därför föregå exploateringen.

- Arkeologiska utredningar pågår

Socialförvaltningen anför i yttrande 1990-01-10 bl.a. att boendesegregation i området bör motverkas.

- De synpunkter som socialbyrån framför om styrning av bostadstilldelning, boendeformer m.m. behandlas i annan ordning än genom detaljplan.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Hyresgästföreningen anför i yttrande 1990-01-13 att våningshöjder över fyra våningar är olämpligt med hänsyn till att omgivande fastigheter är villor. Högre hus bör placeras längst bort från Limhamnsvägen för att inte skymma utsikten mot havet.

Utformningen med de svängda husen är spektakulär med hänsyn till att det gäller bostäder. Bostadsytor går förlo-
rade i de svängda delarna.

Parkeringsplatser bör principiellt placeras under jord.

- Huvuddelen av antalet parkeringsplatser kommer att placeras under mark.

Ägaren av fastigheten Grönvången 6 anför i skrivelse 1990-01-12 sammanfattningsvis att planförslaget, sett isolerat, kan anses vara intressant och nyskapande men

att man inte lyckats anpassa sig till de angränsande områdena och särskilt då ej till bebyggelsen vid Marietorps allé och Beritta Gurrigatan.

- Förutsättningarna är att bebygga området med flerfamiljshus. Mot den bakgrunden har höga krav ställts på en mjuk övergång till villabebyggelsen som också följts upp i den visade planutformningen.

Ägaren till fastigheten Marietorp 6 anför i skrivelser 1990-01-20 och 1990-02-02 att det är felaktigt att bryta det stråk av trädgårdsstad och villabebyggelse, som sträcker sig från Ribersborgsvägen till Beijersgatan med flerfamiljshus och höghusbebyggelse. Det är mycket frekventerat som promenadstråk bl.a. på grund av blåsten på Limhamnsfältet.

En mycket hög exploateringsgrad sker på bekostnad av befintlig villabebyggelse som påverkas av trafik, insyn och avskuggning. Angränsande villaområden förlorar de värden som attraherar villaboende - stillhet, avskildhet, trädgårdsliv.

Yrkar att planförslaget omarbetas till en bebyggelse med trädgårdskaraktär och låga hus.

Om förslaget genomförs yrkas följande ändringar:

- Husen närmast Marietorps allé påverkas mest. Den nya bebyggelsen har dragits tätt in på den norra tomtgränsen. Förslaget våningantal - tre till fyra våningar längst i norr - ger en takfotshöjd på cirka 16 meter. Olägenheterna i form av insyn och skugga blir stora. Villafastigheten Marietorp 6 kommer att ligga i permanent skugga från mitten november till mitten av februari. Vid höst- och vårdagjämning kommer terrassen att nås av sol endast någon timme om dagen.

Bebyggelsen vid Marietorps allé bör därför sänkas till två våningar med tre mot söder. Om våningsantalet bibehålles bör byggnaderna dras ytterligare in och höjden begränsas så mycket som möjligt. Den faktiska byggnadshöjden bör kunna sänkas till 8,3 meter på gatusidan och 11,0 mot söder.

Någon höjning av området över gatunivån +7,0 bör ej ske.

- Idén med stora upplösta "stadsvillor" längs Marietorps allé är bra. Det första och tredje huset bör dock dras in så att man får en mer levande gatubild.

- Husen längs Marietorps allé och villagatorna bör så långt möjligt avlastas från biltrafik och åtgärder vidtas för att avhålla folk från att använda dem för trafik till och från området. Marietorps allé bör därför enkelriktas från Beritta Gurrigatan och österut. Farthinder bör

anordnas vid bla tillfarterna till Bodilsgatan och Marietorps allé vid Beritta Gurrisgatan för att understryka gatans lokala karaktär och leda till lägre farter m.m..

- Skuggverkan och kallt reflekterande ljus på nordfasaderna gör att husen bör utföras i ljus puts med varm färgton och taken i falsad plåt, i helst ärggröna färger.

Ägaren till samma fastighet Marietorp 6 inkommer med kompletterande skrivelse 1990-02-28 och hänvisar till tidigare framförda synpunkter. Om planen antas i allt väsentligt enligt förslaget yrkas att vissa vid Marietorps allé belägna fastigheter förutom bostäder också får användas som kontor. Anledningen är att villorna längs potatisåkern inte längre blir attraktiva för boende. Ett utökat användningsområde skall ses som en kompensation för detta.

- Med anledning av yrkande om omarbetning se bemötande av synpunkter från ägaren till fastigheten Grönvången 6.
- Den faktiska hushöjden kommer vid trevåningshus normalt inte att nå upp till den i planen medgivna hushöjden 10 meter. Höjden är vald för att ge en viss flexibilitet beroende på utformning av sockel, takfot m.m. Vad gäller den föreslagna bebyggelsens skuggverkan visar utförda solstudier att villatomterna vid höst- och vårdagsjämning (allmänt vedertagna tidpunkter för dylika solstudier) endast i mycket ringa omfattning kommer att hamna i skugga från de nya husen. Villafasader eller uteplatser påverkas inte alls.
- "Stadsvillorna" med sina upplösta fasader ger i sig en levande gatubild.
- Gatukontoret ansvarar för detaljutformningen av gatunätet i området.
- Materialval och färgsättning avgörs vid bygglovsprövningen.


Lars Brattberg


Göran Johansson

LÄNSSTYRELSEN
Malmöhus län
Planenheten
Avd dir B Ekstrand
040/14 61 09, 14 61 12 exp

YTTRANDE

1990-02-08

2020-2228/90

MALMÖSTADENS FÖRVALTNING STADSBYGGNADSKONTORET
1990-02-09
Lösnr. <i>Dp 4122</i>

Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen
Box 2500
200 12 MALMÖ

Förslag till detaljplan för Potatisåkern vid
Limhamnsvägen-Köpenhamnsvägen i Innerstaden i Malmö
(1 bilaga)

Vägförvaltningen har yttrat sig i ärendet den 18 januari 1990. Yttrandet bifogas i kopia. Länsstyrelsen ansluter sig till vad vägförvaltningen anför.

Arkeologiska förundersökningar är påbörjade. Eventuella ytterligare undersökningar kan bli aktuella, dock i begränsad omfattning.

Länsstyrelsen har i övrigt ingen erinran mot förslaget.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit länsarkitekt Lars Renfors, beslutande, länsassessor Elsa von Poehl, byrådirektör Mats Davidsson, länslantmätare Rolf Davidson och avdelningsdirektör Bertil Ekstrand, föredragande.


Lars Renfors


Bertil Ekstrand

Bilaga

Vägförvaltningens yttrande 1990-01-18

Kopia till
planenheten

GL/PC3-2228-90

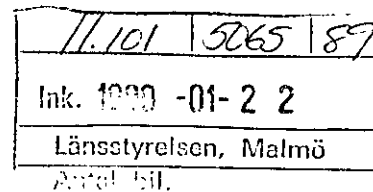
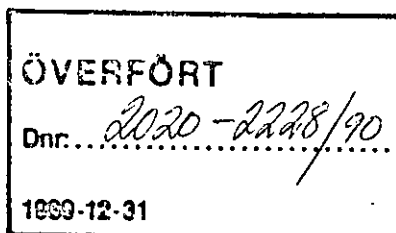
Vägförvaltningen i Malmöhus län
VFMa, 1:e väging Bo-Göran Hansson, KP
, 040 72470

Vårt datum
1990-01-18
Ert datum

Vår beteckning
SA 40 B 89:1907
Er beteckning
LS11.101-5065-89

Länsstyrelsen i Malmöhus län
Planenheten

205 15 MALMÖ



Detaljplan för "Potatisåkern" vid Limhamnsvägen-Köpenhamnsvägen
i Innerstaden i Malmö

Limhamnsvägen som är en viktig led i kommunens huvudgatunät och ingår i det statskommunala vägnätet har i dag en trafik på cirka 10.000 fordon/dygn. Limhamnsvägen utgör ett av de bästa alternativen ur miljösynpunkt när det gäller kontakten mellan bostadsområdena på väster och arbetsplatserna i centrum.

Den föreslagna fotgängarprioriterade övergången kommer att medföra en kapacitetsbegränsning på Limhamnsvägen. Detta kan i sin tur medföra icke önskvärda ökningar av trafiken på andra mer miljö-känsliga gator i granskapet.

Vi vill därför föreslå att den nu redovisade fotgängarprioriterade övergången slopas och ersätts med en planskildhet under Limhamnsvägen. En planskild gångkontakt i detta läge skulle minska Limhamnsvägens barriäreffekt och ge klart bättre och säkrare passage för de oskyddade trafikanterna till de attraktiva rekreationsområdena på Limhamnsfältet.


Bo-Göran Hansson

Bilaga
Remisshandl