

ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYHAMNEN

Öp 2037

UTLÅTANDE



Malmö stadsbyggnadskontor
Strategiavdelningen
April 2019



Innehåll

Innehåll	2
Utställningsförfarandet	3
Utlåtandet	3
Utställningen	3
Sammanfattning	4
Synpunkter och kommentarer	6
Generella synpunkter	6
Mål för Nyhamnen	7
Stadsstruktur och innehåll.....	8
Bostadsbyggande	10
Samhällsservice	11
Kommersiell service och besöksnäring	13
Stadsrum och arkitektur.....	14
Kulturmiljö	19
Grön stad och naturmiljö	20
Jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv	22
Folkhälsa och trygghet	23
Kultur- och fritidsaktiviteter	23
Trafiksystem och resande.....	25
Klimatanpassning – höga vattenstånd	34
Dagvattenhantering	37
Ledningsnät	38
Resurseffektivt byggande och energihushållning	38
Buller och luftföroreningar.....	39
Farliga verksamheter och markföroreningar	42
Avfallshantering.....	45
Genomförande	46
På längre sikt	50
Riksintressen.....	51
Konsekvenser	54
Miljökonsekvensbeskrivning	54
Samrådsredogörelsen.....	55

Utställningsförfarandet

Utlåtandet

I detta utlåtande kommenteras framförda synpunkter och invändningar som inkommit på det presenterade utställningsförslaget. I utlåtandet är synpunkterna tematiskt sorterade i enlighet med utställningsförslagets disposition. Inkomna synpunkter och lämnade kommentarer har utgjort underlag för de justeringar som genomförts och inarbetats i det nya utställningsförslaget. Samtliga yttranden finns i sin helhet återgivna i bifogad bilaga.

Utställningen

Översiktsplan för Nyhamnen, Öp 2037 (januari 2018), godkändes för utställning av kommunstyrelsen den 2 maj 2018. Utställningsförslaget var ute på remiss 15 maj 2018 – 1 september 2018. Tekniska nämnden begärde uppskov och inkom med sitt yttrande först den 19 december 2018.

Utställningshandlingarna och/eller en hänvisning till projektets hemsida, har sänts till kommunens nämnder och styrelser, till närliggande kommuner, statliga verk och regionala organ, myndigheter, politiska partier, berörda fastighetsägare, företag, forskningsinstitut, universitet och högskolor, intresseföreningar, media med flera, sammantaget 342 mottagare. På projektets hemsida har planförslaget presenterats i sin helhet. Där har det också gått att lämna synpunkter på förslaget.

Planförslaget var utställt i Malmö stadshus och på Form/Design Center. Vid utställningarna fanns det fullständiga planförslaget tillgängligt samt en sammanfattande folder som besökaren kunde ta med sig hem. Det var också möjligt att se planförslaget uppbyggt som modell i skala 1:2000. Under utställningen i stadshuset var det möjligt att den 16, 24 och 30 maj studera planförslaget tredimensionellt med programvaran Cityplanner. Den möjligheten fanns också på hemsidan. Planförslaget presenterades för allmänheten, den 12 juni 2018 på Form/Design Center, med tillhörande guidning i Nyhamnen. Den 13 juni 2018 presenterades planförslaget också för fastighetsägarna i området.

Totalt har 86 skriftliga yttranden inkommit, varav 71 lämnade synpunkter på förslaget. Utav dessa utgjordes 22 av privatpersoner. Synpunkter och förslag har därutöver mottagits under de möten som hållits under utställningsperioden.

Kenneth Frykländer och Lars Böhme

Projektledare
Strategiavdelningen
Malmö Stadsbyggnadskontor

Sammanfattning

Samrådet har visat på ett brett stöd för planförslagets inriktning mot en nära, tät, grön och funktionsblandad del av Malmös centrum, med ett effektivt markutnyttjande och tydliga kopplingar till gamla staden. Ett antal remissinstanser önskar samtidigt ett ännu effektivare markutnyttjande. Planen uppfattas som väl underbyggd och genomarbetad. Planförslagets övergripande stadsbyggnadsstruktur har mött få invändningar. Tekniska nämnden framför att planförslaget är ambitiöst och har högt ställda mål, vilket anses positivt eftersom staden nu har en unik möjlighet att utveckla en så stor, ny central stadsdel i ett attraktivt havsnära och stationsnära läge. Region Skåne anser att översiktsplanen på ett föredömligt sätt redovisar vilken betydelse omvandlingen av Nyhamnens har för den regionala utvecklingen. Stadsbyggnadskontoret känner sammantaget ett stort stöd för att fortsätta planeringen av Nyhamnens omvandling, men förstår av remissvaren att ett antal kompletteringar behöver ske och att det finns frågeställningar som löpande måste redas ut innan planområdet kan tas i anspråk i sin helhet.

Länsstyrelsen i Skåne är i grunden positiv till en vidareutveckling och förtätning av det stationsnära läget och den höga ambitionen att knyta ihop planområdet med övriga staden. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att det finns utmaningar som inte är säkerställda eller tillräckligt prövade för att det ska gå att bedöma planförslagets genomförande i alla sina delar. Länsstyrelsen bedömer bland annat att det finns risk för att riksintresset Malmö hamn inte tillgodoses vid en full utbyggnad enligt ÖP Nyhamnen. Frågan om riksintresset tillgodoses kan därför komma att kvarstå vid kommande prövningar bland annat beroende på hur stadsdelens utbyggnad detaljplaneläggs, gällande miljötillstånd och hamnområdets influensområde avseende störningar i form av buller, emissioner och risken för olyckor. CMP påpekar att det pågår en dialog mellan CMP och Malmö stad om möjligheten att justera gällande miljötillstånd för hamnverksamheten men framför samtidigt att deras miljötillstånd gäller tills tillståndsmyndigheten väljer att ompröva det. Länsstyrelsen har dock tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket accepterat planförslagets förslag till förändrad avgränsning av riksintresset Malmö hamn.

De föreslagna utfyllnaderna och öarna får ett generellt positivt mottagande men Länsstyrelsen i Skåne framför att en prövning av dessa återstår. Kulturnämnden vill att öarna minskas i storlek så att viktiga siktlinjer från staden mot havet säkerställs. Miljöförvaltningen och Lomma kommun annonserar en oro över utfyllnadernas påverkan på vattenströmmar och effekter vid höga havsvattennivåer.

Länsstyrelsen i Skåne bedömer att det utanför planområdet på sikt kommer att behövas ett yttre kustskydd med portar som stängs vid högvatten. Då det finns mycket oklarheter kring ett sådant yttre kustskydd måste utbyggnaden förlita sig på det inre skydd som redovisas i planförslaget. Utgångspunkten bör vara att frågor som rör översvämning ska vara slutligt avgjorda i samband med beslut om detaljplan.

Länsstyrelsen i Skåne önskar en ny riskutredning med avseende på bangården så att det går att bedöma den ackumulerade risken. Räddningstjänsten Syd anser att planförslaget bör eftersträva en så robust hantering av riskerna som möjligt och påpekar att det tillkommit en ny riskutredning för rangerbangården som behöver beaktas.

Även om större delen av transportererna beräknas ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots så framför ett antal remissinstanser en oro för bilismens begränsade framkomlighet och att fortsatta studier behöver ske. Tekniska nämnden poängterar vikten av att trafiksystemet mellan Frihamnsviadukten och Västra Hamnen är tillräckligt robust för att klara

förändringar och avstängningar över lång tid. Det poängteras också att Nyhamnens utbyggnad måste prioritera huvudgatorna så att de kommer på plats så snart som möjligt. Tekniska nämnden önskar också att Malmö Centralstations funktion och betydelse för regionen och riket borde ges större utrymme i planförslaget.

Många är positiva till planförslagets intention att tillåta inslag av höga byggnader. För att uppnå en ännu effektivare markanvändning föreslår bland annat ett antal privata fastighetsägare, ett betydande inslag av höga byggnader.

Miljöförvaltningen menar att en ny bullerutredning behöver tas fram baserad på CMP:s maximala produktion enligt miljötillståndet samtidigt som CMP meddelar att de håller på att ta fram en ny bullerutredning som kan ligga till grund för fortsatta arbeten. Trafikverket förutsätter att bebyggelsen planeras utifrån gällande riktvärden.

Några förändringar som har genomförts i planförslaget med hänsyn till inkomna synpunkter:

- Beskrivning av Malmö centralstations övergripande betydelse.
- Avvägningar och rekommendationer för vidare planering avseende buller och luftföroreningar.
- Förtydligande av riksintresset för Malmö bangård så att det framgår att riksintresset enbart är funktionsbeskrivet.
- Samlad riskanalys avseende rangerbangården.
- Grundskolornas ytanspråk.
- Tydliggörande av vikten av en anpassning till barns, äldres och funktionsnedsattas behov och säkerhet.
- Information om förutsättningarna för utfyllnader i havet.
- Vikten av marinbiologisk mångfald.
- Lösningar för rening av dagvatten från särskilt förorenade markytor.
- Använda begreppet ”Blågrön loop” istället för ”Grön loop”.
- Möjligheten för flytande hus i Nyhamnsbassängen.
- Behovet av samspel mellan den föreslagna fotbollsplanen och intilliggande bebyggelse.

Några förändringar som har genomförts i miljökonsekvensbeskrivningen med hänsyn till inkomna synpunkter:

- Påpeka att det förs dialog mellan Malmö stad och CMP om hur stadsutveckling och hamnutveckling kan samverka på bästa sätt.
- Nämna pågående arbete med att klassificera fartyg efter bulleralstringen.
- Redovisa behovet av att studera fartygstrafikens lågfrekventa buller.
- Ange att kryssningstrafikens säsong inte enbart är under sommartid.

Synpunkter och kommentarer

Generella synpunkter

Länsstyrelsen i Skåne önskar att det i antagandehandlingarna förtydligas vilka infrastrukturåtgärder eller förändringar av mark- eller vattenanvändningen som utgör själva planförslaget och vilka som får förutsättas vara mer visionära eller som planförslagets utbyggnad inte är beroende av. Ett förtydligande önskar också av vad som är befintliga strukturer och vilka som ska tillskapas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget innebär en kraftig omvandling av området, från ett i huvudsak storskaligt hamn- och industriområde till ett tätt och grönt stadscentrum med motsvarande struktur och innehåll. I planförslaget ryms såväl stora som små ställningstaganden som sträcker sig över både lång och kort sikt. Det är den samlade bilden av dessa som utgör planförslaget.

Volito Fastigheter AB uppskattar att planförslaget innehåller ambitioner, intentioner och inriktning utan att låsa kreativitet för kommande fördjupningar. Det gör att planen och dess utveckling kan hålla över tid.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avsikten är att planförslaget ska vara så robust att det fungerar över tid, även om oförutsägbara delar inte förverkligas eller genomförs på ett annat sätt.

Skanska Öresund AB menar att upphöjningar och ö-bildningar visserligen kan bidra till en trevlig stadsbild, men tror istället att hela Nyhamnen skulle mår bättre av bredare satsningar på exempelvis vatten och grönska, migration och mångfald, samt kultur och mötesplatser.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Upphöjningar och öarna bidrar till att skapa en helhet i stadsbilden som gynnar det offentliga rummet med nya utblickar, kajpromenader, torg och parker. Detta kommer att göra Nyhamnen till en naturlig mötesplats för alla Malmöbor och därmed ett attraktivt område för kulturella och kommersiella etableringar.

Miljönämnden anser att planen borde ta upp möjligheterna att tillhandahålla tjänster som underlättar vardagslivet genom digitalisering av Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Digitalisering och stadsbyggnadstrender går hand i hand där digitaliseringen redan idag innebär ett nytt sätt att leva urbant. Planförslaget tar höjd för detta genom en planering för den framtida täta, gröna och hållbara staden, med fokus på människorna som ska bo, arbeta och trivas i stadsdelen.

Servicenämnden anser att det är föredömligt att ta med barnperspektivet i planen avseende trafikmiljön men detta borde synliggöras mer i övriga delar av planen också, kanske även i miljökonsekvensbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att ses över utifrån barnperspektivet, även i miljökonsekvensbeskrivningen.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden är positivt att översiktsplanen pekar ut tillgänglighets-, jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven som viktiga aspekter i arbetet eftersom

målgruppen ”äldre” är heterogen och innefattar människor i olika åldrar, med olika bakgrund och med olika behov. *Malmö Centrala pensionärsråd* menar att Malmös äldre befolkning kommer att öka under planperioden varför deras behov lyftas in på ett tydligare sätt i planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att ses över utifrån de äldres behov inom Nyhamnen.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden, Malmö Centrala pensionärsråd och Malmö stads råd för funktionsbinderfrågor påpekar att det i visionsbilderna i planförslaget saknas både äldre personer som personer med funktionsnedsättning. Det kan uppfattas som exkluderande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen avses bli en stadsdel för alla befolkningsgrupper. Detta inkludera även äldre personer och personer med funktionsnedsättning. Bildvalet kommer att ses över med hänsyn till detta.

Miljönämnden påpekar vikten av att visionsbilderna illustrerar områdets attraktivitet även under andra årstider än sommaren.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar att området ska bli strukturellt och innehållsmässigt attraktivt under alla årstider, men med tanke på Nyhamnens geografiska förutsättningar blir det tydligare om planförslagets intentioner åskådliggörs med bilder från de ljusa årstiderna.

Mål för Nyhamnen

Miljönämnden skulle uppskatta om vattnets roll på land, dvs genom öppen dagvattenhantering eller översvämningsbara ytor, kunna stärkas i den övergripande målbilden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I ett utvecklingsområde av Nyhamnens dignitet behöver ytorna utnyttjas så effektivt som möjlig. Detta gäller även dagvattenhanteringen som till viss del behöver samordnas med de planerade grönområdena. Att dagvattenhanteringen är viktig framkommer tydligt på flera ställen i planförslaget.

Miljönämnden framför att målet ”Hållbar stadsutveckling som utmanar” behöver kompletteras med att de blå och gröna aspekter stärks, byggande med hög miljöprestanda samt förstärkning av biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Frågorna om blåa och gröna aspekter, miljövänligt byggande, biologisk mångfald och ekosystemtjänster är viktiga aspekter för att nå målet för en hållbar stadsutveckling och behandlas därför ingående i riktlinjerna kring Grön stad och naturmiljö, klimatanpassning, dagvattenhantering och resurseffektivt byggande och energihushållning.

Miljönämnden anser att det under rubriken ”Mål för Nyhamnen – Utmaningar” bör nämnas att ett hållbarhetsprogram för stadsutvecklingsprocessen kommer att tas fram.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Under miljöförvaltningens ledning arbetar Malmö stad med ett hållbarhetsprogram för stadsutvecklingsprocessen. Det kommer att redovisas i planförslaget.

Peab Bostad AB önskar att målen i avsnittet ”Mål för Nyhamnen” kompletterades med mätbara mål samt att man förtydligar vikten av social hållbarhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att under planförslagets genomförandetid bryta ner målen för Nyhamnen så att de kan bli projektpassade och mätbara.

Stadsstruktur och innehåll

Skanska Öresund AB, Kamikaze Arkitekter AB och Andreas Lindén önskar en överdäckning av spårområdet så att planområdet byggs ihop med befintlig stad, söder om planområdet. Det skulle minska det mentala avståndet avsevärt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret välkomnar kreativa idéer kring nya kopplingar mellan Nyhamnen och Gamla Staden, både vad det gäller tekniska som ekonomiska lösningar. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att redan åstadkommandet av de i planförslaget föreslagna broarna är en utmaning både tekniskt, ekonomiskt och planmässigt. Planförslaget öppnar upp för möjligheten att kunna komplettera med en överdäckning av bangården när det blir ekonomiskt lönsamt och det finns samförstånd med Trafikverket, som är bangårdens markägare.

Tekniska nämnden anser att de föreslagna öarna behöver studeras ytterligare avseende den ekonomiska och tekniska genomförbarheten. *Miljönämnden* ställer sig tveksam till placeringen av öarna eftersom den tratteffekt som hamnens utformning har ger upphov till höga vattenstånd. *Lomma kommun* saknar ett resonemang kring vilken påverkan utfyllnaderna och uppgrundningen får på strömmar och omkringliggande områden. *Wihlborgs Fastigheter AB* menar att det i första hand är viktigt att exploatera befintliga markområden istället för att fokusera på nya utfyllnadsområden. Detta särskilt då exploateringskostnaderna för Nyhamnsprojektet redan har en ytterst framtung budget. Mycket kan hända under den långa genomförandetid som projektet har och med tiden kanske nya områden kan tillkomma, men att initialt starta med dyra och tidskrävande utfyllnader menar vi missgynnar utvecklingen. *Kamikaze Arkitekter AB* ger stöd för nya öar och nya kanaler. *Andreas Lindén* önskar ytterligare en ö med en bro över till Saltimporten så att rörligheten i området kan öka.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Syftet med utfyllnaderna i hamnen är att skapa byggbar kommunal mark nära centralstationen, plats för fler bostäder och arbetsplatser i attraktivt vattennära lägen, mötesplatser för allmänheten vid vattnet samt att möjliggöra nya sammanbindande kopplingar. För att undvika att Nyhamnen blir ett ekonomiskt framtungt projekt kommer utfyllnaderna att genomföras under ett senare utbyggnadsskede. Övergripande studier har gjorts vad det gäller såväl den tekniska och ekonomiska genomförbarheten samt strömningsförhållandena. Det kommer att behövas fortsatta studier i samband med utfyllnadernas gestaltning, detaljplanläggningen och vid vattendom.

Miljönämnden tror inte att utfyllnader i hamnområdet kan leda till ökad genomströmning, ökad cirkulation eller en bättre utspädning av förorenat dagvatten. Planförslaget behöver redogöra för de resultat som den beställda utredningen har kommit fram till. *Daniel Nevala* föreslår att ön intill Dockan görs mindre och lite mer avlång så att vattengenomströmningen säkras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fördjupande studier av utfyllnadernas exakta utformning behöver göras, bland annat i samband med detaljplanläggning och vattendom.

Tekniska nämnden anser att det föreslagna gatunätet endast i liten omfattning tar hänsyn till befintliga strukturer. Detta försvårar omvandlingen till blandad stad, eftersom det innebär att flera befintliga fastigheter inte kan omvandlas innan de nya gatorna har byggts. Det innebär även att Malmö stad behöver förvärva mark för utbyggnaden av allmän plats. Det kommer därför att bli en förhandlingsfråga hur snabbt utbyggnaden kan ske. Planeringen av gatunätet måste ta hänsyn till de stora ledningsstråken i Carlskatan och Jörgen Kocksgatan. Omotiverade omläggningar på grund av utskjutande kvartersmark i befintlig gata kan medföra stora kostnader för staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Dagens gatunät i Nyhamnen är mycket glest och anpassat till industri- och hamnverksamhet. Planförslaget innebär därför en förändring av gatunätet – främst i norra Nyhamnen - för att kunna omvandla denna stadsdel till blandad stad med nya stadsmässiga kvalitéer för de boende och verksamma. Byte, försäljning eller inköp av mark kommer att behövas i samband med utvecklingen av Nyhamnen. Planförslagets genomförandestapper visar hur en successiv utbyggnad är möjlig med hänsyn till såväl ekonomin som trafiksituationen, under och efter byggtiden. Hänsyn har bland annat tagits till de stora ledningsstråken i Carlskatan och Jörgen Kocksgatan. Under planprocessen har samråd skett med ledningsägarna och kommer att behöva fortsätta ske i kommande planeringsskeden, så att inga onödiga omläggningar av ledningar behöver genomföras.

Anderas Petrovic anser att det inte behövs en ny väg om existerande vägar bevaras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Carlskatan och Jörgen Kocksgatan ligger mycket nära varandra. Ett av syftena med att flytta trafiken från Jörgen Kocksgatan norrut är att möjliggöra för ett centralt och trafiklugnt rum mellan gatorna. Jörgen Kocksgatan omvandlas då också till en grön östvästlig axel med ett samlande gång- och cykelstråk. Ett annat skäl är att boende och sysselsätta i planområdets norra delar får bättre tillgång till kollektivtrafik.

Trafikverket stödjer inriktningen att förtäta i centralstationens närområde. I synnerhet en hög andel arbetsplatser gynnar resandet med kollektivtrafik. Arbetsplatser är också tåligare mot buller och andra störningar än bostäder. *Tekniska nämnden* menar att den föreslagna relativt täta bebyggelsen ger goda förutsättningar för ett genomförande av planförslaget. *NCC Property Development AB* ser en potential att utveckla en väsentligen högre täthet i delar av Nyhamnen. En hög bebyggelsetäthet ger också underlag för stadsliv och service.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen kommer att bli Malmös tätaste stadsdel vilket ger ett bra underlag till kollektivtrafiken. En god blandning av bostäder, service och arbetsplatser säkerställer liv och rörelse under många av dygnets timmar, vilket i sin tur ger ett attraktivt och tryggt stadsområde.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att översiktsplan för Nyhamnen beskriver den blandade staden på ett gott sätt men framhåller även vikten av att skapa en blandad bebyggelse som tillåter ett flexibelt användande som kan anpassas efter framtida behov. *Peab Bostad AB* ser det som viktigt att det finns en blandning och en balans mellan kommersiella, offentliga verksamheter samt bostäder i alla delar av stadsdelen. Med rätt mix

blir stadsdelen "befolkad" dygnet runt och tryggheten att röra sig i området blir större. *Skanska Öresund AB* anser att blandad stad alltid är att föredra, dock är det viktigt att marknadens krav möts på ett avvägt sätt där stationsnära lägen är viktiga för kontorsetableringar, samt att bostadslägen med fördel placeras direkt mot eller med utsikt mot vatten och hav.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En god blandning mellan bostäder, service och arbetsplatser säkerställer ett attraktivt stadsliv, en trygg vistelse under alla tider av dygnet och ger underlag för en god service.

Bostadsbyggande

Peab Bostad AB framför vikten av att det finns ett flertal bostadskvarter längs med Carlskgatan och Vintergatan för att bidra till rörelse i området även efter arbetstid.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret arbetar för fler bostadskvarter längs med Carlskgatan och Vintergatan eftersom det är viktigt för stadsmiljön med en god blandning av bostäder, arbetsplatser och service i hela Nyhamnen.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det bör byggas bostäder med olika upplåtelseformer av hög kvalitet. *JM AB* framför att rätt sammansättning av olika upplåtelseformer har stor påverkan på social hållbarhet och att bostadsrätt/äganderätt och hyresrätt därför bör vara lika stora.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret anser att en blandning av upplåtelseformer kan vara ett av flera verktyg för att uppnå en socialt hållbar stadsutveckling.

Valdemar Westesson önskar kajer för husbåtar, där båt/husägarna själva kan välja sina båtar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Möjligheten för flytande hus i Nyhamnen kommer att tydliggöras i planförslaget.

Malmös Ideella ser att fokus tycks ligga på att skapa en attraktiv stadsdel för barnfamiljer men anser inte att områdets förutsättningar medger en sådan fokusering. Inte minst trafikstrukturen med flera genomgående huvudgator öppnar upp för stora trafikflöden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagets mål är att minimera den negativa påverkan från biltrafiken genom att underlätta och förenkla för alternativa trafikformer som gående, cyklande och kollektivtrafik. För att nå målet ska den befintliga mängden biltrafik inte öka i samma takt som stadsutvecklingen i området. Som alla gator i Nyhamnen, ska huvudgatorna utformas med fokus på gående och cyklister. Detta gynnar även barn, äldre och rörelsehindrade att kunna röra sig fritt inom Nyhamnen.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det bör göras kreativa försök för att komma åt rimligare boendekostnader även i nyproducerade bostäder. Kommunen bör, genom att använda den kommunala marken strategiskt, påverka vad som byggs. *SKPF avdelning 10 i Malmö, Arvid Wennergren* och *Hanna Kiviniemi Köngäs* önskar bostäder med hyror som även de med mindre inkomst kan betala. *JM AB* framför att en stor variation av bostadsstorlekar och prisnivåer skapar förutsättning för en stadsdel för alla. *Peab Bostad AB* och *Fotgängarnas*

förening ser utmaningarna i att nå ut till de grupper som av exempelvis ekonomiska skäl inte bor i Västra hamnen idag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Målet är att ett varierat utbud av bostadstyper, bostadsstorlekar och upplåtelseformer ska bidra till en god och allsidig bostadsförsörjning i Nyhamnen. För att åstadkomma detta krävs det nytänkande och samarbete mellan offentliga och privata bostadsaktörer.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden anser att det bör poängteras att behovet av särskilda boendeplatser kommer att öka. Det skulle exempelvis kunna ske genom att det tydliggörs i en planeringsriktlinje att Nyhamnen ska bidra till att tillgodose behovet av särskilda boendeplatser i Malmö. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ser också gärna att det framgår att en attraktiv och tillgänglig utemiljö finns i anslutning till särskilda boenden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Under rubriken samhällsservice anges uttryckligen att behovet av särskilda bostäder för äldre kommer att öka och att det ska finnas rum för detta inom Nyhamnen. Särskilt hänsyn behöver då tas till utemiljöerna.

PRO – Malmös Samorganisation ser med glädje att frågan om äldres möjlighet till behovsanpassat boende har lyfts fram. *Malmö Centrala pensionärsråd* vill att det avsätts mark för att skapa olika typer av bostadslösningar med olika upplåtelseformer för äldre och att detta lyfts tydligare i planförslaget. Inte bara för ett vårdboende och ett LSS-boende, som nämns i planen. *Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden* vill att seniorboenden och trygghetsboenden också nämns i planeringsriktlinjerna. Den målsättning som nämns i översiktsplanen om att erbjuda LSS-bostäder och bostäder för sociala ändamål i alla delar av staden bör gälla även särskilda boenden för äldre.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget medger möjlighet till olika former av boenden. Inom detta ryms även senior- och trygghetsboenden.

Samhällsservice

Förskolenämnden framför att bristen på förskoleplatser i centrum och innerstaden försvåras av att flera befintliga förskolelokaler har brister i både inomhus- och utomhusmiljö, och kommer att behöva ersättas inom den närmaste tioårsperioden. Förskolenämnden menar därför att antalet förskoleplatser i Nyhamnen bör ligga i överkant.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget anges att det inledningsvis behöver skapas en viss överkapacitet i förskolorna inom planområdet för att avhjälpa det underskott som finns i närliggande områden. Utbyggnaden av planområdet kommer att ske över lång tid, vilket medför att behovet av förskolor kommer att variera över tid. Antalet redovisade förskolor motsvarar planområdets behov då efterfrågan beräknas vara som störst. Under övrig tid kan överskottet bidra till att avhjälpa underskottet i centrala staden.

Förskolenämnden uppskattar att vikten av samhällsservice betonas och att synpunkterna på samrådsförslaget har tagits i beaktning, och att behovet av förskolor har uppdaterats utifrån nya nyckeltal i utställningsförslaget. Det är positivt att förskolorna blivit större, men det vore önskvärt med förskolor på 150-200 förskoleplatser.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den upplevelserika och funktionsblandade staden är en viktig generell målsättning för stadens utveckling, inte minst i de centrala delarna. Efterfråga präglas ofta av stora byggnadsenheter i form av handelsetableringar, kontorsbyggnader, bostadskvarter, fritidsområden med mera. Om alla staden funktioner uppförs i stora enheter upplevs inte längre den centrala staden som funktionsblandad. Det är därför viktigt att storleken på stadens enheter anpassas så att de enkelt kan samspela med varandra och bidra till den funktionsblandade staden.

NCC Property Development AB är positiva till en förskola på sin fastighet. *Volito Fastigheter AB* har inom sina nio (9) fastigheter möjlighet att pröva att inrymma den service som staden planerar för.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av förskolor och annan samhällsservice kommer att bli stort. Det är välkommet med aktörer som proaktivt arbetar för att tillgodose den kommande efterfrågan och därmed stärker områdets attraktivitet.

Förskolenämnden ser positivt på att förskolor placeras i bottenvåningar i kontorsbyggnader. *Wihlborgs Fastigheter AB* är positiva till förskolor i bottenplan men påtalar möjligheten att även lägga dem högre upp i byggnaderna och nyttja möjligheten att tillgodose utemiljön på hustaken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förskolor placerade högre upp i byggnader än i bottenplan har prövats och kommer att prövas även framgent i ett antal projekt. Lämpligheten att placera förskolor utan markkontakt är inte alltid optimalt utan måste prövas från fall till fall.

Tekniska nämnden påpekar att all parkering enligt plan- och bygglagen ska lösas på den egna fastigheten eller i närheten av den. Genom skrivningen i översiktsplanen "Förskolors tomtmark ska inte tas i anspråk för parkering eller bilangöring." antyds att fastighetsägaren inte är ansvarig för att lösa parkeringsbehovet, vilket inte stämmer. Meningen bör strykas, eller omformuleras så att det framgår att parkering ska kunna lösas inom annan fastighet på kvartersmark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas så att det tydligare framstår att förskolornas parkeringsbehov ska tillgodoses men inte nödvändigtvis på den egna fastigheten.

Grundskolenämnden ställer sig sammantaget positiv till förslaget som innebär att Nyhamnen berikas med tre grundskolor men saknar möjligheten att utläsa huruvida grundskoleverksamheten kommer att tilldelas tillräckligt med yta så att riktlinjer om friytan kan tillgodoses. Detta är viktigt att säkerställa då utställningsförslaget anger följande: "För att undvika bristsituationer ska mark för samhällsservice reserveras i ett tidigt skede".

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas med ytanspråken för de tre grundskolorna.

Wihlborgs Fastigheter AB framför att Malmö Stad hittills sett skolverksamhet som en kommunal angelägenhet men då utvecklingen av Nyhamnen har en framtung budget bör möjligheten att låta det privata investera i skolbyggnader utredas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar det beräknade behovet av skolor, oavsett vilka som slutligen bedriver verksamheten.

Grundskolenämnden delar uppfattningen att Nyhamnen är lämplig för en skola med profilering sett till dess centrala läge och närhet till Malmö Central.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Möjligheten att inom planområdet anlägga en profilskola kommer fortsatt att poängteras.

Tekniska nämnden anser att samutnyttjande mellan skolgårdar och parker är en god idé men att det inte får innebära att för- och grundskolornas uteytor minskas eller tas bort för att istället nyttja parkerna. *Miljönämnden* anser att 30 kvm uteyta per barn på förskolor och 15 kvm uteyta per barn på grundskolor är fullt rimligt för ett område som Nyhamnen där staden planeras och byggs nytt. I viss utsträckning kan dessa uteytor samutnyttjas och leverera även andra funktioner som park, idrottsanläggningar med mera. *Volito Fastigheter AB* är positiva till att samutnyttja park med utrymmesbehov för skola och förskola. *Wihlborgs Fastigheter AB* framför att ett ökat samutnyttjande av marken ökar stadens attraktivitet och trygghet då större ytor kan vara befolkade och nyttjade fler tider på dygnet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många fördelar med ett samutnyttjande av mark, bland annat mellan skolgårdar och parker. Avsikten är inte att göra skolgårdarna mindre utan istället öka deras användning under de tider skolverksamheten inte pågår. Det pågår ett arbete under stadsbyggnadskontorets ledning med avsikt att studera hur olika former av samutnyttjanden lämpligen bör hanteras och regleras, till exempel avseende ansvarsfrågor.

SKPF avdelning 10 i Malmö önskar plats för två vårdcentraler.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns redan idag en vårdcentral inom Nyhamnen. Avsikten är att det på sikt förmodas tillkomma ett behov för ytterligare en.

PRO – Malmös Samorganisation ser positivt på att betydelsen av tillgång till service för äldre tagits upp.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De äldre är en växande befolkningsgrupp och som har glädje att bo centralt i staden, med närhet till den service som behövs.

Kommersiell service och besöksnäring

Jernhusen menar att förutsättningarna för handel är bäst där flest människor finns, vilket är invid Malmö Centralstation. Det pågår ett arbete för en utökad basservice och dagligvaruhandel vid Malmö Centralstation och Jernhusen ifrågasätter förslaget till dagligvaruhandel på Hans Michelsensgatan. *Peab Bostad AB* ser gärna ett större utrymme för handel kring centralstationen och längs Carlsgatan. *SKPF avdelning 10 i Malmö* önskar en livsmedelsaffär i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö Centralstation är viktig för planområdets utveckling, inte minst i form av sitt handelsutbud. I och med områdets utbyggnad kommer en ny form av kunder att tillkomma norr om stationen. De kommer inte alltid att vilja röra sig där mängder med resenärer finns.

Volito Fastigheter AB är positiva till att det redovisas en strategi för primära handelslägen och att detaljplaner ges flexibilitet avseende användning av bottenvåningar. *Wibborgs Fastigheter AB* påtalar att "aktiva" bottenvåningar bör säkerställas i de kommande detaljplaner där det är av vikt för helheten i kvarteren. Platser för detta bör anges för att öka koncentrationen i dessa lägen. Initialt bör det säkerställas att det inte blir för mycket lägenheter i bottenplan då detta inte bidrar till en levande stadsmiljö. *JM AB* önskar inga krav utan snarare en flexibilitet avseende centrumverksamheter i byggnadernas bottenvåning med hänvisning till den stora strukturomvandlingen den kommersiella verksamheten står inför.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har låtit utföra en utredning för att studera olika scenarier för planområdets handelsutveckling. Det framkom bland annat att handeln i huvudsak har förutsättningar att koncentreras i zonen mellan centralstationen och Nyhamnsbassängen. Handels storlek är beroende på dess karaktär och prisbild. Det finns därför fördelar med flexibla lösningar som kan möta olika framtidsscenarioer.

Andreas Lindén vill ge Malmös stadsliv med mer puls, kajpromenaden borde fyllas med uteserveringar och en och annan klubblokal. Nyhavn i Köpenhamn borde vara förebild. Kajens låga andel med bostäder gör den perfekt för ett utökat nattliv.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar en tilltro på Nyhamnen som besöksmål. Det finns goda möjligheter att erbjuda ett attraktivt stadsliv med restauranger i vattennära lägen och klubblokaler i såväl nya som befintliga byggnader.

Stadsrum och arkitektur

Jernhusen delar de planeringsriktlinjer som beskrivs för stadsrum och arkitektur men för att förverkliga dessa måste de inblandade parterna, såväl fastighetsägare som Malmö stads olika förvaltningar, släppa på traditionella ställningstaganden och gemensamt arbeta för bästa helhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret anser att förverkligandet av planförslaget för Översiktsplan för Nyhamnen kräver nytänkandet inom alla led, från planering till genomförande.

Pär Gustafsson menar att de publika ytorna är alltför stora. För att kunna skapa det folkliga som så många eftersträvar krävs det att de publika ytorna är avsevärt mindre än i förslaget. Både kajpromenader, kajplatser, torg och gaturum kan begränsas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen ligger nära centralstationen och kommer att bli en del av Malmös centrum. Nyhamnen föreslås enligt planförslaget bli den tätaste stadsdelen i Malmö vad det gäller boende och arbetsplatser. Andelen grön mark kommer att ligga under genomsnittet i Malmö men detta kan försvaras av det centrala läget och närheten till de publika stråken längs vattnet, ett flertal gröningar och torg. De publika kajernas och torgens slutliga storlek och möblering kommer att prövas i senare planeringsskeden. Stadsbyggnadskontoret håller med om att gaturummet ska begränsas. Genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik, som är yteffektiva transportsätt, kan gaturummen upplevas som stadsmässiga.

Volito Fastigheter AB är positiva till att bilda storkvarter för i huvudsak bostäder öster om DP 5595. *Andreas Lindén, Carl Wistrand* och *Fredrik Andreasson* anser att den klassiska kvartersbebyggelsen har så många fördelar att den bör eftersträvas. *NCC Property Development AB* tror att kvartersmått behöver studeras mer för att på bästa sätt kunna lösa funktionsmått/krav på dagsljus etc.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Visionsbilder som visas i planförslaget är exempel och inga förslag på hur kvarteren skulle kunna gestaltas. Utformning av bebyggelsen och de offentliga miljöerna bestäms i kommande detaljplanering. Planförslaget anger principer och riktlinjer för hur stadsrum och arkitektur kan gestaltas och utformas.

Andreas Petronic önskar att det naturliga rutnätets riktning respekterades mer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget följer och sammanför Nyhamnens naturliga riktningar, som går parallellt med Carlskatan och Grimsbygatan.

Wihlborgs Fastigheter AB noterar att planförslaget förespråkar att kontorsbyggnaderna utformas så att de blir nedbrutna i skala och integrerade i den blandade stadsbebyggelsen. Detta behöver kombineras med behov av hög densitet och en kvartersstruktur som ger möjlighet till effektiva och bra planlösningar som inte bara ger förutsättningar för små företag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget ger möjligheter till olika typer och storlekar av kontorsverksamhet. Principen är att dessa verksamheter på ett naturligt sätt ska kunna infogas i en tät och urban stadsmiljö.

NCC Property Development AB är positiva till ett levande stråk genom kv Kattegatt. Stråket bör inte planeras för biltrafik. *NCC Property Development AB* känner också en viss oro för att det kan bli svårt att lösa funktioner och dagsljusförhållanden i de färdiga byggnaderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Diagonalen blir ett viktigt stråk för fotgängare från centralstationen i nordöstlig riktning och ska inte användas för biltrafik längs med kvarteret Kattegatt. Planförslagets riktlinjer om goda proportioner i gaturummet där hushöjden är något högre än gatans bredd ska leda till urbana gaturum som samtidigt tillgodoser goda ljusförhållanden.

NCC Property Development AB menar att det är viktigt med ett samlat grepp kring hur bebyggelsen ska rama in den planerade parken öster om kv Kattegatt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: det är viktigt med ett samlat grepp kring bebyggelsen som omgärdar parkerna. Slutliga ställningstaganden om bebyggelsens utformning kommer att fattas i detaljplaneringen.

Jernhusen välkomnar den i översiktsplanen föreslagna utvidgningen av kvartersstrukturen söder om Carlskatan, från Jernhusens kvarter österut mot Frihamnsviadukten. En sådan fortsättning sluter på ett naturligt sätt Nyhamnens strukturer söderut mot bangården. Bilden på sidan 51 är en visionsbild framtagen av Jernhusen och Mandaworks som beskriver bangårdsterrassen. Bilden bör utgå eftersom Malmö stad i det pågående detaljplanearbetet för kvarteret inte utformar detaljplanen för att möjliggöra detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Visionsbilden visar en intention för hur bangårdsterrassen skulle kunna se ut, oavsett om den utgör kvartermark eller allmän platsmark. Det pågår samtal med fastighetsägaren Jernhusen om terrassens slutliga utformning.

MKB Fastighets AB, Wihlborgs Fastigheter AB, Volito Fastigheter AB, Daniel Nevala, Håkan Berg och Tony Benic är positiva till att det tillåts inslag av höga byggnader. Håkan Berg och Tony Benic önskar få in ett kluster av höga byggnader på 30-50 våningar. Andreas Lindén, Pär Gustafsson och Ronnie Niby önskar också högre och tätare bebyggelse, särskilt eftersom marken ligger nära Centralstationen. JM AB framför att området ska bebyggas tätt och påpekar att en vånings skillnad från Malmöskalan på 5-6 våningar skulle ge plus/minus 2000 bostäder. Volito Fastigheter AB menar att anslaget om höga byggnader är för vagt och behöver göras tydligare. Utvecklingen längs Carlsgatan har inneburit att "Malmöskalan" blivit överspelad för Nyhamnen. En väl genomtänkt "taggig" stadssiluett kan ge mer ljus och luft på gatunivå än en "jämnhög" siluett. Volito Fastigheter AB menar också att den schablonmässiga beskrivningen av Nyhamnens två delar inte överensstämmer med att den högre täta bebyggelsen närmast stationen fortsätter längs Carlsgatans båda sidor österut. Carlsgatans siluett bör fortsätta och kompletteras i samma skala fram till Frihamnsviadukten. Peder Kristiansson menar att en taggig siluett skulle upplevas oharmonisk och att variation och spänning i stadsmiljön bör sökas på annat sätt. Peder Kristiansson menar att det med höga hus knappast följer någon god och trivsamt miljö men att 5-6 våningar kan accepteras. Fredrik Andreasson och Ludvig Lenander anser att 4-6 våningar är lagom för att bygga fina täta stadsdelar! Jernhusen framför att byggnaderna mot det storskaliga rummet mot Gamla staden, med bangården och kanalen, med fördel kan vara högre än omgivande kvarter för att ge en visuell koppling och markera det nya i Nyhamnen. Daniel Nevala anser att högre hus som sticker ut från mängden ska placeras på vissa strategiska platser, det vill säga där de höga husen ger minimal skugga på andra hus och parker, till exempel på norra sidan av Grimsbyvägen. Ett annat alternativ är att bygga högre hus norr om en stor park. Tony Benic menar att Malmös framtida tunnelbana kan motivera kanske upp till två strategiskt byggda platser för hög bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslagets principer för stadsmiljön redovisas tydlig hur byggnadsvolymer ska hanteras i en tät, grön, blandad och urban stadsmiljö som i Nyhamnen. Här beskrivs det hur höga hus kan placeras på strategiska platser som fondbyggnader eller landmärken för att underlätta orienterbarheten. Höga byggnader ska ha en god visuell koppling till omgivning och lyfter platsens betydelse. Byggnadsvolymer och hushöjder ska stå i relation till gaturummens bredd (som till exempel Carlsgatan och Västkustvägen) och friytors storlek, där antalet våningar kan vara högre intill stora öppna stadsrum eller vattenrum (som till exempel parkerna och Nyhamnsbassängen). Det är även viktigt att i nästa planeringsfas studeras de höga husens skuggbildning och vindförhållanden. En övergripande vindstudie för Nyhamnen har genomförts som bland annat ligger till grund för principerna och riktlinjerna om arkitektur och stadsmiljön.

Jernhusen och NCC Property Development AB önskar att illustrationerna redovisade några högre byggnader på sina fastigheter. Utnyttjande av marken närmst Malmö Centralstation samt tyngdpunkten invid planerad hållplats och park anser vi kan motivera detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Illustrationerna som visas i planförslaget är exempel och inga förslag på hur kvarteren skulle kunna gestaltas. Utformning av bebyggelsen och de offentliga miljöerna bestäms i kommande detaljplanering.

Planförslaget anger principer och riktlinjer för hur stadsrum och arkitektur kan gestaltas och utformas.

NCC Property Development AB anser att detta inte är självklart med korta fasader i alla lägen. Med tanke på områdets identitet och industriella historia kan en mix som även innehåller storskaliga element bidra till en spännande stadsmiljö som bär med sig områdets historik. Det kan innebära inslag av långa eller höga byggnadsvolymer, eller storskaliga element såsom portar och glasade öppningar i fasader. *Tekniska nämnden* anser att principen om korta och detaljrika fasadlängder med många entréer är intressant och lovvärd men menar att även annan typ av bebyggelse kan prövas på vissa platser. *Volito Fastigheter AB* framför att förslaget att nya byggnader "skall ha korta fasadlängder" bör ändras till "variationsrika och visuellt upplevda korta fasadlängder". *Andreas Lindén* menar att fasaderna borde ges skepnaden av smala hus som sitter ihop.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Eftersom Nyhamnen är en del av Malmös centrum med närhet till centralstationen ska stadsmiljön utformas på fotgängarnas villkor där korta fasadlängder är viktiga för upplevelse, attraktivitet och trygghet. Detta i kombination med inslaget av de storskaliga historiska byggnaderna ska skapa en kontrast som gör Nyhamnen till en unik och attraktiv stadsdel.

Carl Wistrand, Fredrik Andreasson och Linnea Hult vill uppmantra till att bygga med den klassiska arkitekturen som finns i Malmö. Det innebär arkitektur som utgår ifrån stadens arv och inte kopierar samma byggnader som finns i övriga västvärldens alla waterfronts. Invånarna har ett behov av att kunna identifiera sig med det som är typiskt för staden. *Marcus Fritze* tycker att det hade varit trevligt om Nyhamnen hade fått en känsla av Nyhamn i Köpenhamn. *Andreas Lindén och Niklas* menar att allt för många byggnader är trist grå och önskar därför skiftande och färgstarka fasader. *Fotgängarnas förening* anser att planens intentioner endast kan förverkligas om bebyggelsen ges en blandning av stilar och lokaler i bottenvåningen, annars blir Nyhamnen ett bostadsområde som man åker till och från utan att vistas där. *Peder Kristiansson* ser gärna att husen i gatukorsningarna ges runda (eller i varje fall avfasade) hörn på bottenplan. Det gör miljön lite "mjukare" och man ser också varandra lite tidigare vid möten i hörnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar inte Nyhamnen som ett ensartat bostadsområde. Planförslaget innebär byggrätter för mellan 7000 och 9000 bostäder och för mellan 12 000 och 16 000 nya arbetstillfällen. Angivna riktlinjer för kulturmiljön, principerna för stadsmiljön och de föreslagna kopplingarna och utfyllnaderna har som syfte att göra Nyhamnen till en unik och attraktiv del av Malmös centrum. Planförslaget poängterar vikten av en stadsmiljö med variationsrika och detaljrika fasader som leder till en mångfald av intryck. Slutliga ställningstaganden fattas i senare planeringsskeden.

Volito Fastigheter AB menar att planen bör tydliggöra att de delar av det äldre fastighetsbeståndet som inte är bevarandevärda, kan utvecklas över tid avseende förtätning, påbyggnad och innehåll. *Öresundshuset AB* önskar att befintlig byggnad längs Stormgatan, som idag har 2 våningar, kan ökas till 4 våningar och att parkeringshuset längs Jörgen Kocksgatan delvis klädes in med bostäder samt byggs på med ytterligare 4 våningar bostäder. För att uppnå detta behövs cirka 5-7 meter av nuvarande gaturum på 28 meter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget ger möjlighet till blandad, tät, grön och urban bebyggelse inom Nyhamnen där hänsyn ska tas till befintliga

kulturhistoriska värden. Exploateringsgrad och utformning av ny bebyggelse eller tillbyggnader bestäms inom ramen för detaljplaneläggning.

Daniel Nevala menar att platsen längst ut på Nyhamnspiren är perfekt för en profilbyggnad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Längst ut på Nyhamnspiren finns redan idag finns det ett historiskt och gestaltningsmässigt starkt profilmråde i och med hamnpaviljongen och hamnparken, som kopplar Nyhamnens historia med dess framtid.

Jernhusen vill understryka vikten av omsorgsfullt utformade kopplingar över bangården. Genom att satsa på såväl brons utformning som målpunkterna i bägge ändar kan broarna bli en attraktion och inte bara en förbindelse. *Peder Kristiansson* menar att cykelbron över järnvägen bör ges en mer spännande form – svängd eller på annat sätt mer fantasifull.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Broarnas signalvärde är stort men deras gestaltning och utformning bestäms inom ramen för framtida detaljplanläggning och projektering.

Volito Fastigheter AB menar att upplysta fasader bör prövas för att åstadkomma trygghet och urban innerstadskänsla över hela dygnet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En god belysning av stadsrummet är en förutsättning för en trygg stadsmiljö. Lika viktigt är dock aktiva bottenvåningar, korta fasadlängder, många entréer, fotgängarvänliga miljöer och en god blandning mellan arbetsplatser, bostäder och service, så att det skapas liv och rörelse.

Volito Fastigheter AB är mycket positiva till planerna på att aktivera Skeppsbron och önskar som berörd fastighetsägare inkluderas i detta arbete.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att fortsätta den goda dialogen med fastighetsägarna inom planområdet, även under genomförandetiden.

Tekniska nämnden välkomnar det övergripande målet om en ”Hållbar stadsutveckling som utmanar” men vill samtidigt påpeka att en satsning på cykel- och fotgängarvänlig struktur ställer krav på gatusektioner som rymmer detta, men detaljer som kantstensparkeringar, trädplantering med mera ska inte preciseras i planförslaget. Tekniska nämnden framför också att behovet av förgårdsmark finns oavsett väderstreck eller gatutyp. Förgårdsmarken behövs för att kunna ta upp höjdskillnader i form av ramper och trappor, konstruktioner knutna till byggnaden, kunna öppna dörrar utåt mot gatan, cykelparkering, fasadvegetation med mera. *NCC Property Development AB* ser ett värde i att intima, gröna gatumuljöer skapas. *Peder Kristiansson* framför att breda trottoarer bör eftersträvas längs gatorna, särskilt där folk rör sig som mest. Breda trottoarer skapar behaglig rymd och trygghet och även goda förutsättningar för möten. De inbjuder till uteserveringar och annat som livar upp gaturummet utan att framkomligheten störs för de gående. *Peab Bostad AB* ser gärna att gaturummen samutnyttjas och kan användas för lek och umgänge. På så sätt skapas trygga och aktiva gatumuljöer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Men hänsyn till Nyhamnens läge som en del av Malmö centrum är ambitionen att utforma stadsmiljön efter fotgängarnas villkor. Här ska det finnas plats för uteserveringar, lek och umgänge men samtidig

god även framkomlighet för andra trafikanter. Den offentliga miljön ska upplevas urban, grön, trygg, attraktiv och med ett bra mikroklimat. Planförslaget redovisar hur den cykel- och fotgängarvänliga strukturen ställer krav på gatusektioner som möjliggör detta. Funktioner som kantstensparkeringar, trädplanteringar och dylikt redovisas i planförslaget för att framhålla Nyhamnens urbanitet och uppmärksamma utmaningen i att kunna prioritera mellan olika behov och individuellt anpassa dessa till platsen. Detta gäller även förgårdsmarken, som kan ha flera olika funktioner men som inte nödvändigtvis behöver följa samma standardmått längs med alla kvarter utan istället anpassas efter behov och läge i staden.

Tekniska nämnden påpekar att det under rubriken Mötesplatser på s62 står ”Lokalgator och gränder mellan bostadskvarter kan i enlighet med planen utformas som gångfartsområden och innehålla flera funktioner. De kan då bli komplement till bostadsgårdar”. Lokalgatorna kan komplettera bostadsgårdarna genom att utformas som trevliga gator att uppehålla sig på en lite längre stund, men de kan inte på något sätt kompensera för om bostadsgården är för trång, för mörk eller om det saknas några viktiga funktioner. Det går inte att flytta ut cykelparkering, sophantering, privata uteplatser eller dylikt på gatan. Allmänna gator kan aldrig nyttjas specifikt för invånarna i ett visst kvarter, utan det som finns på en lokalgata måste vara till för alla Malmöbor. Att lyfta fram det i planförslaget på det sätt som görs, innebär en risk att det kan tolkas som att lokalgatorna kan kompensera för vissa av bostadsgårdarnas funktioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med ett förtydligande att allmänna gator och gränder inte kan kompensera för brister i bostadsgårdarna.

Kulturmiljö

Region Skåne ser det som positivt att inte bara byggnader utan även tekniska anläggningar och andra rester från hamnverksamheten betraktas som viktiga element att bevara för att påminna om historien. Det är också positivt att kommunen ska arbeta vidare med fördjupade antikvariska utredningar för respektive byggnader. Region Skåne vill lyfta vikten av att de få byggnaderna från hamntiden som finns i området bevaras i så stor utsträckning som möjligt. *Wihlborgs Fastigheter AB* instämmer i att kulturvärden i form av gamla byggnader är viktigt men det är också nödvändigt att de byggnader som ska bevaras kan få en långsiktig användning och tillföra liv och rörelse till stadsmiljön och inte står som risiga solitärer i stadsmiljön.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget lyfter fram vikten av att kunna nyttja kulturhistorisk värdefulla byggnader och andra byggnadselement så att det skapas en omväxlande stadsmiljö som ökar förståelsen för områdets historia.

Kulturnämnden föreslog under samrådsskedet att graderingen av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen skulle tas bort. I utställningshandlingen har graderingen ändrats från en tredelad skala till en tvådelad. Kulturnämnden föreslår att alla markerade hus på kartan får en och samma färg, och att de därmed markeras som ”Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse”. Det är väsentligt att inte föregripa de utredningar som måste göras för varje enskilt objekt, i syfte att ta reda på vilken nivå av kulturhistoriskt värde som är tillämpligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö Museers "Kulturmiljöutredning om Inre hamnen och Frihamnen" från 2002 ligger till grund för graderingen av de kulturhistoriska värdefulla byggnaderna. Med hänsyn till de inkomna synpunkterna har graderingen förenklats. Som utredningen redovisar har dock vissa byggnader, strukturer och siktlinjer så pass höga kulturhistoriska värden att detta behöver framhållas tydligt. Kravet på en fördjupad kulturhistorisk utredning kvarstår dock oavsett gradering.

Kulturnämnden påpekar att vattenrummen och deras storlek har stor betydelse för karaktären i området och för uppfattningen av Nyhamnen som hamn. Ett av de viktigaste karaktärsdragen i Nyhamnen är "flikigheten", som berättar om hur hamnen har fungerat över tid. Som exempel bör byggnaderna längs Hullkajen kunna upplevas ligga intill vatten. Likaså bör de öar som föreslås intill Krankajen och Hamnparken minskas i storlek för att inte riskera förminska kontaktytorna och viktiga siktlinjer från staden ut mot havet. *Wihlborgs Fastigheter AB* bekräftar vikten av att knyta an till det havsnära läget och säkerställa siktlinjer mot hav eller grönska i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utformning och avgränsning av utfyllnaderna som framförs i planförslaget gjordes i dialog med de berörda aktörerna. Hänsyn har tagits till utblickar från Skeppsbron, siktlinjen från Stortorget mot Öresund, siktlinjen från spåren söder om Stockholmsmagasinet mot Nyhamnsbassängen, färjeterminalens ramp och dess möte med vattnet, "flikigheten" mot det stora vattenrummet i Nyhamnsbassängen, Hullkajens och Hamnparkens möte med havet, där föreslagna kanaler lämnar ett respektavstånd.

Länsstyrelsen i Skåne noterar att de föreslagna utfyllnaderna och höjningen av bassängbotten med upp till fyra meter innebär en total förändring av bottenmiljön. En dialog om behovet av marin arkeologisk utredning behöver föras framöver. Tidigare arkeologiska undersökningar, exempelvis i samband med byggnationen av Citytunneln, har visat att det finns potential för fornlämning även under de idag befintliga byggnaderna. Ett separat samråd bör därför genomföras med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen. Samrådet bör initieras i så god tid som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samråd med Länsstyrelsen kring utfyllnaderna och höjningen av bassängbotten har påbörjats i och med dialogen kring arbetet med detta planförslag. Stadsbyggnadskontoret anser att det är viktigt att dialogen fortsätter och intensiveras under fortsatt planering och genomförande. Frågor om den marina biologin, strömningsförhållanden, konstruktion, miljöpåverkan och arkeologi behöver lyftas så snart som möjligt, senast inom ramen för detaljplanläggning och vattendom.

Grön stad och naturmiljö

Peab Bostad AB är väldigt positivt att det finns flertalet större grönområden i Nyhamnen, men ser dock en risk att dessa kan skapa barriärer och upplevas otrygga under årets mörka månader. *SKPF avdelning 10 i Malmö* lyfter fram behovet av belysning och att inga höga buskar planteras. *Daniel Nevala* menar att parkerna ser något små ut. Större parker kommer höja värdet på bostäderna som byggs intill dem. *Skanska Öresund AB* saknar en intention om ett rekordgrönt Nyhamnen. *Andreas Lindén* anser att småparkerna borde sättas samman med den stora park som är planerad i norra delen av utbyggnadsområdet, så att de bildar en park av samma dignitet som Pildammsparken eller Kungs- och Slottsparken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Målsättningen är att grönytorna ska vara utspridda över planområdet så att det alltid finns tillgång till grönytor nära bostaden och arbetsplatsen. Nyhamnens grönområden fungerar delvis också som kompensation för bristerna på grönt i Gamla Stadens östra delar. Grönområdenas spridning och storlek har avvägts gentemot önskan om en tät stadsbebyggelse nära centralstationen och de kvaliteter som erbjuds av ett havsnära läge. En blandad och tät stadsbebyggelse med lokaler i bottenvåningen och med entréer som vänder sig mot parken skapar förutsättningar för ökad trygghet. Trygghetsaspekten kommer också att behöva bevakas i samband med planering och anläggning av grönytor. En park av samma dignitet som Pildammsparken eller Kungs- och Slottsparken är inte aktuellt då den skulle uppta större delen av planområdet, däremot föreslås den större parken i nordöst kunna expandera norrut om en fortsatt expansion av stadsbebyggelsen kommer till stånd.

Tekniska nämnden, NCC Property Development AB och Öresundsbusset AB anser att grönstråket i nuvarande Jörgen Kocksgatan är ett positivt grepp och kommer att vara av avgörande betydelse för stadslivet i området. *Volito Fastigheter AB* vill poängtera vikten av att en utveckling av Jörgen Kocksgatan tillser fortsatt god funktion och tillgänglighet för befintliga fastigheter avseende leveranser, soptömning, tillgänglighet för handikappade etc.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den framtida Jörgen-Kocksgatan kommer enligt planförslaget bli Nyhamnens ryggrad för ett hållbart resande som knyter ihop de centrala parkerna. Alla framtida och nutida entréer mot denna gata ska ha angoringsmöjligheter för fordon. Dock ska denna gata inte utgöra en genväg för trafiken på Carlsgatan eller Hans Michelsensgatan.

Tekniska nämnden bejakar ambitionen om en grön loop som kopplar samman parker med grönstråk men konstaterar samtidigt att det är svårt att få till större grönytor på Hullkajen i loopens norra del, men där finns istället närheten till vatten. Ambitionen skulle kanske istället vara att skapa en blågrön loop. *NCC Property Development AB* och *Volito Fastigheter AB* anser att greppet med en grön loop genom hela det framtida utbyggnadsområdet är spännande och hoppas att denna ide kan leva genom hela projektets genomförande. *Volito Fastigheter AB* ser gärna att den kopplas till bangårdsterrassen och parkerna söder om bangården.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Begreppet blågrön loop fångar planförslagets intentioner väl och kommer att läggas till i planförslaget. Genom etablering av broarna över bangården ska nya starka stråk skapas som kopplar ihop loopen med bangårdsterrassen och områdena söder om bangården.

Volito Fastigheter AB och *Naturskyddsföreningen i Malmö* anser att byggnadernas tak på ett tydligare sätt kan lyftas fram som en resurs för vistelse.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget nämns på flera ställen att byggnadernas tak ska ses som resurs för vistelse.

Niklas önskar plats för stadsodling och en farmers market. *Miljönämnden* påpekar att med hänsyn till potentiella markföroreningar behöver möjliga platser för stadsodling undersökas. Möjlig lokalisering av stadsodlingar borde även redovisas med tanke på att spillvärme skulle kunna användas för produktion av mat. *Naturskyddsföreningen i Malmö* anser att planförslaget genomgående har vaga formuleringar gällande stadsodling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget framhåller möjligheten till stadsodling. Stadsodling kan ske på allmän platsmark eller privat mark, på markplan eller tak. För att kunna etablera stadsodling i Nyhamnen krävs investeringar, dialog med markägare och vid behov markundersökningar.

Miljönämnden framför att "Grön stad och naturmiljö" borde kompletteras med en riktlinje om att vegetation ska kunna användas även för skuggning och i viss mån temperatursänkning vid värmeböljor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I kapitlet "Grön stad och naturmiljö" nämns grönområdenas positiva inverkan på mikroklimatet, som innefattar temperatursänkningar vid värmeböljor.

Lomma kommun noterar att antagandet att en uppgrundning, oavsett hur den sker, leder till en bättre miljö saknar stöd i handlingarna. Det är otydligt vad som finns på botten idag och med vad och hur utfyllnaderna ska göras, vilken typ av vattenförekomst det rör sig om, vilka parametrar som ligger till grund för de satta miljö kvalitetsnormerna eller vilka dessa är.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att ses över utifrån miljökonsekvenserna av de föreslagna utfyllnaderna. Hösten 2018 genomförde miljöförvaltningen inventeringar av Malmös hamnbassänger, både avseende föroreningar och biologisk mångfald. Ytterligare utredningsarbeten kvarstår. Parametrar för miljö kvalitetsnormerna sätts av nationella myndigheter.

Rasmus Vincentz betonar vikten av att inkludera marinbiologi och biologisk mångfald till sjöss mer än vad som sker i förslaget. I dagens förslag har biologisk mångfald nämnts flera gånger, men för det mesta reduceras den till en fråga om den gröna miljön på land.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det tydligare framgår att den biologiska mångfalden är av värde såväl på land som till havs.

Jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv

Funktionsstödsnämnden, Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden, Malmö stads råd för funktionsbinderfrågor och Malmö Centrala pensionärsråd anser att planförslaget tydligare behöver beskriva hur området kan utvecklas så att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att röra sig på egen hand och med kollektiva färdmedel samt hur den offentliga servicen ska anpassas så att den blir tillgänglig för alla som är i behov av den. Malmö Centrala pensionärsråd lyfter exemplet där planförslaget påtalar vikten av att tillgängliggöra kontakten med vattnet, och beskriver att detta gör man genom att det ska finnas trappor ner mot kajen. Om kajen ska vara tillgängligt måste det även finnas sluttande ramper.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar att tillgänglighetsaspekter alltid ska beaktas i planeringen men kommer att ses över avseende detta. Planförslaget kommer att kompletteras med att kontakten med vattnet ska underlättas inte bara med trappsteg utan även med ramper.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är föredömligt att sociala klausuler beskrivs i detta skede i planeringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att sociala klausuler uppmärksammas tidigt så att det förs vidare till efterföljande planeringsskeden.

Folkhälsa och trygghet

Miljönämnden framför att planeringsriktlinjen om att ”Vind-, buller- och ljusförhållanden ska för varje del av Nyhamnen beaktas i planeringen...” även behöver inkludera lukt. Miljöförvaltningen får regelbundet klagomål på lukt från färjetrafiken, enskilda verksamheter nordöst om Nyhamnsområdet och från Sysavs förbränningsanläggning. Åtgärder har genomförts för att förbättra situationen, men en del av luktolägenheterna går inte att åtgärda tekniskt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med att även lukt ska beaktas i planeringen.

SPF Seniorernas Samorganisation Malmö är angelägna att planering av mötesplatser för seniorer tillgodose och presenteras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnens offentliga platser och utemiljöer ska enligt planförslaget vara attraktiva, tillgängliga och trygga för alla samhällsgrupper. Detta inkluderar även seniorer.

Peder Kristiansson framför att det ur bland annat trygghetssynpunkt är viktigt att det blir belyst löparslinga och utegym. Det bidrar dessutom till att dessa platser blir mer utnyttjade.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En god belysning av gator, parker och torg är en förutsättning för en trygg utemiljö, vilket också påtalas under rubriken Jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv.

Kultur- och fritidsaktiviteter

Kulturnämnden vänder sig emot att i detta sammanhang peka ut inriktningsförslag på framtida kulturverksamheter, liksom att specifikt uttala att området ska ge plats för en kulturell profilbyggnad som utifrån områdets historia kan ett museum eller aktivitetshus kopplat till sjöfart, migration, marinbiologi eller mat. Denna fråga bör hanteras i särskilt ordning. *Malmös Ideella* noterar att vatten och det marina pekas ut som ett intressant tema att spinna kring. Vi tror att det lika mycket kan handla om konst, dataspel och underhållning. Att hålla öppet för en rad olika aspekter är nog värdefullt snarare än att försöka ”forma” stadsdelen uppifrån.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är ett övergripande mål att planområdet ska bidra till att utvidga Malmös centrum och förstärka Malmös identitet som kuststad. Om området ska upplevas som en central del av staden är det viktigt att ge plats åt kulturverksamheter. Områdets utbyggnad kommer att sträcka sig över många år och det vore då olyckligt om möjligheten att åstadkomma en kulturell profilbyggnad i ett attraktivt läge hade gått förlorad då den efterfrågas. Planförslaget avser att öka medvetenheten kring detta. Detta tydliggörs ytterligare genom att exemplifiera möjliga teman kopplat till områdets historia. De slutliga ställningstagandena sker sedan i annan ordning och av andra aktörer.

Fritidsnämnden och *SPF Seniorernas Samorganisation Malmö* anser att en mångfald av mötesplatser bidrar till att stärka den sociala sammanhållningen i stadsdelen och i staden. Det är därför centralt att det finns lokaler och ytor för föreningslivets aktiviteter men även för det spontana mötet. *Malmö Ideella* kan se ett större behov av spontana ytor och öppna ytor där arrangemang, streetkultur och streetsport, och kanske också någon kulturverkstad. *Region Skåne* uppfattar att planförslaget lagt ett starkt bevarandeperspektiv i avsikt att underlätta etablering av kulturella infrastrukturer såsom ateljéer, gallerier, designverkstäder med mera.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Föreningslivet blir en viktig aktör i områdets omvandling. För att de ska ges goda förutsättningar att etablera sig måste befintliga byggnader och icke ianspråktagen mark kunna användas för allehanda syften, både tillfälligt och permanent. Detta poängteras också i planförslaget och behöver beaktas i det fortsatta arbetet. Det poängteras också att såväl parker som stadsmiljö ska uppmuntra till spontan fysisk aktivitet.

Fritidsnämnden framför vikten av att det finns lokaler för fritidsgårdsverksamhet i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med behovet av fritidsgårdsverksamhet inom området.

Fritidsnämnden är positiv till att fotbollsplanen placerats centralt i området så att den blir enkel att nå från områdets tre skolor. Man bör dock ta hänsyn till att det i Västra hamnen är dåligt med större idrottsytor och med ett utökat antal hushåll kommer behovet av idrottsytor att öka. *Fritidsnämnden* ser att det kommer att behövas förråd, personal- och omklädningsrum oavsett om det anläggs en eller flera fotbollsplaner. Det är därför mer kostnadseffektivt, samtidigt som man tillgodoser behoven av idrottsytor bättre, om det anläggs två planer i det planerade området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den förslagna fotbollsplanen kommer att ligga i en urban miljö och bli stadens mest centrala fotbollsplan. Det är inte försvarbart att placera ytterligare en fotbollsplan så nära centralstationen.

Servicenämnden vill poängtera att det är viktigt att man vid anläggandet av en fullskalig konstgräsplan beaktar störande ljus- och ljudbild. Placeringen av intilliggande bostäder måste därför anpassas för att inte riskera begränsningar i hur fritidsytorna kan användas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att det skapas ett samspel mellan fotbollsplanen och intilliggande bebyggelse. Planförslaget kommer att kompletteras med vikten av att bebyggelsen måste anpassas efter de förutsättningar fotbollsplanen ger men även fotbollsplanen och dess utformning, avseende till exempel belysning, måste anpassas efter intilliggande bebyggelse.

Fritidsnämnden ser positivt på att det planeras för en sporthall med publikkapacitet för både idrotts- och kulturliv. Sporthallar med 700 åskådarplatser motsvarar en publikkapacitet som egentligen inte efterfrågas. Mer lämpliga publiknivåer är antingen cirka 400 platser för idrotter på lägre nivåer eller cirka 1800 - 2000 publikplatser för elitidrotter som till exempel handboll och innebandy.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Under arbetet med översiktsplanen har den efterfrågade storleken på sporthallen fluktuerat. Planförslaget kommer att justeras så att sporthallen fortsatt redovisas utan angivande av storlek.

Kulturnämnden noterar att det i förslaget sägs att ”Magasin M2 används av kulturförvaltningen och byggnaden kommer att integreras i Nyhamnens stora park. Den kan då kompletteras med en mer utåtriktad verksamhet.” Magasin M2 inhyser Kulturförvaltningens centralmagasin. Verksamheten är särskilt säkerhetsklassad samt behöver både vara inhägnad och hantera större transporter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Byggnaden M2 föreslås bli en del av den stora park som föreslås i nordöstra delen av planområdet. Parken bedöms bli anlagd i ett sent skede av planområdets utbyggnad. Då det sker välkomnas tillbyggnader eller andra förändringar som ger förutsättningar för att ett samspel mellan byggnaden och parken. Hur detta kan utformas med hänsyn till byggnadens säkerhetsklassning kommer då att behöva studeras vidare.

Volito Fastigheter AB anser att aktivering av vattenrum bör underlättas genom att tidigt reservera utrymme för inslag av uthyrning/föreningsetablering/sjösättning. Föreningar och verksamheter bör inkluderas i den fortsatta planeringen. *Kanotföreningen Öresund* framför önskemål om låga bryggor som är anpassade för kajaker samt plats för förvaring. *Skånes Båtförbund* ser att hamnen för fritidsbåtar skapar förutsättningar för både besökande och boende att uppleva Malmö som en stad vid havet och att sjösättningsramp för mindre motorbåtar och jetski bör finnas. Höjd måste också tas för vinterförvaring av båtar kommer att placeras på andra ställen än Nyhamnen till exempel i Limhamns- eller Lagunens småbåtshamnar. Genom att hålla hamnen isfri med cirkulationspumpar kan antagligen båtar även ligga i vattnet över vintrarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är angeläget att tidigt använda det vattennära läget för att stärka områdets och därmed Malmös attraktivitet. Arbete med att åstadkomma detta har påbörjats om kommer att fortgå över lång tid. Både tillfälliga och mer permanenta inslag kommer att prövas. Vinterförvaring av båtar kommer att behöva ske på annan plats.

Sjöfartsverket ser en potentiell risk i att blanda yrkestrafik med fritidsbåtstrafik och att dessa säkerhetsaspekter behöver utredas vidare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Säkerhetsaspekterna av att blanda yrkestrafik med fritidsbåtstrafik kommer att behöva utredas. Detta anges i planförslaget.

Trafiksystem och resande

Tekniska nämnden och *Skanska Öresund AB* konstaterar att trafiksystemet idag är ganska hårt belastat och att tillkommande bebyggelse inte förbättrar situationen. Det krävs att Nyhamnen inte bara bär sin egen trafik utan även genomresande från Centrum och från Västra Hamnen. Tekniska nämnden framför också att planområdets trafiksystem måste vara tillräckligt robust för att klara förändringar och avstängningar över lång tid och att etappindelningen av utbyggnaden i Nyhamnen måste prioriteras så att huvudgatorna kan komma på plats så tidigt som möjligt. *Parkering Malmö* föreslår att man ytterligare utreder hur infrastrukturen skall hanteras för att skapa en god tillgänglighet och framkomlighet i såväl det korta som långa perspektivet. En ny vägförbindelse mellan Mellersta hamnen och Västra hamnen ligger långt bort i tiden vilket kan innebära stora trafikbekymmer under många år. *Wihlborgs Fastigheter AB* framför att tillgängligheten är av yttersta vikt för en stadsdels attraktivitet. Med hög bebyggelsestäthet blir det naturligt att gå mellan olika mål och god kollektivtrafik ger möjlighet att minska andelen biltrafik. En levande stad skapas

dock genom att alla trafikslag kan fungera, även biltrafik och varuleveranser. Det är en fundamental förutsättning för att arbetsplatsetableringar ska komma till stånd.

Naturskyddsföreningen i Malmö är positiv till att andra trafikslag än bilism premieras men menar att det hade varit ett utmärkt tillfälle att låta planen vara helt fri från privatbilism.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget tar sin utgångspunkt i de politiska beslut som tagits i Trafikmiljöprogrammet för Malmö stad (godkänd av tekniska nämnden 2014-04-24) och i Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) som antogs av kommunfullmäktige mars 2016. Planarbetet utgår ifrån de mål som anges i TROMP:en, det vill säga att 20% av Malmöbornas resor till och från planområdet sker med bil. För resor som passerar kommungränsen har bilandelen satts till 50%. Detta ställer stora krav på en god infrastruktur för kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik. Fastighets- och gatukontoret har fått i uppdrag att ytterligare studera trafiksystemets robusthet och vad en längre avstängning av någon av huvudgatorna skulle innebära. Trafiksystemet och trafikutvecklingen kommer också löpande att följas upp för att säkerställa planområdets tillgänglighet.

Parkering Malmö framför att det sannolikt är svårare att minska den regionala andelen biltransporter till och från Malmö än att förändra malmöbornas färdmedelsval inom staden. *Peder Kristiansson* menar att en utbyggnad av E6:an med fler körfält lär spä på biltrafiken till Malmö och Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det i regel är svårare att ändra de regionala bilisternas färdmedelsval än att ändra malmöbornas. Malmö stad arbetar därför löpande för att erbjuda en högklassig regional kollektivtrafik. Under 2018 öppnas Kontinentalbanan för pågatågtrafik och Lommabanen beräknas bli trafikerad med persontåg år 2020. Malmö stad arbetar bland annat också för att förbättra tågförbindelserna på Ystadbanan.

Tekniska nämnden deltar gärna i arbetet med gatornas framtida utformning. *Wihlborgs Fastigheter AB* menar att det är av yttersta vikt att gatustrukturen har beslutats innan nya detaljplaner släpps fram i området, särskilt där ny bebyggelse framgent förhindrar den bästa gatustrukturen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den övergripande gatustrukturen i Nyhamnen har prövats i samband med framtagandet av planförslaget. Ett förvaltningsövergripande arbete för att mer detaljerat studera gaturummens utformning har påbörjats. Utredningsresultatet kommer ligga till grund för framtida detaljplaner.

Skanska Öresund AB menar att Carlsgatan kommer att bli en mycket viktig trafikled och att det är viktigt att denna får ett bra flöde så att flaskhalsar i trafiken undviks.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Carlsgatan är en av de två föreslagna östvästliga huvudgatorna genom planområdet. Den kommer att behöva rymma många olika funktioner, bland annat körfält för kollektivtrafik så att bilisterna erbjuds attraktiva alternativa färd sätt. Gatans slutliga utformning kommer att studeras i översiktsplanens efterföljande arbeten.

Wihlborgs Fastigheter AB konstaterar att justeringen av Carlsgatan förutsätter att delar av ett antal befintliga byggnader rivs och ställer sig tveksamma till om den åtgärden är nödvändigt för utbyggnaden av Nyhamnen och om den inte rent av missgynnar utvecklingen. *Volito*

Fastigheter AB anser att en visuell/upplevd riktningsförändring av Carlsgatan kan uppnås utan att ge gatan en ny sträckning. Byggnader kan dras tillbaka och sticka ut mot gata och åstadkomma variation för ögat. Staden har tidigare i andra stadsdelar strävat efter att bygga långa raka tydliga stadsrum. Att nu göra tvärtom känns tveksamt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Carlsgatan behöver rymma många olika funktioner. Den gatubredd som behöver uppnås kan inte enbart åstadkommas genom att ta i anspråk mark på dess södra sida, där utrymme behövs för att möjliggöra ny bebyggelse och ge plats för en ramp som kan leda ner fotgängare och cyklister från gång- och cykelbron över bangården.

Andreas Petrovic anser att det inte behövs någon ny väg i form av Hans Michelsensgatan om existerande vägar bevaras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet genomkorsas idag av Carlsgatan och Jörgen Kocksgatan. Gatorna ligger mycket nära varandra i planområdets södra del. Genom att flytta trafikströmmarna på Jörgen Kocksgatan norrut, till den nya Hans Michelsensgatan, placeras kollektivtrafiken mer centralt i området och det blir kortare väg för bilister i planområdets norra delar att nå ut till en större huvudgata. Mellan Carlsgatan och Hans Michelsensgatan finns det sedan möjlighet att skapa ett centralt lugnt och grönt stråk som inte ligger i direkt anslutning till de trafikerade huvudgatorna.

Andreas Petrovic framför att gator och spårväg ej bör ligga i vindens starkaste riktning, från väst till öst.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets geografiska läge med Västra hamnen och centralstationen i väster, västkustvägen i öster, samt en barriär i form av bangården i söder, gör det svårt att komma ifrån ett gatunät i östvästlig riktning. I planförslaget redovisas ett gatunät med sidoförskjutningar och vikten av oregelbundna byggnadsvolymer med nischer och burspråk poängteras. Dessa åtgärder framhålls också i den simulering och analys av Nyhamnens vindförhållanden som genomförts av Lunds universitet (2017). Förutom bättre vindförhållanden bidrar åtgärderna till ett lägre trafiktempo och ger en upplevelsemässigt trevligare gatumiljö.

Arbetsmarknads- och socialnämnden saknar i förslaget tydliga beskrivningar av kopplingar till olika delar av staden och hur Nyhamnen ska bidra till att sammanlänka Malmö. Kopplingar till andra utvecklingsområde i staden såsom Kirseberg/Östervärn skulle med fördel kunna skildras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget rymmer ett flertal nya kopplingar med avsikt att sammanbinda planområdet med omlandet. Det föreslås till exempel nya gc-kopplingar till Västra hamnen, gc-broar och utfyllnader som tydligare kopplar Nyhamnspiren till övriga staden och ett antal gc-broar över bangården. Därutöver föreslås bebyggelse som ger ett tydligare möte med Västkustvägen. Frihamnsviadukten kvarstår och utgör en koppling till Kirsebergsområdet.

Göran Tegenrot föreslår att nivåhöjningen mot Västkustvägen används för att låta trafik från Centralen via Carlsgatan ledas under Västkustvägen för anslutning längre bort på

Västkustvägen, närmare Sjölundaviadukten. Ett annat alternativ är att leda trafiken under Jörgen Kocksgatan innan den görs om till park och gång/cykelstråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Strax öster om Frihamnsviadukten planeras för en buss/spårvagnsdepå. Att leda in eller ut trafik till Carlsgatan under Frihamnsviadukten blir därmed inte möjligt. Därtill kommer de intilliggande järnvägsspåren mot Mellersta hamnen fortsatt trafikeras med godståg.

Trafikverket framför att den västra gångbron över bangården för närvarande prövas inom ramen för en detaljplaneprocess. Övriga broar får utredas vidare i framtiden men måste helt underordna sig bangårdens funktionalitet och utvecklingsmöjligheter. *Tekniska nämnden, Grundskolenämnden, Jernbussen* och *Wihlborgs Fastigheter AB* stödjer tankarna på hur broarna över bangården kopplas till bangårdsterrassen men tekniska nämnden framför att det råder stor osäkerhet kring genomförandet och att Norregatan är väldigt smal och troligen inte rymmer cykelbanor. *Skanska Öresund AB* menar att det är nödvändigt att broarna är fler och bredare, för bil och kollektivtrafik mot söder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas flera skäl till varför gång- och cykelbroar över bangården är avgörande för en god utveckling av Nyhamnen. Detta bekräftas också av en plananalys och stråkstudie som stadsbyggnadskontoret har låtit göra. Stadsbyggnadskontoret har också låtit göra fördjupade utformningsstudier för de två västligaste broarna. Den föreslagna gångbron närmast centralstationen bedöms kunna uppföras utan att påtagligt påverka järnvägstrafiken. För att kunna genomföra gång- och cykelbroarna behöver Trafikverket lämna besked om hur de avser att långsiktigt utveckla bangårdsområdet. Trafikverket har påbörjat ett arbete med avsikt att studera bangårdens utveckling fram till och med 2050. Stadsbyggnadskontoret menar att översiktsplanen för Nyhamnen ska utgöra ett viktigt underlag inför ett sådant arbete. Den mellersta gc-bron kopplas samman med Norregatan, som efter gatuombyggnad har goda möjligheter att utvecklas till ett betydande cykelstråk liknande det i Kalendegatan. Att sammanbinda Nyhamnen med Gamla staden med bil- och kollektivtrafikkopplingar är inte aktuellt.

PRO – Malmös Samorganisation menar att även om tre nya gång- o cykelförbindelser planeras över spårområdet skulle det innebära att äldre får ett betydande motstånd att ta sig 7 meter upp eller ner för att nå det centrala Malmö. *Göran Tegenrot* föreslår att man provar dragband för cyklisterna de uppförsbackar som skapas, möjligtvis kan cykelramper då även skapas med annan lutning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avsikten med de föreslagna broarna är att knyta planområdet till gamla staden. Det målet uppfylls inte fullt ut om inte även äldre kan nyttja broarna. Möjligheten att förse broarna med hissar eller liknande kommer att studeras.

Anders framför att de planerade passagerna för cykel över kanal och järnvägsspår inte sammanfaller med cykelvägarna i området (eller motstående cykelväg längst Norregatan). Motsvarande fel har gjorts i anslutning till cykelled längst Exercisgatan. Knappast så att någon bilväg tar ett kvarters omväg i sidled.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Föreslagna cykelbroar över bangården utgör förlängningar av befintliga cykelstråk i Norregatan och Exercisgatan.

Peab Bostad AB, Båtförbundet och Kamikaze Arkitekter AB ser positivt på att länka samman Nyhamnen med Dockan, Varvstaden och Västra hamnen och få en mer intim stadsmiljö. *Öresundsbusset AB* menar att den föreslagna gc-bron över Inre hamnen i Jörgen Kocksgatans förlängning västerut är en fullträff för kopplingen till Universitetsholmen och Västra hamnen och för att vitalisera grönstråket i ett tidigt skede. *Tekniskas nämnden* är också positiv men framhåller att öppningsbara broar är mycket kostsamma.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De föreslagna gång- och cykelbroarna är viktiga element för att sammanbinda bebyggelsen på ömse sidor hamnbassängerna. Broarnas slutliga tekniska lösning kommer att behöva studeras ytterligare.

Tillmann Weimer skulle vilja föreslå en Metro eller lättbana som skulle kunna gå längs Grimsbygatan och sedan fortsätta vidare mot Västra hamnen. Den kunde föras över på en bro från Hamnparken vidare via Krankajen till Östra Varvsgatan. En tunnellsättning skulle kanske vara mer realistisk med tanken på eventuella hinder men också dyrare att realisera. En billigare lösning skulle kunna vara en gång och cykelbro på samma ställe.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås en gång och cykelbro mellan Nyhamnspiren och Krankajen, men den går via den nya ön som föreslagits öster om Krankajen

Sjöfartsverket noterar att samtliga broar anges såsom öppningsbara vilket ses som positivt. *Skånes Båtförbund* önskar att höjden på gång- och cykelbroarna sätts till 3 - 4 m så att de flesta motorbåtarna kan komma under utan problem. Segelbåtar blir ett problem eftersom de flesta har masthöjder över 10 m.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vidare utredningar kommer att visa vilken frihöjd som är lämplig under broarna.

Tekniska nämnden välkomnar förslaget om att utarbeta en mobilitetsplan. *Region Skåne, Peab Bostad AB* och *Skånska Öresund AB* påpekar att det kommer att krävas mobilitetsåtgärder för att lyckas minimera biltrafiken. *Region Skåne* samverkar gärna med Malmö stad i framtida projekt och insatser. *Peab Bostad AB* tycker att det hade varit spännande att se lösningar för förarlös trafik, cykelgarage under mark, mobilitetshus kombinerade med servicefunktioner som pakethämtning, återvinning, bibliotek, tvätteri, cykelservice mm. En förutsättning för lågt bilanvändande är att handel och service finns i närområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: För att nå målsättningen att få ner bilanvändandet kommer det att krävas många olika åtgärder. Många av dessa kommer att utkristalliseras under efterföljande planeringsprocesser.

Stadsbyggnadskontoret välkomnar därför alla aktörer som vill samverka för att få ner bilberoendet inom planområdet.

Parkering Malmö håller med om bedömningen att förutsättningarna för ett lägre bilnehav är bättre än i många andra delar av staden. När man planerar för behovet av parkeringsplatser i Nyhamnen måste man utöver den tillkommande exploateringen också beakta dagens befintliga behov som i huvudsak är löst med markparkering, som kommer att försvinna i samband med exploateringen av området. *Volito Fastigheter AB* är positiva till de strategier som medger låg p-norm. Plats för lösande av p-behov för DP 5595 bör dock visas i planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I översiktsplanen redovisas lämpliga platser för bilparkering. Denna är avsedd att hantera såväl befintligt som kommande behov. Planförslaget redovisar inte de tillfälliga parkeringslösningar som kan komma att användas i väntan på att de permanenta lösningarna kommer till stånd.

Parkering Malmö stödjer tanken på gemensamma parkeringshus placerade vid punkter där förutsättning för samutnyttjande mellan dessa är goda. *JM AB* hoppas att Nyhamnen blir en stadsdel där det råder en flexibilitet när det gäller olika p-lösningar. P-hus har fördelar kring ekonomi och samutnyttjande. Underjordiska garage i det egna kvarteret är suveränt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Miljön är en av våra största utmaningar men det är också en åldrande befolkning. Underjordiskt garage ger också effektivt markutnyttjande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många fördelar med att anlägga parkeringshus som kan användas för flera olika kundgrupper och det är det som Malmö stad förordar som det huvudsakliga sättet för att lösa parkeringsbehovet. Det kommer dock att finnas situationer där skälen att anlägga delar av parkeringen under byggnader är mer pragmatiskt. Sättet på vilket parkeringsbehovet kommer att lösas kommer att studeras vidare allt eftersom planområdet bebyggs.

Tekniska nämnden och *Peab Bostad AB* ser en risk med att placera underjordiska garage under de nya öarna och sammanbinda dessa med tunnlar. Eftersom öarna beskrivs som bilfria i marknivå innebär det att åtkomst för taxi, lastbil, sopbil, besökare, angöring med mera måste ske under jord. Det behöver utredas om garagen kan utgöra en tillräckligt trygg miljö som alla vill använda dygnet runt. Nedfarterna riskerar dessutom att bli stora för att klara av lastbilarnas höjd, vilket kan bli svårt att passa in i miljön. Fortsatt utredningar kommer att krävas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns stora fördelar med att anlägga underjordisk parkering i de nya öarna i samband med att de byggs. Det finns också nackdelar, byggnadernas laster måste till exempel ledas ner i berggrunden via garaget, vilket kan försvåra bebyggelsens och garagens konstruktion. Fortsatta utredningar kommer också att krävas för att säkerställa en god och trygg miljö.

Malmö Centrala pensionärsråd påpekar att många äldre är hänvisade till bil, taxi eller färdtjänst för att kunna delta i samhällslivet. Det bör därför säkerställas att det finns bra möjligheter till angöring och korttidsparkering för att nå den egna bostaden, butiker och samhällsservice. *Wihlborgs Fastigheter AB* framhåller vikten av att förbättra tillgängligheten för t ex rullstolsburna och att det då blir angeläget att använda den allmänna platsmarken för bilangöring, förgårdsmarken är, om existerande, sällan tillräckligt stor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget framhåller att handeln och servicenärningen ska stödjas med korttidsparkering och angöringsmöjligheter. Permanent parkering ska tillgodoses på tomtmark.

Parkering Malmö föreslår att i det vidare planarbetet utreds om en park&ride anläggning för parkering kan vara lämplig förslagsvis under mark i anslutning till nivåhöjningen mot Västkustvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad arbetar löpande för att få till stånd en högklassig regional kollektivtrafik. Under 2018 öppnas Kontinentalbanan för pågatågstrafik och Lommabanan beräknas bli trafikerad med persontåg år 2020. Malmö stad arbetar också bland annat för att förbättra tågförbindelserna på

Ystadbanan. Det bästa vore om inpendlarna lämnade bilen hemma, eller i anslutning till hemortens tågstation. På så sätt skulle stadens många gånger hårt trafikerade infartsvägar avlastas från trafik som inte nödvändigtvis måste nå stadsgränsen.

Tekniska nämnden anser att planförslaget berör Malmö Centralstation på ett summariskt sätt, och då endast som nod som försörjer planområdet med kollektivtrafik, trots att den har en större betydelse än så. Malmö Centralstation är vid sidan av Hovedbangården i Köpenhamn och Kastrups flygplats den viktigaste kollektivtrafiknoden i Öresundsregionen och i stråket mellan Hamburg och Stockholm/Oslo. Det perspektivet berörs nästan inte alls och bör ges större utrymme avseende marknyttjandet och markanvändningen i stationens närhet och att kapacitet i anslutande nät för gång-, cykel-, kollektiv-, bil- och godstrafik ses över. En ny utredning om logistiken kring Malmö Centralstation har påbörjats under hösten. Den ska belysa hur den framtida kollektivtrafikökningen ska klaras, och om justeringar av det som nu är planerat behöver göras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en utförligare beskrivning av Malmö Centralstations övergripande betydelse och hur det kopplas till närområdets markanvändning. Stadsbyggnadskontoret välkomnar det påbörjade arbetet med att klargöra logistiken kring stationen.

Skanska Öresund AB anser att det är viktigt att kollektivtrafiken utgör ryggraden i trafikstrukturen. *Region Skåne* menar att de kollektivtrafikstråk som redovisas stämmer överens med de planer som diskuterats med kommunen och som Skånetrafiken arbetar utifrån.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret arbetar löpande för att förbättra kollektivtrafikens villkor. Det är inte minst viktigt att bereda plats för väl placerade kollektivtrafikstråk.

Wihlborgs Fastigheter AB framför att kollektivtrafiken visst kan komma att fungera bra i Nyhamnen men att utmaningen ligger i att alla som behöver ta sig till och från Nyhamnen inte har Malmö som start- eller slutstation. De attraktiva arbetsplatserna är beroende av att inpendling från andra kommuner fungerar väl.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planarbetet utgår ifrån de mål som anges i TROMP:en, det vill säga att 20% av Malmöbornas resor till och från Nyhamnen ska ske med bil. För resor som passerar kommungränsen har bilandelen satts till 50%. Detta ställer stora krav på en god infrastruktur för kollektivtrafik och cykeltrafik, men även för fotgängare. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det i regel är svårare att ändra de regionala bilisternas färdmedelsval än att ändra malmöbornas. Malmö stad arbetar därför löpande för att erbjuda en högklassig regional kollektivtrafik. Under 2018 öppnas Kontinentalbanan för pågatågstrafik och Lommabanan beräknas bli trafikerad med persontåg år 2020. Malmö stad arbetar också för att bland annat förbättra tågförbindelserna på Ystadbanan. Trafiksystemet och trafikutvecklingen kommer löpande att följas upp för att underlätta för nödvändig trafik att komma fram.

Peab Bostad AB vill att planförslaget fokuserar mer på att kollektivtrafiken ska vara lättillgänglig och trygg så att den blir ett attraktivare färdmedel än biltrafik för individen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget lyfter på flera olika sätt värdet av en god kollektivtrafik så att behovet av att använda bil begränsas.

Peab Bostad AB önskar att planförslaget konkretiserar ett miljöanpassat transportsystem och framsynta tekniska lösningar. *Fredrik Alstorp* önskar små självkörade bussar som går ofta och som är gratis

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kollektivtrafikförsörjningen kommer att utvecklas över tid, men i dagsläget är det inget som talar för att det i närtid kommer att införas ett självkörande och gratis kollektivtrafiksystem. Planförslaget visar dock på en robust stadsstruktur med avsikt att möta kommande framsynta tekniska lösningar.

Region Skåne noterar att det i planförslaget anges att Carlskatan ska förses med kollektivtrafikkörfält men också att "gatans utformning ska uppmana till ett lugnt tempo". *Region Skåne* vill här framhålla vikten av att hastighetsdämpande åtgärder för övrig fordonstrafik inte går ut över kollektivtrafikens framkomlighet. I utställningsförslaget beskrivs också att bland annat Carlskatan ska få kantstensparkering. För att säkra trafiksäkerhet och framkomlighet är det mycket viktigt att gator med kollektivtrafik inte får kantstensparkering som angränsar till buss- eller spårvägskörfält.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I stadens Trafik- och mobilitetsplan redovisas en generell prioritering mellan gaturummens olika användningsbehov. Varje gaturum måste dock prövas utifrån sina speciella förutsättningar.

Volito Fastigheter AB är starkt negativa till spårväg över Posthusplatsen och Skeppsbron. Alternativet på Stormgatan förespråkas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar två alternativa linjedragningar. Det har inom ramen för planarbetet inte gått att studera alternativen så djuplodat att det går att förorda något av dem. Båda alternativen kommer därför att kvartstå.

Kamikaçe Arkitekter AB vill att Malmös nya centrumutbyggnad knyts ihop med Köpenhamns Metrosystem.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många poänger med att tydligt knyta ihop planområdet med den föreslagna Öresundsmetron. Det finns därför inget i planförslaget som förhindrar en sådan utveckling.

Region Skåne delar Malmö stads uppfattning om den föreslagna placeringen av buss- och spårdepå i anslutning till Västkustvägen/Jörgen Kocksvägen. Ytorna som föreslås användas för bussdepå är idag i privat ägo. Längre fram i processen behöver därför diskussion föras med berörda aktörer kring eventuellt markköp. *Trafikverket* är mycket tveksamma till idén att bygga en spårvagnsdepå i det läge som föreslås. Området ligger inom bangårdens influensområde och skulle eventuellt kunna användas för bangårdens framtida markbehov. *Fastighetsägare till Hamnen 22:110, Hamnen 22:111 och Hamnen 22:117* vill få samma förutsättningar som grannarna på den västra sidan av Frihamnsviadukten, det vill säga möjligheten att på sikt kunna utveckla blandade stadskvarter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den redovisade spårvagnsdepån öster om Västkustvägen ligger utanför planområdet men utgör en förutsättning för planarbetet då den redovisas i den kommuntäckande översiktsplanen.

Tekniska nämnden anser att det inte är nödvändigt att bangårdsterrassen är ett allmänt stråk för att bygga gång- och cykelbroarna över spåren, då broarna främst kommer att användas för nord-sydliga resor. Den slutna tingsrätten med få entréer och den breda bangården nedanför genererar inget folkliv. Då Bangårdsstråket saknar målpunkter i öster genereras inte heller större gångrörelser. Skyddsåtgärder gör att utblickar delvis försvinner, vilket påverkar terrassens attraktivitet och skapar en otrygg miljö. Terrassen bör därför inte vara allmän platsmark. I pågående detaljplan Dp 5478 Innerstaden 31:11 är terrassen planlagd som kvartersmark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Även om planförslaget inte står eller faller med en allmänt tillgänglig bangårdsterrass så finns det stora värden med att låta den vara allmänt tillgänglig. Det är på bangårdsterrassen gång- och cykelbroarna landar och längs terrassen kan cyklister och fotgängare förflytta sig trafiksäkert utan att komma i konflikt med andra trafikslag. Cykelresor från centralstationen till områdena kring Frihamnsviadukten och Drottningtorget, och vidare söderut, förväntas ske via bangårdsterrassen. Bangårdsterrassen kan rätt utformad ge fina utblickar över staden och jämföras med kajer eller andra platser där det är attraktivt att vistas. Den kan också bli en betydande social länk mellan de boende och verksamma i byggnaderna längs bangården. Planförslaget kommer fortsatt att redovisa bangårdsterrassen som ett viktigt stråk, oavsett om det formellt utgörs av allmän platsmark eller kvartersmark.

Malmös Ideella saknar en redovisning av anknytande cykelvägar till kranskommunerna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar cykelvägnätet inom planområdet och dess anslutningar till omgivningen. Anslutningar till kranskommunerna redovisas i den kommunövergripande översiktsplanen.

Jernbussen framför att stor vikt måste läggas på de stadshuvudgator som genomkorsar området så att de inte bli barriärer. Det ska vara enkelt för gående och cyklister att både korsa och röra sig längs gatorna. *Region Skåne* framför att det är av stor vikt att passager byggs trafiksäkra och att utställningsförslaget lyfter vikten av att trafiksäkerheten prioriteras för vägar till och runt de planerade skolorna. *PRO – Malmös Samorganisation* förordar öppna och genomskiktliga planskildheter så att färre skadas i trafiken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget framhåller vikten av att utforma stadsmiljön med människan i fokus. Ett lugnt trafiktempo måste prioriteras så att det uppstår ett samspel mellan fotgängare/cyklister och bilister. Gatornas slutliga utformning kommer att utformas med en sådan målsättning.

Volito Fastigheter AB anser att plats bör finnas för stadens låncyklar så att gaturummet aktiveras och hållbara transporter prioriteras. Strategin för Malmös låncyklar bör tydliggöras. *Göran Tegenrot* önskar fler alternativ till cykelparkering vid Centralstation än vad det finns idag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det pågår ett arbete med att se över de ytanspråk som finns i anslutning till Centralstationen. I det arbetet kommer även behovet av cykelparkering att studeras.

Miljönämnden efterlyser en planeringsriktlinje som beskriver potentialen och möjliga lokaliseringar för samlastningscentraler för minimerat transportbehov. En samlastningscentral som uppförs i samband med exploateringen (byggsamlastning) skulle sedan naturligt kunna gå över till att bli en samlastningsplats för Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns fördelar med samlastning för att sedan minimera transportbehovet inom Nyhamnen. Som en del av Malmös framtida centrum kommer planområdet dock inte tåla terminalfunktioner som innebär ökad godstrafik. Det finns dock inget som förhindrar att en samlastningscentral skulle kunna anläggas i anslutning till planområdet.

Region Skåne och *Sveriges Åkeriföretag* anser att planförslaget med fördel skulle kunna utvecklas avseende planeringen för de framtida gods- och varutransporterna till och från Nyhamnen, men även avfallet. I sammanhanget vill Region Skåne lyfta rapporten Planera för urbana godstransporter, framtaget av Strukturbild för Skåne. Rapporten belyser vikten av att tidigt i planeringsprocessen väga in och möjliggöra för säkra gods- och varuleveranser vid planering av befintliga och tillkommande stadsmiljöer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar Nyhamnen som en del av Malmös framtida centrum med attraktiva vistelse- och boendemiljöer och med fotgängarna i fokus. Detta kan dock försvåra för konventionella godstransporter. Åtgärder som begränsar godstransporterna inom Nyhamnen välkomnas.

Miljönämnden vill återigen påpeka att en framtida omlokalisering av godsbangården till Glostorp inte är ett scenario man förespråkar. Bebyggelsestrukturen behöver därför anpassas till den existerande verksamheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns inget förslag om att flytta godsbangården till Glostorp.

Sjöfartsverket påtalar med instämmande av *Länsstyrelsen i Skåne* att kryssningsterminalen vid Frihamnspiren sannolikt kan komma att kräva större ytanspråk med avseende på tillgänglighet, logistik och sjöfartsskydd (ISPS) vilket bör utredas ytterligare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kryssningsterminalens ytanspråk kommer att behöva utredas ytterligare i efterföljande planeringsarbeten.

Klimatanpassning – höga vattenstånd

Länsstyrelsen i Skåne och *Tekniska nämnden* menar att det finns anledning att ta höjd för ett längre tidsperspektiv än år 2100 och en högre havsnivå än + 3,0 m.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad följer prognoserna för framtida havsnivåer noggrant, men kan enbart utgå ifrån dagens kunskap och de prognoser som SMHI ger som underlag. Osäkerheten är allt för stor i det längre tidsperspektivet. I de förstudier som har tagits fram, till exempel ”Strategi mot extrema högvatten i Malmö 2018-02-28”, används det högsta utsläppscenariot som dimensionerande, vilket anger att havsnivåhöjningen kan bli upp till 1 meter över dagens nivå. Om man lägger till tillfälliga havsnivåhöjningar kan man enligt dagens prognoser nå 3,4 meter RH 2000 år 2100. Dagens takt på havsnivåhöjningarna ligger på 3 mm/år. En nivå på minst 3,0 meter bedöms vara tillräcklig under överskådlig

tid och under förutsättning att ett yttre skydd anordnas i god tid före år 2100 så att tillfälliga havsnivåhöjningar inte påverkar planområdet och centrala delar av staden negativt.

Länsstyrelsen i Skåne noterar att planförslaget nämner att det på sikt kommer att krävas yttre skyddsbarriärer med portar som stängs vid högvatten. Länsstyrelsen bedömer att dessa barriärer behöver vara belägna utanför planområdet, de kan påverka ett flertal riksintressen samt kräver omfattande prövningar. Det är inte lämpligt att planlägga bebyggelse inom områden som är beroende av ett yttre kustskydd så länge dessa inte är preciserade, effektbeskrivna och bevisligen genomförbara. Länsstyrelsen menar därför att ett yttre kustskydd på nuvarande underlag inte kan utgöra förutsättningar för kommande planläggning och prövningar. Kommunens planering behöver därför förhålla sig till de förutsättningar som gäller om planområdet skyddas med det inre kustskydd som planförslaget redovisar. Utgångspunkten i PBL är att frågor som rör översvämning ska vara slutligt avgjorda i samband med beslut om detaljplan. Frågan berör hela planområdet. *Tekniska nämnden* önskar en fördjupad redovisning av konsekvenserna av de provisoriska åtgärderna som föreslås för kustskydd fram till dess att hela området kan klimatsäkras. Det finns en risk att ett alltför öppet förhållningssätt resulterar i att utbyggnaden stannar av när problemet aktualiseras. *Region Skåne* ser att Malmö stad avser att efter hand planeringen fortlöper utreda de möjliga skydden för översvämningar. Region Skåne anser att detta är en god strategi då det idag råder osäkerhet kring klimatet samt hur skydden ska finansieras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett yttre skydd måste anläggas utanför planområdet och har som syfte att skydda stora delar av Malmös centrala delar och den inre delen av hamnen. Det yttre skyddet är på sikt nödvändigt och det är korrekt att en etablering av detta kräver prövning. Utifrån de prognoser som SMHI har redovisat och sedan bland annat en undersökning färdigställts inom ramen för kommunfullmäktigeuppdraget "Malmö - framtidens kuststad" 2018-12-18, där bland annat en yttre skyddsport har beskrivits mer ingående, bedömer stadsbyggnadskontoret att ett yttre skydd inte behövs förrän på ganska lång sikt, ca 50 år. Med detta i åtanke, tillsammans med att ett antal tillståndprocesser behöver drivas, nödvändiga fördjupade utredningar genomföras och att ansvars och finansieringslösningar behöver klargöras, finner Malmö stad att det inte är rimligt att redan nu kräva att en lösning ska vara preciserad och effektbeskriven. Genomförbarheten är dock stor och realistisk om man ser till liknande redan byggda anläggningar på andra håll i världen. Stadsbyggnadskontoret anser, precis som Region Skåne, att det enda realistiska i dagsläget är att parallellt med utbyggnaden fortsätta följa prognoserna för klimatets utveckling och utreda skyddets utformning och finansiering. De inre åtgärderna som redovisas i planförslaget ska ses som permanenta, förutom de som placerats norr om området, där ny exploatering kan ske på sikt. Andra skyddsåtgärder som kan bli aktuella är att i utsatta lägen undvika bostäder i bottenvåningarna och förse bottenvåningarna med vattentäta konstruktioner.

Wihlborgs Fastigheter AB föreslår en tunnel mellan Norra Hamnen och Västra Hamnen. Viss utfyllnad av landmassor kommer då att behövas vid bägge landanslutningarna så att tunnelsträckningen inte blir så lång. Tunneln kommer att kunna kombineras med en slussport som dras upp och stänger ute havet vid högvatten. På så sätt kan Malmö skyddas från effekterna av ett högt vattenstånd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad kommer att studera närmare vilken form för yttre skyddsport som är mest funktionell, vilken placering som är

mest lämplig och hur den ska finansieras. Och även om det är lämpligt med en bro eller tunnel i samband med denna skyddsport.

Jernbusen vill påtala vikten av att säkra även nedgångarna till Citytunneln vid Anna Lindhs plats och Bagers plats för högt havsvattenstånd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ansvar och finansiering av olika klimatskydd behöver utredas och klargöras. Rent formellt är Trafikverket i dagsläget ansvarig för att skydda sina anläggningar, och ansvarar i dag för att vid behov montera tillfälliga skydd vid Citytunneln.

Tekniska nämnden påpekar att dokumentet ”Strategier mot extrema högvatten i Malmö” som det hänvisas till på s42 inte går att hitta via länken i dokumentet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Länken till dokumentet ”Strategier mot extrema högvatten i Malmö” kommer att justeras. Efter att en kompletterande undersökning färdigställts inom ramen för kommunfullmäktigeuppdraget ”Malmö - framtidens kuststad”, där bland annat en yttre skyddsport har beskrivits mer ingående, kommer en länkning att ske även till detta underlag.

Länsstyrelsen i Skåne noterar att det inte framgår vid vilka situationer som det kommer att vara möjligt att fördröja och avleda regn och dagvatten inom planområdet. För att visa att området inte drabbas av översvämning orsakade av kraftiga regn i kombination med svårigheter att avleda vatten till följd av en permanent höjd havsnivå och tillfälligt höjda havsnivåer krävs ytterligare redovisning. En sådan redovisning behöver omfatta ytor och volymer som krävs för bortledning/bortpumpning av vatten. Markanspråket för de ytor som krävs för vattenhantering behöver säkerställas. *Tekniska nämnden* anser att det inte är självklart att parker, torg och gator ska utformas så att de kan fungera som uppsamlingsytor för dagvatten, som det står i planeringsriktlinjerna på s44. Om och var detta kan bli aktuellt är något som höjdsättningsutredningen får utvisa.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Sannolikheten för att tillfälligt höga havsvattenstånd och extrem nederbörd ska uppstå samtidigt är mycket liten, det framför SMHI och det visar även befintligt statistiskt underlag. Kraftiga regn och högvatten uppstår under olika perioder på året. Huvudstråken för avledning av dagvatten utgörs av de större gröna gaturummen och de grönområden där magasinering av större mängder vatten är möjlig. I det fortsatta planarbetet och i samband med höjdsättningsutredningen får de parker och torg som lämpar sig bäst som uppsamlingsytor, utöver de centrala gröna stråken, utpekas. I första hand handlar det om ytor som ska kunna fördröja vatten vid kraftiga regn.

Tekniska nämnden framhåller vikten av göra en höjdsättningsutredning/förprojektering annars faller planförslagets ambitioner kring dagvatten- och skyfallshanteringen. Eftersom man också behöver höja kajer för att skydda området mot havet kan det innebära att delområden blir svåra att bebygga på ett översvämningssäkert sätt. Höjdsättningen ska noga ta hänsyn till en etappvis utbyggnad. *VA Syd – Avdelningen för ledningsnät* påpekar att det kan finnas en konflikt mellan skyddet mot höga vattenstånd och möjligheten att avleda dagvatten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En korrekt höjdsättning för att säkra avrinning inom området mot recipient måste utarbetas. Grönområdenas placering tar hänsyn till naturliga lågpunkter och gör fördröjning av dagvatten möjlig.

Planförslaget förordar en minimums höjd på 3 meter vid eller på kaj och höjdsättningen måste ta hänsyn till detta. Vid lägre belägna utlopp för dagvatten kan backventiler vara aktuellt eller manuell stängning av lucka. Planförslaget redovisar på en övergripande nivå möjliga åtgärder för att uppnå den höjdsättningen som krävs för att skydda Nyhamnen från temporära översvämningar. Den konkreta utformningen behöver detaljstuderas under nästa planeringsskede.

Dagvattenhantering

VA Syd – Avdelningen för ledningsnät bejakar det planerade grönstråket med parkmiljöer i nuvarande Jörgen Kocksgatan. Här kommer det att finnas möjligheter att skapa utrymme för att hantera dagvatten även vid stora/extrema regn. Avrinningen från den planerade höjningen av marknivån upp till Frihamnsviaduktens nivå, kan med fördel avledas till det planerade grönstråket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett syfte med det centrala gröna stråket är att området ska ges möjlighet att hantera dagvatten vid stora regn, detta redovisas bland planeringsriktlinjerna under rubriken Grön stad och naturmiljö.

VA Syd – Avdelningen för ledningsnät framför att det vid planerandet av täta stadsmiljöer finns behov av att alla hjälps åt för att skapa genomsläppliga ytor och säkra vattenvägar. Utformning av torg, cirkulationsplatser eller aktivitetsytor av olika slag kan med rätt utformning användas för temporär fördröjning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Realiseringen av planförslaget medför att det kommer att finnas långt fler genomsläppliga ytor än i dag. Utöver detta ska hårdgjorda ytor ytterligare minimeras och parker, gator och torg ska utformas så att de kan fungera som uppsamlingsytor för dagvatten.

Miljönämnden saknar den information som finns i miljökonsekvensbeskrivningen om att förorenat dagvatten ska renas och att särskilda lösningar kan krävas i samband med avrinning från särskilt förorenade ytor. *Länsstyrelsen i Skåne* anser att markanspråket för de ytor som krävs för att MKN för vatten ska kunna följas behöver redovisas och säkerställas i kommande planläggning. Länsstyrelsens bedömning är att frågan om MKN för vatten kan kvarstå att pröva vid kommande planläggning och prövningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med skrivningen från miljökonsekvensbeskrivningen om att förorenat dagvatten ska renas och att särskilda lösningar kan krävas i samband med avrinning från särskilt förorenade ytor. De ytor som krävs för rening är tänkt att finnas i den centrala gröna strukturen som dagvattnet passerar och som ligger nära de mest trafikerade gatorna, där risken för föroreningar i dagvattnet är som störst.

Miljönämnden saknar en bild eller hänvisning till Malmös Skyfallsplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en hänvisning till Malmös skyfallsplan.

Ledningsnät

VA Syd – Avdelningen för ledningsnät framför att kulvertsystem för installation av olika ledningssystem är en förhållandevis ny teknik och det behöver utredas mer om den passar i utbyggnadsområdet. *Volito Fastigheter AB* är positiva till ett kulvertsystem för ledningar om kostnaderna är relevanta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett gemensamt kulvertsystem för ledningsdragningar är en intressant lösning som kommer att behöva studeras vidare innan en alltför omfattande utbyggnad av planområdet kommer till stånd.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningar nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt önskas bli noterad i planhandlingarna. Undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar under exploateringen ska bekostas av den part som initierar åtgärden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I samband med planområdets utbyggnad kommer större delen av ledningsnätet att behöva rustas upp och kapacitetsförstärkas. Det har inte gått att förutse samtliga ledningsägares förutsättningar att möta utbyggnaden. I de fall det uppstår behov att flytta ledningar kommer överenskommelser att behöva träffas mellan inblandade parter.

Resurseffektivt byggande och energihushållning

Jernbusen vill betona vikten av att en energistrategi för Nyhamnen utarbetas. *Naturskyddsföreningen i Malmö* menar att planförslaget genomgående har vaga formuleringar gällande produktion av förnyelsebara energi. I planen står till exempel att ”en energistrategi bör utformas”. Det behövs skarpare åtgärder och ord än ”bör” för att skapa en verklig hållbar utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Arbetet med en energistrategi och andra verktyg som hållbarhetsprogram och eventuell klimatkontrakt pågår parallellt och frikopplat till själva översiktplanarbetet, översiktsplanen förordar endast att en energistrategi ska tas fram.

Volito Fastigheter AB är positiva till energisamverkan inom Nyhamnen om ägande, drift och förvaltning för en sådan anläggning kan hanteras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Formerna för en energisamverkan inom planområdet kan utredas parallellt med översiktplanarbetet. Stadsbyggnadskontoret välkomnar alla intresserade att delta i ett sådant arbete.

Miljönämnden önskar att den beskrivande texten kompletteras med behovet av att avsätta faciliteter för lagring av energi.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Faciliteter för lagring av energi bör företrädesvis inrymmas på lämplig plats i den tänkta kvarterstrukturen, till exempel i en verksamhetsbyggnad eller ett parkeringshus.

Servicenämnden påpekar att ”Grön fjärrvärme” är ett begrepp som inte bör användas då det inte är definierat och dessutom lätt kan blandas ihop med grönt vatten i fjärrvärmeledningarna. Servicenämnden använder begreppet ”förnybar fjärrvärme”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Begreppet grön fjärrvärme ändras till förnybar fjärrvärme.

Jernhusen och Volito Fastigheter AB framför att förutom ett hållbart system för uppvärmning bör även ett system för kyla (främst aktuellt för kontorsbyggnader) ingå i planförslaget. Jernhusen har i samverkan med EON påbörjat ett nät för fjärrkyla i västra delen av Carlskatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar ambitionen om ett system för fjärrkyla, på samma sätt som för fjärrvärme.

Miljönämnden anser att Nyhamnens potential att bli ett spjutspetsområde för nya lösningar för resurseffektiv och ekologiskt hållbart byggande borde framgå tydligare. Förutom hänvisning till miljöbyggstrategin borde planen även hänvisa till att ett hållbarhetsprogram, baserat på Agenda 2030 målen, tas fram för den etappvisa utbyggnaden av området. *Servicenämnden* önskar ett tydliggörande av hur sunda material bidrar till att det totala energibehovet blir litet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnens potential att bli ett spjutspetsområde för ett resurseffektivt och ekologiskt hållbart byggande är stort men avhängigt av samlade initiativ från stadens förvaltningar och marknadens aktörer. Det kan till exempel ske genom en utarbetning av ett hållbarhetsprogram med bindande åtaganden. Sunda material bidrar inte i sig till lägre energibehov men minskar den negativa miljöpåverkan.

Buller och luftföroreningar

Miljönämnden framför att planförslaget bör redovisa relevanta texter från miljökonsekvensbeskrivningen, eftersom det där finns en betydligt mer detaljerad beskrivning, avvägning samt rekommendationer för vidare planering.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med relevanta delar av miljökonsekvensbeskrivningen.

Burlövs kommun påpekar att de flesta störande verksamheterna finns och planeras ligga i Norra hamnen. För Burlövs kommun är det viktigt att nya störande verksamheter som etableras ska samrådats samt att åtgärder vidtas så att boende och verksamma i Arlöv inte störs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: All etablering av störande verksamheter är föremål för prövning ur tillsynssynpunkt vad gäller buller och utsläpp.

Trafikverket konstaterar att det både i norra delen av planområdet och norr därom finns hamnverksamhet som alstrar verksamhetsbuller och andra störningar. Trafikverket förutsätter att bebyggelse planeras utifrån gällande riktvärden för både trafik- och verksamhetsbuller. *Miljönämnden* framför att välbehövliga specifika bullerutredningar kopplat till hamnverksamheten ska baseras på CMPs maximala produktion enligt miljötillståndet, inte på dagens produktion. Vidare vill miljönämnden påpeka att en eventuell kryssningsverksamhet även leder till ökat transportbehov och därmed trafikbuller (s 12). *CMP* är i slutfasen i framtagningen av en ny bullerutredning med Nyhamnen i fokus. När denna är klar under hösten 2018 kommer den att delges även SBK.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det kommer att ta lång tid att förverkliga planförslaget i sin helhet varför förutsättningarna för omvandlingen kommer att förändras över tid. Utbyggnad kommer därför löpande att behöva förhålla sig till hamnverksamheten samtidigt som hamnverksamheten behöver vidta åtgärder för att underlätta för en stadsutveckling i det centralstationsnära läget. Det pågår därför en dialog mellan Malmö stad och CMP för att finna bästa sätt att tillgodose båda samhällsintressena. Eftersom CMP redan frånträtt mark som i gällande miljö tillstånd förutsattes utgöra hamnområde kommer dagens miljö tillstånd också behöva diskuteras. Stadsbyggnadskontoret anser därför att det i dagsläget är ändamålsenligt att basera bullerutredningarna knutna till planförslaget på dagens bullersituation via verkliga mätningar.

Miljönämnden välkomnar ambitionen att låta bebyggelsen på södra Frihamnskajen skydda bostäder från eventuella störningar från fartyg och hamnverksamhet. Samtidigt vill nämnden påpeka utmaningen med samlokalisering av kryssningsverksamhet och andra typer av stadsbebyggelse. Lågfrekvent buller är en utmaning där det inte finns mycket erfarenhet, varken i Malmö eller andra svenska städer, hur den typen av buller sprids och vilka tekniska lösningar som eventuellt skulle kunna fungera för att minska dess påverkan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det lågfrekventa bullret blir en utmaning att hantera och att det kommer att behövas ett arbete mellan flera olika parter för att finna lämpligast sätt att hantera detta. I dagsläget finns det inga riktvärden för lågfrekvent buller, på det sätt som det finns för övriga trafik- och industribuller.

Trafikverket påpekar att såväl elektrifierade som dieseldrivna fordon trafikerar i omedelbar närhet till planerad ny bebyggelse och att störningarna från trafikbuller, verksamhetsbuller, dieselavgaser och belysning är väsentliga.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Till den fördjupade översiktsplanen har det tagits fram övergripande bullerutredningar där buller från järnvägstrafiken, och industribuller från hamnen är beräknade. Vid fortsatt planering ska kompletterande buller- och luftkvalitetsutredningar göras, där de övergripande utredningarna på områdesnivå visar att det finns behov av detta.

Peab Bostad AB ser ett behov av att tidigt i processen utreda och beakta de tekniska utmaningar som den täta och urbana stadsmiljön medför exempelvis vad gäller buller och dagsljus så att planerad bebyggelse säkerställs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En bullerutredning har genomförts för den fördjupade översiktsplanen och ytterligare utredningar ska, där det är påkallat utifrån den övergripande bullerutredningen, utföras inom ramen för de kommande detaljplanarbetena.

Miljönämnden anser att första meningen i tredje stycket om ”Malmös tillämpningsskrift för trafikbuller” bör utgå då den inte tillför någon information på lång sikt. Tillämpningsskriften är även under revidering och en ny kommer till största sannolikhet att vara klar hösten 2018.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget justeras så att det inte längre sker någon hänvisning till ”Malmö tillämpningsskrift för trafikbuller”.

Miljönämnden nämner de utmaningar med luftkvalité, särskild sot, som funnits i samband med utvecklingen i Nordhavn i Köpenhamn. Ett sätt att minska utsläpp från båtarna under sin tid i Malmö är att tillhandahålla land-el för strömförsörjningen. En utredning av för- och nackdelar med försörjning med land-el behöver därför genomföras (s12).

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att minimera utsläpp från båttrafiken och tillhandahållande av land-el för strömförsörjning vid kaj är en välkommen åtgärd. Ansvaret att utreda och genomföra detta vilar på CMP.

Länsstyrelsen i Skåne noterar att det i planförslagets MKB framgår att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid riskerar att överskridas i den östliga delen nära Frihamnsviadukten. Vid en utbyggnad enligt planförslaget kommer biltrafiken sannolikt att öka inom planområdet och åtgärder bör genomföras för att förhindra för höga halter i stadsmiljön. Vidare anges att det finns risk för att den nedre utvärderingströskeln (NUT) överskrids gällande PM10 längs de två öst-västliga huvudgatorna, och det är vid dessa gator särskilda hänsynstaganden eller åtgärder kan bli aktuella. Av planhandlingarna framgår att inför varje utbyggnadsetapp ska förnyade utredningar av luftkvalitet genomföras. Länsstyrelsen bekräftar kommunens bedömning att frågan om huruvida MKN för luft kan innehållas, kan komma att kvarstå vid kommande planläggning och prövningar. *Miljönämnden* instämmer med stadsbyggnadskontoret om att allmänna passager genom nya bostadskvarter ska finnas för att öka luftflödet på gatunivå och därmed motverka höga halter av luftföroreningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vid efterföljande planläggning kommer förnyade bedömningar av miljö kvalitetsnormerna för luft att utföras där det är aktuellt. Passager genom bostadskvarteren är en åtgärd för att motverka höga halter av luftföroreningar i gaturummet.

Miljönämnden anser att en utredning av vattenkvalitén behöver genomföras för att planförslagets förslag på olika vattenanknutna funktioner och aktiviteter ska kunna förverkligas. I denna utredning är det viktigt att inte enbart ha fokus på den bakteriologiska vattenkvalitén utan att hänsyn även tas till den kemiska vattenkvalitén. Olika aktiviteter i hamnbassängerna behöver undersökas för att se i vilken mån de olika aktiviteterna kan samsas. En marina nära badplatser kommer leda till intressekonflikter då utsläpp från båtar påverkar vattenkvalitén.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I samband med utveckling av området kring Nyhamnsbassängen behöver havsbotten höjs till inte mer än 4 meter under medelvattenstånd. I samband med det kommer djupare studier kring vattenkvalitén att behöva genomföras.

Miljönämnden anser att de raka gatorna som kantas av förhållandevis höga byggnader kan orsaka ogynnsamma vindförhållanden som motverka ett attraktivt stadsliv. *Miljönämnden* föreslår därför att en vindstudie (lokalklimat) genomförs. *Hanna Kiviniemi Köngäs* framför att närheten till havet bör beaktas så att det byggs in åtgärder som dämpar vinden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen ligger i ett vindutsatt läge. En simulering och analys av Nyhamnens vindförhållanden har genomförts av Lunds universitet (2017). Störst risk för starka vindar finns vid gatumynningarna i väster och då höga byggnader för ner vind mot marken, detta är dock främst ett problem där fasaden går ända ner mot marken. Utredningen föreslår ett antal åtgärder för att dämpa vinden, bland annat oregelbundna fasader, plantering i gatumynningarna och längs gatorna och att höga byggnader förses med utskjutande bottenvåningar. I

samband med den efterföljande detaljplaneringen kommer mer djupgående klimatutredningar att genomföras.

Farliga verksamheter och markföroreningar

Miljönämnden önskar att rubriken ändras från Farliga verksamheter till Industriell verksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kapitlet avser att redovisa förhållningssätt gentemot farliga verksamheter. Industriell verksamhet är inte per automatik farlig för omgivningen. Nuvarande rubrik bedöms vara tydligare och bibehålls.

Länsstyrelsen i Skåne och *miljönämnden* saknar en samlad bild av de ackumulerade hälso- och säkerhetsriskerna som tar hänsyn till kringliggande verksamheter. *Länsstyrelsen* påpekar att det finns ett flertal Sevesoklassade verksamheter av betydelse för områdets riskbild. Det gäller t.ex. verksamheter i Oljehamnen såsom OKQ8 AB, Interterminals Sweden AB och Nordic Storage AB. Enbart detta konglomerat av anläggningar som hanterar stora mängder petroleumprodukter har betydelse för den ackumulerade risken. Även Voestalpine Böhler Welding längs Lodgatan klassas som en Sevesoverksamhet som hanterar bl.a. fluorvätesyra. Denna verksamhet nämns inte i underlagen och denna risk har därför inte beaktats. Slutsatsen är att det finns ett flertal riskfrågor som inte vägts in i bedömningen och att genomförandet av ÖP Nyhamnen kan innebära risk för människors hälsa och säkerhet och att riskbilden bör hanteras i ett större sammanhang. Frågan om hälsa och säkerhet samt risken för olyckor kan därför komma att kvarstå vid kommande planläggning och prövningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad följer noggrant utvecklingen av stadens omgivningspåverkande verksamheter. Staden har angivna uppmärksamhetsavstånd från 21 anläggningar i eller i anslutning till Malmö som av länsstyrelsen klassats som farliga verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Vid nybyggnation eller ändring av verksamhet inom uppmärksamhetsavståndet ska behov av riskhänsyn bedömas genom tidigt samråd med räddningstjänsten och vid behov miljöförvaltningen. Ingen av de verksamheter som länsstyrelsen påkallar uppmärksamhet kring ger uppmärksamhetsavstånd som når planområdet.

Miljönämnden anser att riskanalyser och utredningar kommer att behöva göras även i den fortsatta planeringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utbyggnaden av planområdet sträcker sig över lång tid och vid varje utbyggnadsskede är det av intresse att se över vilka verksamheter som kvarstår inom eller i närheten av planområdet och vilka ämnen de hanterar.

Miljönämnden framför att godsspåret i anslutning till planområdets östra del kan betyda att vissa riskavstånd behöver beaktas vid planläggning av områden i närheten av spåret.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En riskutredning har tagits fram (Tyréns 2017-11-23) och som studerat de risker som följer med transporter på godsspåret i anslutning till planområdets östra del. Utredningen visar att föreslagen höjdskillnad mot järnvägen ger ett gott skydd men att det även kommer att ställas krav på

byggnaderna. Inget i utredningen tyder på att det skulle behövas riskavstånd kopplat till godsspåret och som förändrar planförslaget.

Räddningstjänsten Syd menar att formuleringen uppmärksamhetsavstånd till bangården bör ändras till skyddsavstånd. I Trafikverkets riskanalys från 2013 anges att det är först vid dessa avstånd som individrisken bedöms vara acceptabel till känslig bebyggelse så som flerbostadshus, skolor, förskolor mm.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Uppmärksamhetsavstånd är det avstånd bortom vilket inga ytterligare riskreducerande åtgärder behöver genomföras. Då bebyggelse uppförs närmare riskkällan än de angivna avstånden behöver riskfrågorna således uppmärksammas och eventuellt utredas. Begreppet uppmärksamhetsavstånd fungerar ur detta perspektiv väl.

Länsstyrelsen i Skåne påpekar att det ur PM Risk och säkerhet (Tyréns 2017-11-23) framgår att samhällsrisken inte har beräknats för den sammanlagda risken för de beaktade riskkällorna utan bedöms utifrån kvalitativa diskussioner ligga inom ALARP även om befolkningstätheten ökar, förutsatt att ett antal riskreducerande åtgärder införs. Länsstyrelsen menar att en ny riskbedömning bör göras så att individ- och samhällsrisken kan vägas samman så att det går att bedöma den ackumulerade risken. *Räddningstjänsten Syd* påpekar att varken Trafikverkets senaste riskanalys för rangerbangården från 2013, eller den kommande som är under framtagande, tar hänsyn till den framtida stadsutvecklingen utan utgår från dagens situation, d.v.s. att Nyhamnen i huvudsak utgörs av industri med låg persontäthet. Enligt den kommande riskanalysen är samhällsrisken redan vid nuvarande befolkningssituation hög och ligger delvis på oacceptabla nivåer. Vid förtätning kommer riskbilden således att försämrats ytterligare. Det saknas också en fördjupad analys avseende individrisken i framtaget risk-pm. Gasutsläpp har stora spridningsavstånd men eftersom sannolikheten för ett stort gasutsläpp har satts till 0 har individrisken bedömts vara acceptabel vid 60 m (inomhus) resp. 150 meter (utomhus). I den pågående riskanalysen för rangerbangården antas att sannolikheten för ett litet, mellan och stort gasutsläpp är $2,4 \times 10^{-5}$ för respektive storlek på utsläppet. Antagandet att sannolikheten för ett stort gasutsläpp är 0 bedöms vara dåligt underbyggt. Innan den framtagna risk pm:en är reviderad med hänsyn till detta anser *Räddningstjänsten Syd* att riskerna inte är tillräckligt utredda. *Volito Fastigheter AB* anser att det bör prövas om godsbangårdens verksamhet kan anpassas till stadens framväxt istället för att alla tillkommande lägenheter och kontor anpassas till risker på godsbangården.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är riktigt att Malmö stads översiktsplan borde utgöra underlag vid riskutredningarna för rangerbangården. Det är därför olyckligt att stadsbyggnadskontoret inte bjudits in till arbetet med den nyligen färdigställda riskanalysen för rangerbangården (2018). Då skulle det inte bara ställas krav på byggherrar och stadsplanerare att visa på effekten av säkerhetshöjande åtgärder inom rangerbangårdens influensområde, det skulle också ställas krav på en redovisning av vilka effekter som såväl befintliga som föreslagna säkerhetshöjande åtgärder inom rangerbangården ger på omgivningen. Trafikverket har låtit meddela att den nyligen framtagna riskanalysen inte är avsedd för riskvärdering vid stadsplanering utan för räddningstjänstens insatsplanering. Stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret har låtit ta fram en riskutredning som grundar sig på stadens kommunövergripande översiktsplan och de underlag och gränsvärden som är brukliga att använda i stadsplaneringssammanhang. På så sätt skulle det bli tydligare att förmedlas stadens långsiktiga avvägning mellan stadsbebyggelsens utveckling och

rangerbangårdens riskbild. Vid arbetet har samma konsult och ingångsvärden använts som vid Trafikverkets senaste riskutredning. Det finns i denna nya sammanvägda riskutredningen som tyder på att planförslagets intentioner inte skulle vara möjliga att förverkliga. Resultatet av utredningen kommer att infogas planförslaget.

Räddningstjänsten Syd anser att konsekvenserna vid de olika olycksscenarierna bör förtydligas så att de tydligt framgår i text, dvs. hur många som riskerar att omkomma vid en händelse. Hög samhällsrisk innebär att många personer kommer att påverkas vid en olycka. Även om sannolikheten kan vara liten så är det inte uteslutet att det händer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samhället är fullt av risker och de flesta kan inte helt uteslutas. Det gäller både för momentana olyckor som sådana vars effekt märks först på lång sikt. Det är inte möjligt att inom ramen för översiktsplanen ange beräkningsresultat över hur många som kan tänkas omkomma i händelse av olika sorters osannolika olyckor.

Räddningstjänsten Syd anser att stadsbyggnadskontoret bör sträva efter en så robust hantering av riskerna som möjligt. Närmst rangerbangården och transportlederna för farligt gods, bör därför främst mindre känslig markanvändning eftersträvas, dvs. verksamhet med låg persontäthet och vakna personer framför personintensiv verksamhet och sådan som kan omfatta sovande personer och känsliga personer såsom barn eller sjuka. Vid arbetsplatser och dylikt är också förutsättningarna att kunna hantera manuellt avstängningsbar ventilation större än i t.ex. flerbostadshus.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I arbetet med stadens utveckling är riskfrågorna betydelsefulla och det finns en strävan att nå en så robust hantering av riskerna som möjligt. Att närmst riskkällan lokalisera mindre känslig markanvändning är en vanlig åtgärd för att kunna utnyttja marken så effektivt som möjligt utan att för den skull äventyra malmöbornas säkerhet.

Länsstyrelsen i Skåne anser att planeringsriktlinjerna under kapitel ”Farliga verksamheter och markföroreningar” på ett tydligt sätt redovisar hänsynstagande och behov av åtgärder som rör de östligaste delarna av planområdet i relation till bl.a. godsbangården samt intilliggande järnvägsspår som ansluter norrut mot hamnområdet. Länsstyrelsen önskar att ställningstaganden och riktlinjer på liknande sätt redovisas för respektive geografiskt område inom hela planområdet. Vidare bör grundläggande förutsättningar som saknas idag, men som krävs för att göra föreslagen markanvändning lämplig, redovisas tydligare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den separata redovisningen av planområdets geografiska delområden avser att tydliggöra områdenas stadsutveckling. Det kan medföra många utmaningar att uppnå detta men de redovisas under de tematiska planeringsriktlinjerna.

Miljönämnden framför att första meningen under rubriken behöver ändras. I östra delen av planområdet finns en verksamhetsutövare som är registrerad under miljöfarlig verksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns en verksamhet i planområdets östra delar som är registrerad för farlig verksamhet. I verksamheten hanteras dock så begränsade mängder farliga ämnen att den inte kan betraktas medföra påtaglig risk för omgivningen.

Miljönämnden menar att när befintliga byggnader bevaras och fylls med nya funktioner, tex skolbarn, behöver dessa byggnader och utemiljöer undersökas på eventuella föroreningar. I de fall nya byggnader uppförs uppmanar nämnden att dessa byggs giftfria.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget poängterar vikten av sunda byggmaterial och en marksanering anpassad till planerad markanvändning.

Miljönämnden menar att samhällsekonomiska vinster skulle uppnås om det införs en planeringsriktlinje som anger att verksamheter med olika krav på ”renhet” i marken skulle hänvisas till olika platser beroende på markens föroreningsgrad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Större delen av planområdet är förorenat och behöver genomgå någon form av marksanering. Det finns inget som talar för avgörande vinster med att anpassa planområdets struktur efter markens föroreningsgrad. Det gör att planstrukturen, och de värden som uppnås med den, bedömts viktigare än konsekvenserna av markföroreningarna. Att i denna struktur sedan hänvisa funktioner till specifika platser beroende på markföroreningsgrad skulle säkerligen medföra samhällsekonomiska vinster. Det är dock osannolikt att markföroreningarna kommer att vara det som avgör intressentens val av lokalisering.

Miljönämnden anser att texten i näst sista planeringsriktlinjen om ”möjligheten att fylla upp med rena massor istället för att gräva bort befintliga ska beaktas” ska utgå.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att texten ”möjligheten att fylla upp med rena massor istället för att gräva bort befintliga ska beaktas” utgår.

SGI anser att den fördjupade översiktsplanen bör presentera en översiktlig geoteknisk beskrivning och redovisas en strategi för hur de geotekniska frågorna ska klarläggas i senare skede. SGI har ingen information som pekar på särskilt ogynnsamma förhållanden i det aktuella planområdet, men saknar således en översiktlig redovisning av de geotekniska förutsättningarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det inte finns något inom planområdet som talar för att det finns risk för ras/skred. Det finns därför inte heller tillräckliga skäl att tynga planförslaget med att redovisa de geotekniska förutsättningarna.

Avfallshantering

VA-Syd Avfallsavdelning ser positivt på hur tydligt avfallshierarkin och kopplingarna till avfallsplanen och översiktsplanen har gjorts men hade gärna sett ett förtydligande kring att den mindre kvartersnära återbrukscentralen ska ha fokus på möten, återbruk och kunskap. Att poängtera att funktioner för att laga, dela, hyra eller återanvända behöver ges plats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med information om de kvartersnära återbrukscentralernas fokus på möten, återbruk och kunskap.

Tekniska nämnden noterar att det behövs ett förtydligande om att den fullständiga sorteringen av avfall som uppkommer i vardagen såsom matrester, förpackningar, papper,

glas plast, metall samt restavfall ska placeras på kvartersmark och att det gäller både bostäder och verksamheter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Även om den fullständiga sorteringen av avfall behöver hanteras på kvartersmark, kan ytbehovet för dessa anläggningar minimeras genom att skapa kloka utformningar och smarta samordnings- och tillgänglighetslösningar.

Genomförande

Volito Fastigheter AB anser att en förvaltningsövergripande, beslutsmässig organisation som har full koll på tid och ekonomi, bör övervägas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Genomförandet av Nyhamnens utveckling har påbörjats och en förvaltningsövergripande organisation håller på att utvecklas. Eftersom det finns olika markägoförhållanden i Nyhamnen kräver de olika projektområdena anpassade genomförandeorganisationer som inkluderar såväl Malmö stad, de privata fastighetsägarna och de framtida byggherrarna på bästa sätt.

Jernhusen framför att det är av yttersta vikt att det utarbetas en modell som kan fördela de stora kostnaderna för gemensamma exploateringsarbeten, exempelvis gatu- och ledningsomläggningar, kajer, utfyllnader, broar och marksanering. *Volito Fastigheter AB* menar att den ekonomiska hållbarheten förutsätter att många delar på utvecklingskostnaderna och att detta samband bör förtydligas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Med tanke på den långa utbyggnadstiden av planområdet är frågan om till exempel gatukostnadsersättning mycket komplex. Olika modeller kommer att bli aktuella under genomföretiden.

JM AB önskar byggrätter på minst 100 lägenheter för att ge förutsättningar för en bättre byggekonomi. För att uppnå intentionerna om en ökad variation kan en tilldelning med 50 + 50 vara en lösning, dvs tilldelning av två projekt som i tid innebär att allt kan byggas i en följd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Byggrätternas fördelning hanteras inte inom ramen för en översiktsplan. Det avgörs i kommande markanvisningar.

JM AB anser att tomträtt med rimliga villkor i viss omfattning kan bli ett alternativ för bostadsrätter med sociala ambitioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser positivt på *JM AB*:s ambition att uppnå social hållbarhet. Villkoren för tomträtter avgörs inte i översiktsplaner.

Förskolenämnden anser att gestaltningskrav på förskolor ofta innebär merkostnader och att detta inte ensidigt ska belasta förskoleverksamheten. Det är vidare bra att förskolor ska kunna placeras i bottenvåningar i kontorsbyggnader men innebär det fördyringar krävs en dialog om ansvarsfördelning i ett tidigt skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En god gestaltad förskola behöver inte vara fördyrande. Däremot kan kostnader sparas genom innovativ utformning av ytorna

och synergieffekter uppnås. Tidiga samarbeten krävs i projektet vid inkludering annan fastighetsägare än kommunen.

JM AB anser att den senaste marktilldelningen Söder om badhuset i Hyllie, som är ett av områdena där staden fastställt ett marknadspris och att byggherrarna därutöver tävlade med bästa idé, är en bra form av tävlingsförfarande för båda parter. Principen högst pris tilldelas marken har på flera håll i landet visat sig ha stora brister och gynnar kortsiktighet och spekulation.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Former för marktilldelning beslutas inte inom arbetet med översiktsplaner. Stadsbyggnadskontoret hänvisar till kommande markanvisningsprogram.

Tekniska nämnden ifrågasätter om existerande normer, regelverk och lagstiftning verkligen behöver omprövas för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling och uppnå målen i planförslaget. Om det är så bör det redovisas vilka lagar, regler och normer som avses, samt på vilket sätt dessa ska omprövas. Nuvarande normer etc. är framtagna med syfte att uppnå hållbara städer, och förvaltningarnas respektive tjänstepersoner har som uppgift att följa dessa. Enligt tekniska nämndens mening är det därför en förutsättning att gällande lagar och regler efterföljs

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets geografiska förutsättningar förväntas ge utmaningar som kräver nytänkande och omprövande. Planförslaget kommer dock att justeras så att det framgår att gällande lagar alltid ska följas.

Miljönämnden anser att ett införande av en återbruks- och återvinningscentral för byggmaterial under områdets olika exploateringsfaser borde testas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret välkomnar alla initiativ till införandet av en temporär återbruk- och återvinningscentral för byggmaterial.

Sveriges Åkeriföretag anser att man i byggskedet ska ställa krav på en digital och effektiv logistikkedja där man ser hela Nyhamnen som ett projekt och kan få synergier som effektivare logistik, mindre miljöpåverkan och mindre administration. Man kan använda sig av bygglogistikcenter där alla byggtreprenörer delar på logistiktjänst inom hela Nyhamnen. Det finns framtagna standarder för detta genom BEAst (Byggbranschens Elektroniska Affärsstandard). *VA-Syd Avfallsavdelning* påpekar att det krävs tidiga beslut för var centralen för bygglogistik ska placeras och om denna i ett senare skede kan utvecklas till del av avfallslogistiken och kanske även leveranslogistiken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det framgår att det under utbyggnadstiden behöver sökas lösningar vars synergieffekter ger mindre miljöpåverkan och effektivare transporter än vad som är brukligt.

Volito Fastigheter AB anser att boendets attraktivitet och hållbarhet är beroende av att kommunal service, kollektivtrafik, gemensamma p-hus etc etableras tidigt. *Wihlborgs Tekniska nämnden* och *Fastigheter AB* vill poängtera vikten av att gatustrukturen snabbt kommer på plats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utställningsförslaget bygger på den täta och nära staden som är grunden till god service och hållbar trafik. Den övergripande gatustrukturen i Nyhamnen fastställs i och med antagandet av Översiktsplanen för Nyhamnen. Men redan idag ligger planförslaget till grund för Nyhamnens framtida struktur.

NCC Property Development AB är positiva till föreslagen utbyggnadsordning och uppfattar att deras fastighet är bland de första detaljplaneetapperna som arbetas fram.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnens utveckling kommer ske under en lång tid framöver. I planförslaget föreslås att den huvudsakliga inriktningen är att omvandlingen sker från centralstation i sydväst för att sedan avslutas med planområdets nordöstra delar.

Peab Bostad AB anser att Nyhamnen snabbast blir en tillgänglig och fungerande stadsdel om bebyggelsen mot Carlsgatan samt ut mot gamla hamnbassängen (Stockholmskajen och Hulkajen) görs klara i första hand. På så vis möjliggörs trygga miljöer att röra sig på från Malmö Centralstation till befintliga och etablerade mötespunkter längst ut på Grimsbygatan och möjlighet att bygga attraktiva värden längs med kajen. *Skanska Öresund AB* och *Volito Fastigheter AB* anser att det är viktigt att färdigställa Carlsgatan så snart som möjligt då stora etableringar redan är beslutade i dess direkta närhet. *Volito Fastigheter AB* framför vidare Carlsgatan är en viktig länk mellan Malmös östra och västra delar och att en utbyggnad längs gatan effektivt kopplar bangårdsområdet till innerstaden. Det är även viktigt att prioritera utbygganden av Carlsgatan så att de trafikflödena och de inflyttade längs Carlsgatans inte störs av byggarbetena. Färdigställande av Skeppsbron bör inkluderas i Carlsgatans utveckling, något som varit bortprioriterat alltför länge. *Volito Fastigheter AB* anser vidare att en utbyggnad av Jörgen Kocksgatan bör följa direkt efter Carlsgatan för att öka boendeattraktivitet och Hans Michelsengatan för att klara trafikförsörjningen. *Öresundshuset AB* anser att det är av vikt att utbyggnaden av Nyhamnen sker med början i befintliga och etablerade miljöer längs med Skeppsbron och från Centralstationen. Om grönstråket i Jörgen Kocksgatan förverkligas i tidigt skede vore det positivt för genomförandeprocessen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Områdena vid västra Carlsgatan, Skeppsbron och Stockholmskajen tillhör planområdets tidigaste utbyggnadsetapperna. Utveckling av Hulkajen är beroende på en flytt av den befintliga verksamheten längs kajen. Utbyggnaden av Jörgen Kocksgatan hänger samman med utbyggnaden av Hans Michelsengatan då trafiken behöver flyttas dit.

Tekniska nämnden framför att trycket på att utveckla planområdet redan är högt, och flera detaljplaner inom Nyhamnen är under framtagande. För att kunna säkerställa en bra dagvattenhantering över hela området är det viktigt att höjdtredningar genomförs för avrinningsområden som hör ihop med såväl nu pågående detaljplaner och som kommande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget tar hänsyn de övergripande höjdstudier som har gjorts i samband med framtagandet. Fördjupade studier kommer göras i den fortsatta planeringen.

Servicenämnden vill påtala att nyttjandet av förskolegårdar utanför verksamhetstid för annan aktivitet erfarenhetsmässigt inte har fungerat särskilt väl och dess lämplighet bör därför utredas ytterligare i kommande detaljplanearbete.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utställningsförslaget innebär att området ska kunna täcka behovet av 1000 förskoleplatser. Att samutnyttja förskolegårdar kan ge positiva effekter på stadsmiljön men behöver prövas i varje enskilt fall.

Servicenämnden ser positivt på intentionerna med flexibla byggnader, som innebär att en förskola med enkla medel kan fungera som skola och tvärtom. Det finns dock en utmaning med denna typ av intention då verksamheterna på flera punkter ställer olika krav och har olika behov. Ett fördjupat utredningsarbete tillsammans med berörda förvaltningar måste därför till.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser fram emot ett samarbete med avsikt att skapa flexibla skolbyggnader.

VA Syd – Avdelningen för ledningsnät framför behovet av en strukturplan för områdets huvudledningsstråk. Omvandlingsarbetet kommer att pågå succesivt under lång tid.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser fram emot en fortsatt dialog och samarbete kring den framtida planeringen av områdets huvudledningsstråk.

VA Syd – Avdelningen för ledningsnät utreder en genomgripande förnyelse av avloppssystemet mellan staden och Sjölunda avloppsreningsverk. Ett av alternativen är att bygga Malmö avloppstunnel som på sikt innebär att tryckavloppssystemet helt kan tas ur drift. Tidsperspektiven är emellertid långa och om en avloppstunnel beslutas byggas, kan denna inte stå färdig före 2035. Avloppssystemet ovan mark kommer att anslutas till tunneln via störtshakt. Några av dessa kommer att ligga i Nyhamnen, utrymme för dessa kan behöva reserveras i ett tidigt skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser fram emot en fortsatt dialog och samarbete kring den framtida planeringen för områdets avloppstunnel.

Sjöfartsverket kan konstatera att delar av myndighetens operativa verksamhet tvingas flytta från området och någon ny lokalisering/ersättning finns ännu inte på plats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser fram emot en fortsatt dialog och samarbete kring den nya lokaliseringen av Sjöfartsverket operativa verksamhet.

Förskolenämnden och *Malmös Ideella* vill lyfta vikten av att involvera malmöbor i den fortsatta planeringsprocessens alla skeden. En vidareutveckling kring detta vore intressant i förslagets avsnitt kring genomförande. *Förskolenämnden* framhåller vikten av att lyfta barnperspektivet på planeringen av området genom att bland annat involvera barn i den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser fram emot en fortsatt dialog med medborgarna och anser också att barnperspektivet behöver lyftas i dessa sammanhang.

JM AB hoppas i ett tidigt skede bjudas in till en byggherredialog men förstår att staden på egen hand valt att forma utbyggnaden av etapp 1 vid Nyhamnsbassängen. Marknadens aktörer har bäst förutsättningar att bedöma vilka produkter för bostäder och kommersiella

lokaler som marknaden efterfrågar, varför det vore mycket olyckligt om en dialog inte kommer till stånd. MKB *Fastighets AB* och *Volito Fastigheter AB* är positiva till uppmaningen om samverkan och ifrågasättande av invanda rutiner och konventionella metoder. *Skanova* har ett omfattande ledningsnät i hela området och önskar bli inbjudna till samrådsmöten om helheten i området såväl som för varje delprojekt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets utbyggnad har redan påbörjats. Eftersom det finns olika markägoförhållanden krävs det olika genomförandeformer mellan Malmö stad, privata fastighetsägare och byggherrar. Nya former av dialog och samarbeten välkomnas. Stadsbyggnadskontoret ser fram emot en dialog och ett samarbete kring framtida ledningsarbeten.

På längre sikt

Niklas tycker att det ska förberedas för en utbyggnad av Nyhamnen norrut. En sådan går enkelt att bygga samman med övriga staden. Det går rätt lätt att bygga ihop med övriga staden och kan även rymma ett stort grönområde.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets struktur och innehåll är anpassad för att på sikt kunna växa norrut. Det är oklart när detta skulle kunna ske.

Wihlborgs Fastigheter AB framhåller att infrastrukturen redan idag är ansträngd. Tillförs inga nya förbindelser till Västra hamnen blir utvecklingen i Nyhamnen kraftigt hämmad och i förlängningen inte hanterbar, vilket inte bidrar till den högkvalitativa stadsmiljö som Malmö stad eftersträvar. *Wihlborgs* tagit fram ett förslag på en tunnelförbindelse och erbjudit sig att finansiera denna. *Peab Bostad AB* menar att en ny anslutning från Mellersta hamnen till Västra hamnen riskerar att förstöra den uppskattade och vackra miljö som har skapats kring Kockums gamla varv, Dockan. Reservatet föreslås istället flyttas norrut så att den går till Västra hamnen via Spillepengsgatan-Lappögatan. Placeringen skulle då följa den yttre skyddsbarriären i norr. För att nå Nyhamnen förlängs Svartögatan som ansluts till Lodgatan. Alternativt att Flintränegatan utvecklas och blir den nya länken från Mellersta hamnen till Nyhamnen. *Daniel Nevala* och *Göran Tegenrot* påtalar också behovet av fler förbindelser mellan Västra hamnen och Norra/Mellersta Hamnen för att avlasta trafiken i Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad är väl medveten som dagens trafiksituation och det finns goda skäl att löpande följa trafikutvecklingen. Det är därför viktigt med en beredskap för att hantera olika scenarios för att på ett robust sätt kunna möta framtiden. Det är av detta skäl som även den kommunövergripande översiktsplanen redovisar en ny vägförbindelse mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen. I planförslaget redovisas den under rubriken ”På längre sikt”. Förbindelsen är dock förknippad med flera andra frågeställningar som också behöver utredas, till exempel möjligheten till kustskydd mot höga havsvattennivåer, framtida metrostationer i Västra hamnen, kostnader för landanslutningar till förbindelsen, nya stadsutvecklingsprojekt, hamnverksamhetens anspråk och finansieringen. Dessa frågeställningar måste sättas i ett sammanhang. Malmö stad ser således att det finns ett framtida utredningsbehov för att klargöra förutsättningarna för utvecklingen i Malmös hamnområden och avser att initiera ett sådant arbete.

Burlövs kommun konstaterar att Malmö stad under lång tid planerat för ett yttre godsspår. *Burlövs kommun* anser fortsatt att det är olämpligt med fler godsspår genom kommunen

och vill erinra om att det ännu inte finns några uttalade planer på ett yttre godsspår vare sig på regional eller statlig nivå. Mot bakgrund av det som ovan anförts ser Burlövs kommun planerna på ett yttre godsspår som oacceptabla. Därutöver skulle ett godsspår längs Västkustvägen bli ytterligare en barriär mellan bebyggelsen i Burlöv och Spillepengen, som är Malmös och Burlövs gemensamma rekreationsområde.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I CMP:s utredning ”Infrastrukturutredning 2015-2030 - utmaningar och åtgärder för att möta ökande godstransportvolymerna via Malmö och nytt logistikcentrum Norra hamnen”, från 2012, presenterades tankar kring hur bangården skulle kunna avlastas genom att på mer direkt sätt låta Norra hamnens järnvägstrafik kopplas till stambanan. En koppling längs Västkustvägen var en möjlighet. Den skulle kunna lyfta ut även övrig godstrafik från centrala Burlöv. Det vore olyckligt att avfärda alternativa lösningar innan alla inblandade parter har utrett frågan.

Riksintressen

Länsstyrelsen i Skåne noterar att planförslaget redovisar riksintresse för godsbangård och personbangård som geografiskt avgränsade riksintressen. Länsstyrelsen konstaterar att riksintresseanspråket av Trafikverket enbart är funktionsbeskrivet. Varje åtgärd som kan komma att påverka riksintressfunktionerna negativt ska uppmärksammas. Föreslagen geografisk avgränsning av riksintresse för Malmö Centralstation och för Malmö rangerbangård godtas därför inte. *Jernhusen* menar att det är olyckligt att riksintressena är så oprecisa i vad de avser och dess utbredning. *Jernhusen* ser det därför som nödvändigt att berörda parter försöker hitta preciseringar av riksintressena, och *Jernhusen* deltar gärna i ett sådant arbete.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Redovisningen av riksintresset för Malmö godsbangård kommer att ändras så att det framgår att riksintresset enbart är funktionsbeskrivet.

Länsstyrelsen i Skåne bedömer att det finns risk för att riksintresse för kommunikation järnväg inte tillgodoses vad gäller nya föreslagna broar över bangården utöver den som föreslås i anslutning till befintliga perronger. Även att föreslagen bebyggelse inom nuvarande bangårdsområde söder om Carlsgatan riskerar att påtagligt skada funktionen för riksintresse för järnväg (befintlig station Malmö Centralstation samt Malmö rangerbangård). *Trafikverket* påtalar att det för närvarande pågår en översyn av Malmö bangård, bland annat med hänsyn till höghastighetsjärnvägen, längre och tyngre tåg och behov av ökad kapacitet och förbättrade flöden. Den förändrade markanvändningen som föreslås av bangårdsområdet längs Carlsgatan förutsätter att befintliga funktioner kan omlokaliseras. I nuläget kan Trafikverket inte acceptera att det planeras för omvandling på vår järnvägsfastighet förutom där detaljplaneprocessen redan pågår.

Avgränsningen/preciseringen av riksintresset Malmö bangård ska helt utgå ur den fördjupande översiktsplanen. Det är Trafikverket som tar initiativ till och ansvarar för att en precisering av riksintressen sker. *Jernhusen* delar uppfattningen att möjligheterna att fortsatt bedriva tågtrafik för både person- och godstransporter är av yttersta vikt. Samtidigt är *Jernhusen*'s bedömning att den nu föreslagna utbyggnaden av Nyhamnen inte påverkar det intresset negativt. Det är dock viktigt att det görs en samlad bedömning av samhällsnyttan, exempelvis skapar möjligheten att bygga arbetsplatser och bostäder i stationsnära lägen en mycket stor nytta som kan behöva ställas mot andra. *Kamikaze Arkitekter AB* anser att obsoleta delar av spårområdet ska läggas ner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bangården står inför nya utmaningar. Den behöver bland annat anpassas för höghastighetståg, godståg som blir allt längre, servicefunktioner som måste uppgraderas och en planskild koppling mellan stambanan och spåren in till centralhallen. Det är därför välkommet att Trafikverket nu startat en analys över hur bangården ska kunna möta framtida behov bortom år 2050, något som stadsbyggnadskontoret efterfrågat. Region Skåne har redan i utredningen ”Utveckling av godsbangårdar i Skåne” (2018) kunnat visa att godsbangården inom en snar framtid inte kommer att ha kapacitet att hantera godsflödena, även om den byggs om. Utredningen förordar att expansionen av godsbangården sker på annan plats. Det är därför olyckligt att föregripa det pågående utredningsarbetet genom att hävda att det långsiktigt inte finns möjlighet att skapa ny bebyggelse längs Carlsgatan och gc-broar över bangården. Nyhamnens utbyggnad kommer att pågå över lång tid och stadens långsiktiga intention måste redovisas öppet även om förslaget inte kan realiseras förrän i slutet av planperioden. Malmö stad avser i det fortsatta samarbetet bistå med lösningar på bangårdens utmaningar. Stadsbyggnadskontoret kan inte se att ny bebyggelse i anslutning till centralstationen, och därmed ökat resandeunderlag, skulle äventyra riksintresset för Malmö Centralstation, snarare tvärt om.

Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att föreslagen spårvagnsdepå öster om Västkustvägen inte ingår i planområdets geografiska avgränsning, men i de delar där föreslagen placering är en förutsättning för planens genomförande kan frågan om påverkan på riksintresset bli aktuell.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den redovisade spårvagnsdepån öster om Västkustvägen ligger utanför planområdet men utgör en förutsättning då den redovisas i den kommuntäckande översiktsplanen.

Länsstyrelsen i Skåne godtar kommunens förslag till ny geografisk avgränsning av riksintresseområdet för Malmö hamn avseende Södra Frihamnskajen samt nordöst om Grimsbygatan och strax söder om väg Frihamnskajen. Detta sker under förutsättning att Nyhamnen utvecklas etappvis med en kontinuerlig uppföljning och säkerställande av åtgärder för att hantera hamnens omgivningspåverkan såväl som behov av t.ex. infrastruktur. Det bör påpekas att befintligt järnvägsnät strax väster om Lodgatan fortsatt utgör riksintresse för järnväg som förbindelsestråk till Malmö hamn. *Trafikverket* och *Sjöfartsverket* menar att en avgränsning av södra delen av riksintresse hamn så som föreslås kan accepteras. *CMP* anser att frågan huruvida kryssningsfartyg är en del av ett riksintresse eller ej är en icke-fråga. Kryssningsverksamhet är en del av hamnverksamhet och riksintresset säkerställer hamnverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar att den föreslagna ändringen av avgränsningen av riksintresset för Malmö hamn har accepterats. Det bör samtidigt påpekas att industrihamnens båda bassänger blir inestängda när en ny bro anläggs över industrihamnsrännan, kustskydd behöver anläggas mot förväntade havsnivåhöjningar, betydelsefulla naturvärden har hittats inom riksintresseområdet och att det pågår en dialog mellan Malmö stad och *CMP* för att finna sätt att tillgodose såväl stadens önskan att använda central mark effektivt som hamnens önskan att fortsätta utvecklas. I ett sådant arbete behöver även eventuella omlokaliseringar av diverse funktioner studeras. Enligt stadsbyggnadskontoret finns det därför goda skäl att se över riksintresseområdet i sin helhet.

Länsstyrelsen i Skåne bedömer att det finns risk för att riksintresset hamn inte tillgodoses vad gäller en full utbyggnad enligt ÖP Nyhamnen. Detta är beroende på ett flertal förutsättningar som inte är säkerställda. Frågan avseende om riksintresset tillgodoses kan därför komma att kvarstå vid kommande prövningar bland annat beroende på hur långt stadsdelens utbyggnad detaljplanlagts, gällande miljötillstånd och hamnområdets influensområde avseende störningar såsom buller, emissioner och risken för olyckor. *Tekniska nämnden* framhåller att planförslaget visar på goda möjligheter att utveckla blandad stadsbebyggelse och samtidigt säkerställa hamnverksamhetens utveckling, men att det förutsätter stora planerings- och utredningsresurser. Det är viktigt att tät och hög bebyggelse, med funktioner som kan samspela med hamnens verksamheter, etableras tidigt på till exempel Nyhamnspirens norra sida och runt magasinsbyggnaderna M1 och M2 så att annan bebyggelse kan uppföras i skydd av denna. Förslaget visar på goda möjligheter för detta. Dagens miljötillstånd för hamnverksamheten måste anpassas både till nu gällande förutsättningar och vart efter stadsutveckling och hamnutveckling fortsättningsvis utvecklas i samspel. Det kräver också att Frihamnen, som omfattas av riksintresset Malmö hamn, kan säkerställas på annat sätt, så att det kan upphävas i denna del. Hamnverksamheten kan på sikt förflyttas och koncentreras mot mellersta och norra hamnen, men en sådan förflyttning innebär stora investeringsbehov för att säkerställa en modern och rationell hamn. Finansiering av en sådan omställning måste bäras brett. *CMP* noterar att planförslaget anger att *CMP*:s miljötillstånd bör revideras för att frånräkna bullerkällor som inte längre är aktiva (MKB s17) och för att ta hänsyn till att bullerkällor flyttats geografiskt längre norrut och att Nyhamnen utvecklas (SR s68). Ett erhållit miljötillstånd gäller tills det att tillståndsmyndigheten väljer att ompröva tillståndet, inte när *SBK* tycker att villkoren inte passar deras planer. Tillståndsmyndigheten omprövar endast när verksamheten har genomgått förändringar som kan ha betydande effekt på de miljöbedömningar som presenterades i *MKB*:n tillhörande tillståndsansökan. I dagsläget är det inte tal om att dominanta bullerkällor för Nyhamnen inte är aktiva. Kryssningsfartyg och biltransportfartyg kommer fortfarande angöra på samma kajer som tidigare. De bullerkällor som flyttar norrut är uppställning av personbilar. Detta är inte en dominant bullerkälla för Nyhamnen. Därför finns det inte fog för en omprövning. Enligt (SR s68) ”förs en dialog mellan *SBK* och *CMP* om möjligheten att justera nu gällande miljötillstånd”. Att det pågår en dialog stämmer, men slutsatsen av den dialogen var också att *CMP*:s nu gällande miljötillstånd inte kan och inte ska justeras. *Sjöfartsverket* vill poängtera att influensområdet från kvarvarande hamnverksamheter med avseende på buller, vibrationer, emissioner etc. skall kvarstå i sin helhet för att inte äventyra framtida miljötillstånd för kvarvarande hamnverksamhet. Det bör framledes åligga Malmö stad att vid framtagande av enskilda detaljplaner inom Nyhamnsområdet ta fram adekvata utredningar som visar hur funktionerna för riksintresset Malmö hamn kan garanteras på längre sikt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö hamns utveckling är viktig inte bara för Malmö utan för hela regionen. Planområdets utbyggnad kommer därför löpande att behöva förhålla sig till hamnverksamheten samtidigt som åtgärder behöver sökas för att underlätta för en stadsutveckling i det centralstationsnära läget. Det pågår därför en dialog mellan Malmö stad och *CMP* för att finna bästa sätt att tillgodose båda samhällsintressena.

Länsstyrelsen i Skåne och *Trafikverket* godtar kommunens förslag att avslutas riksintresset för väg E6.01 Västkustvägen norr om Malmö kombiterminal/Containergatan. *CMP* vill gärna få förtydligat om E6.01 innebär att E6 avslutas vid Containergatan och inte till gatusystemet i Norra hamnen?

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar att den föreslagna ändringen av riksintresset för E 6:01 Västkustvägen har accepterats och nu avslutas vid Containergatan.

Länsstyrelsen i Skåne vill uppmärksamma att Energimyndigheten har lämnat förslag på att Öresundsverket ska utgöra riksintresse för energiproduktion. Länsstyrelsen har vid tidpunkten för detta yttrande inte lämnat sina synpunkter på förslaget men när ett eventuellt förslag beslutas har myndigheten att bevaka att riksintresset tillgodoses i kommande prövningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett utpekande av Öresundsverket som riksintresse bedöms inte påverka planområdets fortsatta utveckling.

Konsekvenser

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden anser att konsekvensbeskrivningen bör kompletteras under rubriken "Samhällsservice" med behovet av samhällsservice för äldre.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samhällsservice för äldre, så som äldreboende, är en naturlig del av den blandade staden och som planförslaget tar höjd för. Konsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med att samhällsservice inkluderar även samhällsservice för äldre.

MKB Fastighets AB påpekar att utmaningar framförallt ligger i att målsättningarna för Nyhamnen är mycket högt ställda kring allt ifrån social hållbarhet till arkitektur samtidigt som höga exploateringskostnader föreligger och känner därför en oro för att de ekonomiska förutsättningarna inte fullt ut kommer att kunna möjliggöra ambitionsnivån. MKB Fastighets AB ser därför positivt på förtydligandet kring att exploateringsekonomin behöver fördjupas löpande och att detta kan komma att påverka områdets utbyggnad och innehåll.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget förordas framtagande av en samhällsekonomisk analys som påvisar långsiktiga värden som Nyhamnens omvandling kan ge och som inte avspeglar sig i traditionella företagsekonomiska beräkningar och att kommunekonomiska studier genomförs inför utbyggnadsetapperna.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljönämnden anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och detaljerad. Vissa aspekter som rör dagvatten, buller, luftföroreningar eller riskhantering ligger på en mer detaljerad nivå än själva plandokumentet. Därför rekommenderar nämnden att planen lyfter in dessa aspekter alternativt hänvisar tydligt till miljökonsekvensbeskrivningen så att dessa aspekter inte förbises i den fortsatta planeringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagets tematiska planeringsriktlinjer kommer att kompletteras med information från miljökonsekvensbeskrivningen, eller med en hänvisning till denna där det är mer ändamålsenligt.

Miljönämnden anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med information om konsekvenserna av planförslaget och möjligheten att uppnå god ekologisk och kemisk potential för vattenområdet Malmö Hamn. *Lomma kommun* framför att varken miljökvalitetsnormerna eller vattenförekomsterna är korrekt beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen då det gissningsvis rör sig om ett kraftigt modifierat vatten. Dessa kan aldrig uppnå god ekologisk status.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen justeras så att det framgår att måttlig ekologisk status ska uppnås till 2027.

CMP håller med om att resurser ska tas tillvara och därmed en yteffektivisering ligga i fokus. *CMP* håller dock inte med om att det är staden som ska planera för att hamnens verksamhet ska bli mer yteffektiv som anges på s17 i MKB:n. Det bör vara *CMP*:s beslut som är insatt i de logistiska frågorna. Oavsett, så arbetar *CMP*, som privatägd hamn, redan intensivt med yteffektivisering då intäkterna från verksamheten måste stå i proportion till kostnaden för bland annat nyttjanderätten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att justeras så att det istället framgår att det förs dialog med *CMP* om hur stadsutveckling och hamnutveckling kan samverka på bästa sätt.

CMP noterar att det i miljökonsekvensbeskrivningen (s16) och i samrådsredogörelsen (s44) står ”Moderna båtar är tystare...”och ”...moderna kryssningsfartyg bullrar avsevärt mindre än äldre fartyg.” Antagandet är inte en självklarhet. Många gånger när krav på avgasrening har införts så kan bullernivån öka. Detta har noterats vid jämförelse mellan bensindrivna och dieseldrivna personbilar och när stadsbussar gick från diesel till gas. Bullret ökade.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att justeras och istället kompletteras med en skrivning om att det pågår ett internationellt arbete med att klassificera fartyg efter deras bulleralstring. På så sätt skulle man i förväg veta när ett bullrande fartyg kommer in och hänvisa det till en annan kaj. Detta kan på sikt skapa stora möjligheter för fartygstrafik i centrala lägen av staden.

Samrådsredogörelsen

CMP noterar att det i samrådsredogörelsen (s44) står ”...lågfrekvent buller är ett problem, framför allt när fartygen anlöper och lämnar kaj.” Fartygen genererar även lågfrekvent buller när de ligger förtöjda och de ligger still i flera timmar eller dygn, inte bara ett par minuter som vid anlop.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med uppgifter om att fartygen kan generera lågfrekvent buller även när de ligger förtöjda.

CMP instämmer med samrådsredogörelsen (s44) att ”...antalet anlop är få och begränsat till sommarsäsongen.” Både *CMP* och Malmö stad har dock en förhoppning om att antalet anlop ska växa. Därmed kommer eventuell bullerproblematik att växa i samma takt om inte korrekt åtgärder vidtagits. Vidare är det också under sommaren som många vill sitta på balkonger, vistas ute, sova med fönstret öppet osv. Anlop kan även ske under jul och nyår, vilket förekommer idag i Köpenhamn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I dagsläget är antal anlöp med kryssningsfartyg få men i planförslaget anges att kryssningsverksamheten ska kunna expandera. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med information om behovet av gemensamma lösningar för att hantera eventuella bullerstörningar och att kryssnings säsongen kan komma att förlängas.

E.ON Energilösningar AB (tidigare E.ON Värme Sverige AB) framför att kommunen i samrådsredogörelsen har feltolkat det framförda behovet av utrymme i gatumark för ledningsdragnings (s61). Det är inte en fråga om ytbehov för byggplatser utan istället är avsikten med skrivningen att redan tidigt göra kommunen uppmärksam på att planera gaturummet så att viktig infrastruktur får plats. För ledningsägarna är det en nödvändighet att kunna förlägga ledningar samt att sedan kunna bedriva ett rationellt underhåll av desamma. För trånga utrymmen eller närheten till trädplanteringar kan göra det svårt att samexistera med andra ledningar respektive bedriva rationellt ledningsunderhåll.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vikten av att åstadkomma ett rationellt ledningsunderhåll poängteras i planförslaget, inte minst i genomförandekapitlet. Där poängteras att ett kulvertsystem avsett för samtliga ledningar under mark eventuellt skulle underlätta kommande ledningsunderhåll.

E.ON Energidistribution AB (tidigare E.ON Elnät Sverige AB) har som tidigare nämnts en fördelningsstation på fastigheten Hamnen 2:198. I samrådsredogörelsen har kommunen nämnt att det finns skäl att söka ersättningslägen för denna station och att nya kostsamma investeringar i stationen därför bör avvakta. E.ON Energidistribution vill förtydliga att investeringar som är föranledda av utbyggnaden i området inte kan avvakta. När kapaciteten i fördelningsstationen och i ledningar anslutna i stationen inte är tillräcklig är bolaget skyldigt att investera i anläggningen för att möjliggöra nyanslutning. Däremot kan de investeringar som avser förnyelse och modernisering i en anläggning ofta senareläggas några år.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har i planförslaget velat göra E.ON uppmärksam på att fördelningsstationen på sikt inte kommer att kunna ligga kvar på samma plats som idag. E.ON avgör på egen hand huruvida investeringar i befintlig anläggning ska genomföras.

Miljönämnden påpekar att SWECO:s PM om luftföroreningar (daterat 2015-12-18, reviderat 2017-10-19), som utgjort underlag för bedömning av luftkvalitet och miljö kvalitetsnormer, har genomförts med monogrammetoden, vilket ger en väldigt förenklad bild över luftkvaliteten i området och inte bör utgöra underlag för bedömning av hur väl miljö kvalitetsnormerna uppfylls. Malmö stad genomför egna beräkningar av luftföroreningssituationen, dessa bör Stadsbyggnadskontoret ta del av som referensmaterial. Den förenklade beräkningsmodellen innefattar att kvävedioxidutsläpp från industriell verksamhet och båttrafik inkluderas i bakgrundshalterna istället för att illustrera de lokala spridningsvägar de kan få. Upplägget kan ge en förmildrad bild för flera lokala delar av området. Då lokal påverkan kan uppstå på flera platser i området påverkar det möjligheterna till antalet ostörda ytor med ren luft. Lantmännens anläggning som ligger mitt i planområdet har utsläpp av stoft och hade 2017 förbränning av naturgas motsvarande 2323 MWh. Vidare innefattar inte utredningarna hur området påverkas av flyktiga kolväten, partiklar, lukt, och stoft.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De beräkningar som är gjort har gjorts utifrån den planerade bebyggelsen, inte dagen situation. Planområdets utbyggnad kommer

att ske etappvis och några existerande verksamheter kommer att omlokaliseras. Dialog förs med Lantmännen om en omlokalisering inför att denna del av planområdet blir aktuell för ny bebyggelse ca år 2030. Nya bedömningar kan bli aktuella för kommande detaljplaner och då beslutas också om vilken beräkningsmodell som är bäst att använda. Stadsbyggnadskontoret tar gärna del av miljöförvaltningens egna beräkningar inför ett sådant arbete.