



## UTSTÄLLNINGSHANDLING

### BESKRIVNING

tillhörande förslag till detaljplan för **utvidgning av LIMHAMNS SMÅBÅTSHAMN** i Limhamn i Malmö

---

### HANDLINGAR

Planhandlingarna omfattar plankarta med bestämmelser och illustrationsplan, genomförandebeskrivning, denna planbeskrivning samt en miljökonsekvensbeskrivning. Efter samråd har en samrådsredogörelse upprättats.

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att göra det möjligt att utvidga den befintliga småbåtshamnen i Limhamn med ca 200 nya båtplatser samt upphäva delar av gällande detaljplan Pl 656, vilken inte längre kan anses möjlig/lämplig att genomföra. Planförslaget provar även möjligheten att bereda plats för ett mindre antal husbåtar. I samband med samråd om det preliminära planförslaget hölls även samråd om tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

### MILJÖBEDÖMNING

Vilken grad av miljöpåverkan genomförandet av en plan kan komma att medföra skall alltid bedömas. Vid behov skall erforderliga utredningar samt konsekvens- och åtgärdsanalyser göras.

Planen har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan såsom avses i MB 6 kap 11 § varför en miljöbedömning krävs. Miljöbedömningen innebär bland annat att en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i samband med planarbetet. Detaljplanen möjliggör att planområdet får tas i anspråk för småbåtshamn, vilket är en av de verksamheter som finns preciserat i PBL 5 kap 18 §,

den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram har därför särskilt beaktat projektets genomförande.

I miljökonsekvensbeskrivningen har två utbyggnadsförslag studerats, ett norr om den befintliga småbåtshamnen och ett söder om. Den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen visar att en utvidgning söder om den befintliga småbåtshamnen är olämplig ur flera aspekter, varför gällande planförslag är baserat på en utvidgning norr om.

I samband med planprocessen kommer även en vattendomsansökan göras.

## **PLANDATA**

Planområdet är beläget i Limhamn och gränsar i norr till Ön, i öster till fiskehamnen, i söder till den befintliga småbåtshamnen och i väster mot öppet vatten. Den befintliga småbåtshamnen och tillhörande markområden ägs av Malmö stad och arrenderas ut till Limhamns Småbåtshamn AB. Planområdet är del i fastigheten Limhamn 156:33 och omfattar drygt 7 ha varav allra största delen utgörs av vatten. Den del av befintlig detaljplan som upphävs utgörs av fastigheten Limhamn 155:495.

## **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

### **Översiktsplan**

I *Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan, Malmö 2005*, är den nu aktuella utvidgning av den befintliga småbåtshamnen inte redovisad. Befintlig småbåtshamn med tillhörande områden på land är redovisad som särskilt fritidsområde.

### **Planprogram**

Aktuellt planområde har behandlats i planprogrammet "Runt Övägen" Pp 6003. Planprogrammet presenterades för SBN i november 2005 och var därefter på samråd till januari 2006. Planprogrammets samrådsredogörelse behandlades i SBN april 2006. Under planarbetet finns planprogrammet och samrådsredogörelsen på [www.malmo.se](http://www.malmo.se).

Planprogrammet omfattade hela södra delen av Limhamns industriområde, dvs södra delen av kvarteret Cementen, hela Dragörkajen och kvarteret Gråsejen på andra sidan Strandvägen. I planprogrammet redovisades även två alternativa lägen för utvidgning av Limhamns småbåtshamn, ett söderut och ett norrut.

### **Detaljplaner/områdesbestämmelser**

Gällande detaljplan för delar av planområdet är Pl 656 från 1962. Merparten av planområdet saknar detaljplan.

## **Grönplan**

I Grönplan för Malmö, godkänd av kommunfullmäktige 2003, behandlas tillgång och brist på olika sorters grönytor i Malmös stadsdelar. Grönplanen är ingen självständigt reglerande markanvändningsplan, utan utgör ett planeringsunderlag som redovisar det gröna sektorintresset.

I Grönplanen föreslås en grön förbindelse mellan Ribersborgsstranden och Strandparken i Limhamn. Strandparken är belägen längs Strandgatan öster om planområdet.

## **Riksintressen**

Hela Malmös kustområde inklusive en stor del av havsområdet ingår i ett riksintresseområde för kustzonen som sträcker sig från Bohuslän runt Sydsverige till Uppland. Riksintresse för kustzonen innebär att exploatering och andra ingrepp i miljön endast får komma till stånd om områdets natur- och kulturvärden inte påtagligt skadas. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller av lokalt näringsliv. Eftersom tätbebyggelse och anläggningar av det slag som avses i lagen redan finns i Malmös kustzon innebär riksintresset inget formellt hinder för komplettering av dessa. Planområdet gränsar i väster även till riksintressen för naturvård.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR**

### **Historik**

I Limhamn har kalkindustrin och fiskenäringen varit nära förbundna. Kalk- och cementindustrin har anor till 1600-talet och fiskenäringen, som naturligt funnits längs med kusten, stärktes genom fiskehamnens tillkomst i slutet av 1800-talet. Större delen av landområdet nordväst om Strandgatan består av utfylld mark som skapades av överblivet material vid cementframställningen vid fabriken norr om Övägen. Fiskehamnen ägdes av Hamnbolaget och fiskarna arrenderade marken. Vid slutet av 1800-talet byggdes även de första hoddorna och gräsmarken mellan hoddorna användes till upphängning och torkning av nät.

Från 1930 fram till 1999, då verksamheten lades ner, trafikerades fiskehamnen av färjelinjen mellan Limhamn och Dragör. Fiskehamnen har knappt genomgått några förändringar sedan den anlades och den nuvarande småbåtshamnen tillkom 1968 tillsammans med övriga utfyllnader under det expansiva 60-talet.

### **Bakgrund**

I Malmös småbåtshamnar finns idag drygt 2000 förtöjningsplatser för fritidsbåtar (segel och motorbåtar), dessutom finns 120 platser för mindre fritidsfiskebåtar. Skånes Båtlivs Samarbetsorganisation (SBS) genomförde under 2004 en enkätundersökning om hur stor efterfrågan på båtplatser var i hamnar längs kuststräckan Trelleborg – Helsingborg. I Malmö efterfrågades då 200 – 250

nya platser. Sedan 2004 har ett antal båtplatser tillkommit i Dockan i Västra Hamnen men efterfrågan på platser för fritidsbåtar är i nuläget fortfarande 200 – 250 stycken.

### **Befintliga förhållanden**

Hela planområdet är idag öppet vatten och utgör del av hamninloppet in till Limhamns södra hamn och fiskehamn.

Norr om planområdet ligger Öns södra spets vilken började byggas ut i början på 1990-talet. Bebyggelsen är främst mindre hus i 2 ½ våningar, både enfamiljshus, parhus och flerbostadshus. Området är småskaligt och har en karaktär likt gamla Limhamn med gränder, små platsbildningar och täta gaturum. Nordost om planområdet ligger fiskehamnen, här finns en levande verksamhet med yrkesfiskare hoddor, rökeri och andra hamnanknutna verksamheter. I fiskehamnens norra del ligger gamla Dragörfärjeterminalen. Områdena väster och söder om planområdet utgörs av den befintliga småbåtshamnen med pirlar, hamnkontor, båtuppställningsplatser, parkering, restaurang och övriga små hamnanknutna byggnader mm.

Malmö Segelsällskap, Limhamns segelsällskap och Malmö Yachtklubb har sina verksamheter i småbåtshamnen.

Det område där befintlig stadsplan upphör att gälla utgörs idag av öppet vatten och strandkant.

### **Landskap och vegetation**

Den dominerande landskapsbilden utgörs av det öppna vattenrummet och de långa, fria siktlinjerna med utblickar mot Ön, bron och Öresund. Den befintliga småbåtshamnen är försedd med gräsmattor och mindre trädalléer, i fiskehamnen finns enstaka träd, gräsmattor och de gröna nätupphängningsplatserna, breplatsen, bakom hoddorna. Närmast intill Strandgatan ligger Strandparken som fungerar som en grön länk mot Sibbarps grönområden. Strandgatans västra sida kantas av välvuxna oxlar.

### **Kulturmiljö**

Limhamn har allt sedan 1800-talet haft en åretruntbosättning baserad på lantbruk, samt sedan 1850-talet med stort inslag av fiske. Fiskehamnen, med yrkesfiskare och andra verksamheter knutna till fiske och båtliv, representerar en del i den lokala samhällsutvecklingen och äger genom sin aktiva karaktär stora kulturvärden. Hamninloppet, siktlinjer och koppling till det öppna vattnet är viktiga historiska parametrar då de utgör en del av förståelsen för färjetrafikens historia i området.

Den karaktäristiska miljön kring hoddorna, området mellan dem med breplatsen där näten torkas har likaså ett stort kulturvärde.

Kulturhistoriskt värde har även den sista biten av kuststräckan som finns kvar från tiden då Limhamn blev Limhamn, 1850-tal, vilken löper längs Strandgatan. Den sista biten av kuststräckan är idag endast 400 m lång.

## **Trafik**

Planområdet ligger i anslutning till Strandgatan. Trafik till och från småbåtshamnen sker via infart från Strandgatan längs Bryggövägen vilken i sin tur övergår i Vågbrytarvägen. Trafiksiffror från 2001 visar på 3000 fordon per dygn längs Strandgatan vid korsningen Övägen/Limhamnsvägen och motsvarande siffror från 2003 visar på 3000 fordon/dygn längs Strandgatan vid korsningen Sveagatan. Trafiken till och från planområdet är främst knuten till småbåtshamnen och dess verksamhet, men utgörs även av en del allmänna besökare till området, bland annat till restaurang Kajutan. Trafiken till och från småbåtshamnen är även till stor del säsongsbetonad med mer trafik på vår, sommar och tidig höst. Eventuella toppar med trafik till och från området, företrädesvis helger på våren, sammanfaller inte med allmän högtrafiktid (vardagar 7 – 19).

## **VA**

Längs Strandgatan finns idag tre bräddavlopp från det kombinerade ledningssystemet. För att undvika källaröversvämningar och skador på ledningsnätet bräddas här, vid höga flöden, orenat avloppsvatten. Vid utloppet norr om den befintliga småbåtshamnen uppgår de årliga mängderna bräddat avloppsvatten till ca 26 000 m<sup>3</sup>. VA Syd har meddelat att detta bräddavlopp inte kommer att kunna byggas bort inom överskådlig framtid.

## **PLANFÖRSLAGET**

### **Struktur**

Planförslaget möjliggör två nya vågbrytare som utgår från Öns sydvästra spets respektive från den norra delen av den befintliga småbåtshamnen. Planförslaget möjliggör även en breddning av Vågbrytarvägen. Alla nya bryggor föreslås utgå från söder vid Vågbrytarvägen så att strandkanten vid Öns södra sida förblir orörd. Planförslaget föreslår även att en 50 – 90 meter bred vattenzon närmast Ön lämnas orörd och på så sätt möjliggör fri båttrafik till och från de inre delarna av södra hamnen och fiskehamnen.

### **Överensstämmelse med översiktsplan**

Planförslaget följer inte översiktsplanen. Nu aktuellt planområde finns inte med på markanvändningskartan från 2005.

## **Upphävande av gällande detaljplan**

Gällande detaljplan för den befintliga småbåtshamnen är Pl 656. Den detaljplanen möjliggör en stor utvidgning, motsvarande en fördubbling, av småbåtshamnen söder ut. Då framtagen miljökonsekvensbeskrivning visar att en sådan utvidgning är olämplig ur flera aspekter, vill kommunen säkerställa att så inte sker. Genom planförslaget upphävs delar av den nu gällande stadsplanen, se plankarta.

## **Bebyggelse**

Planförslaget innehåller i princip ingen bebyggelse men medger att små hamnanknutna byggnader, typ hoddor, i mindre omfattning kan uppföras på den ytan som tillskapas genom en breddning av Vågbrytarvägen.

## **Vattenområden**

En viktig utgångspunkt i planförslaget är att värna om hamninloppet och vattenzonen mot Ön så att Ön fortfarande kan upplevas som en ö med öppet, fritt vatten på alla sidor. En annan viktig utgångspunkt är att säkerställa yrkesfiskarnas framkomlighet på ett bra sätt i hamnen. Planförslaget innebär därför att vattenområdet närmast Ön lämnas öppet och fritt från bryggor och fritidsbåtar. Vattenområdet i söder närmast den befintliga pirarmen kommer att utgöras av bryggor med tillhörande fritidsbåtar och eventuella husbåtar.

## **Vågbrytare och bryggor**

I samband med planarbetet har en utredning rörande vågbrytarnas utformning tagits fram, *Limhamn Vågbrytare för ny småbåtshamn, SWECO VBB AB, Hamnar och Kusthydraulik, 2007-06-29*. Utredningen i sin helhet finns att tillgå på Stadsbyggnadskontoret.

Vågbrytarna har gestaltats utifrån en mängd lokala förutsättningarna med avseende på vindar, vågor, strömmar, vattenstånd, sanddrift och tångdrift.

Traditionellt har man i Öresundsregionen byggt vågskydd med rundade block av fiskad sjösten, vanligen hämtade från Danmark. Idag ges normalt inte tillstånd till stenfiske, då dessa block utgör en ändlig naturresurs. Vid uppförandet av de nya vågbrytarna kan dock den befintliga stenskoningen av stora rundade block, vilken nu hamnar på insidan, i stället användas till ytskyddande lager mot havet.

Pirhuvudena på de nya vågbrytarna föreslås utformas likt de befintliga, med slänt som målas vit.

Den södra vågbrytaren föreslås utformas körbar, bland annat för att räddningstjänsten ska kunna komma ut med fordon på piren. Vågbrytaren på den norra sidan, vid Ön, föreslås inte vara körbar men utformas med gångväg. Vågbrytaren på den norra sidan föreslås även utformas med en stödmur som ger skydd mot öppet vatten och samtidigt möjliggör för vistelse ute på piren. Förslagsvis utformas pirhuvudet/pirens ände som en liten plats. Gemensam

och viktig förutsättning för de båda vågbrytarna är att de ska vara tillgängliga för allmänheten och därmed utgöra ett tillskott i miljön.

Planförslaget möjliggör en höjd på vågbrytarna av + 3,5 meter över medelvat-tenytan, vilket innebär att de normalt inte kan överspolas av vågor, däremot kan vattenkaskader slå över pirarna vid hårt väder.

Bryggorna inne i hamnen kommer att anläggas som flytbryggor såväl som fasta bryggkonstruktioner.

## **Kaj**

Planförslaget möjliggör en breddning av Vågbrytarvägen vilken föreslås få en bestämmelse på allmän platsmark, KAJ, som medger parkering och biltrafik-tillgänglighet. På området KAJ föreslås även små hamnanknutna byggnader, i mindre omfattning, kunna uppföras. Det kan röra sig om små byggnader, hoddor, knutna till verksamheten kring fritidsbåtarna, t ex för båtutrustning som segel, master eller övrig småskalig förvaring.

## **Husbåtar**

Det finns sedan länge en stor efterfrågan på platser för husbåtar i Malmö. Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret och Fastighetskontoret arbetar för närvarande i ett gemensamt projekt med uppdraget att hitta ett antal möjliga lägen för husbåtar längs Malmös kust. Nu aktuellt planområde är ett av arbetsgrup-pens förslag. Planförslaget möjliggör därför att ett mindre antal husbåtar kan etableras inom småbåtshamnen. Möjligt antal husbåtar är beroende av storlek och krav på säkerhetsavstånd mellan båtar. Den yta som redovisas möjliggör ca 8 - 10 eventuella husbåtar. Under illustrationsplanen finns en illustration som visar vilken karaktär som husbåtar kan ge platsen.

## **Båtuppställning**

Inom planområdet kommer i princip inga nya båtuppställningsplatser att kunna tillskapas. Den befintliga båtuppställningsplatsen har under våren 2007 utökats med ett antal platser, motsvarande de som försvinner i samband med uppförandet av det nya hamnmagasinet. Inte heller där kommer det att kunna erbjudas mer än några enstaka platser. Den planerade breddningen av Vågbry-tarvägen kan eventuellt utnyttjas för uppställning av ett fåtal mindre båtar, men flertalet båtar kommer att få stanna kvar i vattnet under hela året, alterna-tivt tas upp och ställas på annan plats.

## **Trafik**

Planområdet kommer likt övriga delar av småbåtshamnen att trafikmatas via Bryggövägen och Vågbrytarvägen. Tillskottet av trafik som skapas genom de nya båtplatserna och eventuella husbåtar bedöms inte vara särskilt stort. Totalt bedöms trafiktillskottet mellan 100 och 200 bilar under en hel sommarhelg under förutsättningen att vädret är bra. Trafiktillskott på relevanta gator i när-området bedöms vara försumbara. Allmänna besökare till småbåtshamnen

finns redan idag, och mängden besökare bedöms inte öka i någon större omfattning.

#### Parkering

Enligt Malmö stads parkeringspolicy ska parkeringsbehovet för både bil och cykel tillgodoses på den egna fastigheten. De befintliga parkeringsplatser som finns inom småbåtshamnen idag, bedöms vara tillräcklig många för att klara ett ökat behov av parkering även efter en utvidgning på ca 200 nya båtplatser. Parkering genom så kallade p-köp till eventuella husbåtar får redovisas i samband med bygglovansökan för husbåt.

#### Kollektivtrafik

Planområdet försörjs genom de busslinjer som trafikerar Strandgatan, linje 33 och linje 34. Hållplats finns även utmed Övägen för linje 32. Närmast befintliga busshållplats är "Stranden" på Strandgatan i direkt anslutning till planområdet. Sträckan trafikerar med 15-minuters trafik i rusningstid och 20 – 30 minuters trafik övrig tid. Även om området är väl försörjt med kollektivtrafik bedöms de nya båtplatserna främst generera nya bilresor till området.

#### Gång- och cykelvägar

Befintliga gång- och cykelvägar finns längs Strandgatan.

### **Teknisk försörjning**

#### VA

I småbåtshamnen finns kommunala spill- och vattenledningar samt även privata vattenledningar. Vattenförsörjningen till de nya båtplatserna kan ske genom utbyggnad av det befintliga ledningssystemet. Anslutning till kommunal vatten- och spillvattenledning kan anordnas.

#### Avfall

Avfallshanteringen med avseende på nya båtplatser kommer att ske inom ramen för den befintliga småbåtshamnen. Med avseende på eventuella husbåtar får avfallshanteringen ske i samråd med arrendatorn.

#### EI

Elförsörjningen med avseende på nya båtplatser kommer att ske inom ramen för den befintliga småbåtshamnen. Med avseende på eventuella husbåtar så meddelar Eon att ett fåtal husbåtar med ett mindre elbehov kan försörjas från befintligt nät.

### **SAMHÄLLSKONSEKVENSER**

#### **Bostadspolitiska mål**

I Bostadspolitiska mål för Malmö, antaget av kommunfullmäktige 2004-01-29, är ett av huvudmålen att kommunen skall verka för en socialt inriktad bo-



stadspolitik och att det finns god tillgång på ett varierat utbud av bostäder. Kommunen skall även medverka till att särskilda boendialternativ utvecklas och att olika gruppers specifika behov och önskemål tillgodoses.

Planförslaget medger möjlighet för ett mindre antal husbåtar vilket kan bidra till att tillgodose önskemålen om alternativa boendeformer i Malmö. Inom planområdet och i dess närhet finns också goda möjligheter till rekreation och fritidsaktiviteter.

### **Barnperspektiv**

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Efter som förslaget syftar till att skapa platser för fritidsbåtar har barnperspektivet inte utgjort en primär infallsvinkel i planens gestaltande. Dock kommer möjligheten till ett säkert rörelsemönster att beaktas vid projekteringen. Föreslagna vågbrytare/pirar kommer att vara allmänt tillgängliga och utformas för att i möjligaste mån tillgodose barns, såväl som vuxnas, behov av en spännande, intressant och attraktiv stadsmiljö.

### **Kommunal service**

Då planområdet i princip enbart utgörs av anläggningar i vatten har det inte varit möjligt att bereda plats för någon kommunal service.

### **Kommersiell service**

Inom småbåtshamnen finns en restaurang och norr om småbåtshamnen finns bland annat en fiskaffär med tillhörande rökeri.

Det nyligen byggda Hamnmagasinet innehåller bland annat skeppshandel, segelmakeri och verkstad.

### **Projekt i omgivningen**

Norr om planområdet har en detaljplan som möjliggör kontorshus med tillhörande restaurang på den yttersta delen av dragörfärjeläget vunnit laga kraft under våren 2008. Planen omfattar också kajen utmed Övägens södra sida som föreslås bli allmänt tillgänglig för bryggor med gästbåtplatser och tillhörande landfaciliteter samt allmän besöksparkering. Utmed hela kajkanten möjliggörs ett allmänt stråk för fotgängare och de platser för fritidsbåtar som finns intill Lotskajen på Öns insida permanentas.

### **MILJÖKONSEKVENSER**

Till planförslaget hör en miljökonsekvensbeskrivning, *Miljökonsekvensbeskrivning småbåtshamn Limhamn, SWECO FFNS arkitekter i Malmö 2007-03-07, reviderad 2008-05-05* vilken har avgränsats till att behandla följande viktiga frågor, vilka har bedömts kunna utgöra eller påverkas av betydande miljöpåverkan

- påverkan på landskapsbilden

- påverkan på vattenrummen
- påverkan på vattenkvalité och biologisk aktivitet
- påverkan på kulturhistoriska värden
- påverkan på boendemiljön genom störningar (t ex ljud, avgaser och begränsad utsikt).

Dessa frågor behandlas enbart i miljökonsekvensbeskrivningen, övriga miljökonsekvenser redovisas nedan.

## **Kulturmiljö**

### **Arkeologi**

Området för planerad utvidgning av småbåtshamnen har tidigare varit utsatt för ingrepp i form av muddring och/eller deponering. En marinarkeologisk undersökning behöver inte göras.

### **Rekreation och friluftsliv**

Småbåtshamnen utgör idag ett populärt fritids- och rekreationsområde med koppling till Strandparken och grönstråket mot Sibbarp. Den planerade utvidgningen av småbåtshamnen med tillhörande pirar, bryggor, båtar och eventuella husbåtar kommer ytterligare att öka attraktiviteten i området. De nya pirarna kommer att bli tillgängliga för vistelse av olika slag och genom att utnyttja pirarna som utkiksplatser skapas möjlighet för nya kontakter med havet. Även nya bryggor ger fler människor möjlighet att komma nära vatten.

## **Hälsa- och säkerhet**

### **Miljökvalitetsnormer**

Den trafik som alstras till utbyggnadsområdet kommer att innebära ökade utsläpp till luften i närområdet. Tillskottet kommer dock att bli mycket litet och de totala nivåerna av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), partiklar (PM<sub>10</sub>) o.s.v. kommer även fortsättningsvis att vara låga i området. Närheten till öppet hav och låga trafikmängderna gör sammantaget att det inte är någon risk för överskridanden av gällande miljökvalitetsnormer för luft. Utbyggnaden i sig kommer inte heller att ge ett trafiktillskott som ger någon påverkan med risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer på de högst belastade platserna i Malmö.

## **Vattenomsättning**

I samband med planprogrammet, Söder om Övägen Pp 6003, gjorde DHI-Institut for vand och miljø - en förundersökning med avseende på effekterna av en utvidgning av småbåtshamnen enligt det norra alternativet.

Förundersökningen sammanfattar effekterna på vattenutbytet och är gjord genom en metod där man använt sig av simuleringar som utgår från salthalter, strömförhållanden, vind och vattendjup i området. Enligt DHI sker en reduk-

tion av vattenutbytet vid en nordlig utvidgning av småbåtshamnen. DHI anser samtidigt att det däremot är osäkert om reduktionen påverkar vattenkvaliteten negativt eftersom vattenutbytet även efter en utvidgning är relativt högt. Stort avgörande för vattenomsättningen har salthalten. Man kan utgå ifrån att samma vatten kommer att stanna ett dygn längre i hamnområdet än det gör idag.

Kommande samråd med Länsstyrelsen rörande vattendomen och dess innehåll får utvisa om ytterligare utredningar eller åtgärder behöver göras.

## **Riskhänsyn**

### **Avstånd mellan båtar**

För att minska risken för brandspridning mellan båtar är det viktigt att avstånd mellan båtarna upprätthålls. För fritidsbåtar kan rekommenderade avstånd från Räddningsverkets allmänna råd gällande brandskydd i gästhamnar tillämpas (SRVFS 2006: 3). Detta innebär att om båtar förtöjs med för eller akter mot brygga eller kaj bör det göras avskiljningar mellan båtar var fyrtionde meter. En sådan avskiljning bör utgöras av ett fritt utrymme på 4 meter.

Husbåtar klassas som byggnad och avstånd mellan husbåtarna ska uppfylla Boverkets byggregler. Beroende på husbåtens byggnadsklass och utformning kan avståndet mellan husbåtarna vid brygga variera mellan 5 – 8 meter.

### **Räddningstjänstens framkomlighet**

Avstånd mellan körbar väg och husbåtar skall vara max 50 meter.

### **Brandvatten**

Närmast befintliga brandpost finns idag i Strandgatan. Stadigvarande boende i husbåtar ställer kravet att avstånd mellan husbåtar och brandpost får vara max 75 meter.

### **Insatstid**

Planområdet ligger inom gränsen för normal insatstid.

## **Ishinder**

I *Rapport gällande förekomst av havsis i inloppet till Malmö hamn perioden 1985-2008, SMHI i Norrköping 2008-02-29* redovisas möjliga hinder pga. av förekomst av havsis i inloppet till småbåtshamnen. Från 24 år av ismätningar har 19 år varit isfria. Under 3 år i samma period har hela sundet varit täckt med 30-40 cm tjock is under medeltal ca 2 månader och i 2 år med istjocklek på 10-15cm under ca 1 vecka. Sedan 1987 har ingen svår isvinter förekommit i Öresund. Under de svåra och normala isvintrarna bidrar kalla nordliga och nordostliga vindar till isbildning som resultera i ishinder framförallt på sundets västliga sida. Vid en svår isvinter där ishinder inom planområdet kan förekommer är hela Öresund täckt av is.

## **Trafik**

Buller

Det ringa trafiktillskottet kommer inte att ge någon mätbar ökning av trafikbullernivåerna utmed bostäderna längs Strandgatan eller omgivande vägnät.

## **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

Genomförandetiden för detaljplanen är tio år från det datum planen vunnit laga kraft.

## **Medverkande tjänstemän**

Föreliggande planförslag handlades av Anna Holmqvist SBK fram till och med samråd, därefter övertog Lars Böhme SBK planhandläggningen. Plankartan har ritats av Anita Lindberg SBK. För trafik svarar Erik Hedman SBK. Från GK har Johan Månsson och Ulrika Lagerstedt medverkat, från VA-verket Ulf Thysell samt från FK Lars Brinte.

Kerstin Åkerwall

Lars Böhme