Malmö stad
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2023-09-28 kl 13:00-17:55
Plats	Sessionssalen, Rådhuset
Utses att justera	Sofia Hedén (S) Lars-Johan Hallgren (SD)
Justeringen	2023-10-11
Protokollet omfattar	§173

Underskrifter

Sekreterare ..... Louise Lagerlund

Ordförande ..... Carina Nilsson ..... Björn Gudmundsson, § 174

Justerande ..... Sofia Hedén (S) ..... Lars-Johan Hallgren (SD)

Beslutande ledamöter

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S)
Farishta Sulaiman (M)
Magnus Olsson (SD)
Emma-Lina Johansson (V)
Andréas Schönström (S)
Frida Trollmyr (S)
Rickard Åhman Persson (SD)
Mohamed Yassin (MP)
Carin Gustafsson (V)
Anders Rubin (S)
Roko Kursar (L)
Josefin Anselmsson (M)
Carina Nilsson (S) (Ordförande)
Lars-Johan Hallgren (SD)
Sedat Arif (S)
Anja Nordberg Sonesson (M) (Andre vice ordförande)
Showan Shattak (V)
Sofia Hedén (S)
Tony Rahm (M)
Anders Pripp (SD)
Stefana Hoti (MP)
Amani Loubani (S)
Michael Hård af Segerstad (SD)
Linda Eklund (L)
Bengt-Göran Svensson (S)
Sadiye Altundal (V)
Håkan Fäldt (M)
Juan-Tadeo Espitia (S)
John Eklöf (M)
Anders Skans (V)
Shler Murad Bradostin (S)
Haqvin Svensson (M)
Björn Gudmundsson (S) (Vice ordförande)
Surra Al Sakban (MP)
Sanna Axelsson (S)
Gunilla Ryd (V)
Håkan Ask (SD)
Arwin Sohrabi Nejad (S)
Christina Wessling (S)
Linda Obiedzinski (M)
Anfal Saad Mahdi (V)
Helena Grahn (M)
Susanne Jönsson (S)
Anders Andersson (V)
Dündar Güngör (S)
Anders Olin (SD)
Albin Schyllert (M)
Anders Nilsson (S) ersätter Mubarik Mohamed Abdirahman (S)
Marie Tanndal (S) ersätter Olga Krivtsova (S)
Peter Johansson (S) ersätter Jan Olsson (S)
Ingrid Gunnarson (M) ersätter John Roslund (M)
Bo Mats Brogren (M) ersätter Helena Nanne (M)

Darko Simic (M) ersätter Malin Ahlström (M)
Jenny Bengtsson (SD) ersätter Jacqueline Maly (SD)
Stefan Claesson (SD) ersätter Jörgen Grubb (SD)
Nichlas Holmgren Gellersten (SD) ersätter Lisbeth Persson Ekström (SD)
Nina Jakku (V) ersätter Boel Pettersson (V)
Isabel Enström (MP) ersätter Janne Grönholm (MP)
Eva Christina Bertz (L) ersätter Sara Wettergren (L)
Kay Lennart Wictorin (C) ersätter Emelie Nyman (C)
Martin Molin (C) ersätter Anton Sauer (C)

Ej tjänstgörande ersättare

Amanda Johannesson (S)
Shaip Morina (S)
Amanda Traneborn (M)
Niclas Röhr (M)
Petra Lundgren (M)
Eva Hallén (SD)
Patrick Angelin (SD)
Maria Dexborg (V)
Lisa Stolpe (V)
Marek Lakatos (V)
Tobias Petersson (V)
Malte Tängmark Roos (MP)
Joel Laguna Ascacivar (L)

Övriga närvarande

Louise Lagerlund (stadsjurist)
Pamela Lindqvist (nämndsekreterare)
Martin Ljungberg (nämndsekreterare)
Jonas Rosenkvist (avdelningschef)
Magdalena Bondeson (sektionschef)
Janni Olsson (sekreterare Kommunstyrelsens ordförande)
Aron Regnéll (politisk sekreterare (M))
Charlotte Frank (politisk sekreterare (L))
Matilda Klefström (politisk sekreterare (L))
Ursula Savonius (politisk sekreterare (L))

§ 173 Översiktsplan för Malmö 2023

STK-2023-1005

Sammanfattning

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska även ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Kommunstyrelsen gav 2019 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera översiktsplanen från 2018. Förslaget till ny översiktsplan har varit ute på samråds- och granskningsremiss. Stadsbyggnadsnämnden har därefter återkommit med förslag till ny översiktsplan för antagande. Stadskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta Översiktsplan för Malmö 2023.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. Kommunfullmäktige antar Översiktsplan för Malmö 2023 att ersätta nuvarande Översiktsplan för Malmö antagen av kommunfullmäktige i § 135 den 31 maj 2018.

Beslutsgång

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S), Arwin Sohrabi (S), Martin Molin (C), Kay Wictorin (C), Stefana Hoti (MP) och Roko Kursar (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Tony Rahm (M) yrkar att ärendet ska återremitteras till stadsbyggnadsnämnden i syfte att arbeta in de delar som framgår av Moderaternas reservation i kommunstyrelsen.

Arwin Sohrabi (S), Roko Kursar (L) och Stefana Hoti (MP) yrkar avslag på Tony Rahms (M) yrkande om återremiss.

Anders Olin (SD) yrkar bifall till eget förslag till översiktsplan i enlighet med vad som framgår av Sverigedemokraternas reservation i kommunstyrelsen.

Arwin Sohrabi (S), Roko Kursar (L) och Stefana Hoti (MP) yrkar avslag på Anders Olins (SD) yrkande.

Anders Skans (V) yrkar bifall till eget förslag till översiktsplan i enlighet med vad som framgår av Vänsterpartiets reservation i kommunstyrelsen.

Stefana Hoti (MP) och Roko Kursar (L) yrkar avslag på Anders Skans (V) yrkande.

Under överläggningen i ärendet yttrar sig även Magnus Olsson (SD), Andréas Schönström (S), John Eklöf (M) och Bo Mats Brogren (M).

Kommunfullmäktige godkänner följande propositionsordning

Ordföranden ställer först proposition på om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras enligt Tony Rahms (M) yrkande om återremiss och finner att kommunfullmäktige beslutat

att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer sedan proposition på bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut mot bifall till Anders Skans (V) förslag till beslut och bifall till Magnus Olssons (SD) förslag till beslut och finner att kommunfullmäktige beslutat att bifalla kommunstyrelsens förslag till beslut.

Reservationer och särskilda yttranden

Mot kommunfullmäktiges beslut anmäler Magnus Olsson (SD) gruppreservation.

Mot kommunfullmäktiges beslut har Anders Skans (V) inkommit med en gruppreservation. Reservationen intas som bilaga 6 till kommunfullmäktiges protokoll.

Mot kommunfullmäktiges beslut har Håkan Fäldt (M) inkommit med en gruppreservation. Reservationen intas som bilaga 7 till kommunfullmäktiges protokoll.

Beslutet skickas till

Malmö stads samtliga nämnder och helägda bolag
Länsstyrelsen i Skåne
Stadskontorets handläggare

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut KS 230913 § 246 med reservation (M), (V) och (SD)
- Förslag till beslut KSAU 230904 § 401 med reservation (M)
- G-Tjänsteskrivelse reviderad KSAU 230904 Översiktsplan för Malmö 2023
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 230620 § 176 med Reservation (M), (SD) och (V) Översiktsplan Malmö
- Tjänsteskrivelse stadsbyggnadskontoret Översiktsplan Malmö (ÖP 2023)
- Förord till översiktsplan för Malmö 2023
- Översiktsplan för Malmö 2023 Antagande handling juni 2023 (ÖP 2023)
- Granskningsutlåtande till översyn av Översiktsplan för Malmö Samtliga remissyttranden inklusive reservationer och särskilda yttranden (ÖP 2023)
- Granskningsutlåtande Översiktsplan för Malmö 2023 (ÖP 2023)
- Barnkonsekvensbedömning av översiktsplan för Malmö (ÖP 2023)
- Hållbarhetsbedömning och miljökonsekvensbedömning Översiktsplan för Malmö (ÖP 2023)

Vänsterpartiet

Reservation

Kommunfullmäktige 2023-09-28: Ärende 5. Översiktsplan för Malmö 2023

Vänsterpartiet tycker det är mycket positivt att stadens nya översiktsplan har höga ambitioner gällande klimatsanpassningar och miljösatsningar i staden. Det är tydligt att staden rör sig i en riktning mot mindre fokus på privatbilismen och en stadsplanering som inte nödvändigtvis utgår från bilburen transport. Istället för att expandera utåt ska staden framförallt växa inåt och ett högt bostadsbyggande ska komma till stånd genom en hög täthet.

Vi är dock oroliga för miljöpåverkan när staden förtätas och trafikflödena ökar, något som skulle kunna leda till högre utsläpps- och bullernivåer. Vi instämmer också med att kollektivtrafiken måste prioriteras. Men vi vill uppmärksamma de målkonflikter som uppstår när staden förtätas eftersom de måste lyftas tidigt i planeringen för att hitta socialt och klimat/miljömässigt hållbara lösningar.

För att uppnå klimatmålen, ersätta hårdytor och öka grönytorna krävs en rejäl omställning i Malmö med trafiksystem som inte har bilen som fokus och som inkluderar alla stadens invånare på jämlika villkor.

Stadens blåa och gröna värdena har redan halkat efter i det nuvarande *Miljöprogrammet* och situationen riskerar att förvärras när staden växer och förtätas. Malmö ligger dessutom redan i bottenskiktet på kommunrankingen vad gäller parkytor per invånare. Det krävs därför många fler parker i olika storlekar och befintliga parker behöver förbättras och utvecklas.

Det råder också stora ojämlikheter i staden vad gäller tillgängligheten till grönområden, bullernivåer och luftföroreningar. Stadens socialt mest utsatta invånare är oftast också de mest utsatta vad gäller buller, luftföroreningar och med sämre tillgång till attraktiva grönområden. I västra delen av staden bor våra medborgare längs havet i östra delen bor de längs motorvägen.

Nya bostäder med rimliga hyror får inte byggas på bekostnad av intilliggande gårdar eller grönområden. De ska heller inte bara resultera i gröna stråk vid breda trafikleder eller överblivna ytor mellan bebyggelse. Bullernivåer, luftföroreningar och tillgång till attraktiva grönområden måste finnas i hela staden, inte bara i Nyhamnen eller Västra Hamnen.

Vänsterpartiet anser att eftersom Malmö har lägst tillgänglig grönyta per invånare samt störst andel hårdgjord mark med 55 % (källa SCB), är det viktigt att *Den täta och gröna staden kan endast realiseras på bekostnad av stadens hårdgjorda ytor*. Vänsterpartiet anser att det därför är en av kommunens viktigaste uppgifter att planera åtgärder att omvandla hårdgjorda ytor på kommunal mark till gröna ytor

Vänsterpartiet är också nöjda med att barnperspektivet har fått ett stort genomslag i den reviderade översiktsplanen. Vi är också glada över den dialog vi haft med det nya styret om översiktsplanen och att vi fått bidra till att göra planen grönare med ett tydligare jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv än tidigare planer.

Med tanke på de höga ambitionerna gällande klimatsanpassningar och miljösatsningar tycker Vänsterpartiet dock att det är mycket oroväckande att styret som består av Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Liberalerna inte vågade skydda ännu mer jordbruksmark från exploatering än de gjort i den reviderade planen. Vänsterpartiet är väl medvetna om att

Vänsterpartiet

stadsplaneringsprocesserna i Malmö innehåller en rad olika målkonflikter, där vi behöver bygga fler bostäder på en redan hårt exploaterad yta. Vi förstår också lockelsen i att göra det enkelt för sig och exploatera jordbruksmarken. På jordbruksmark kan man planera nya stadsdelar utan att ta hänsyn till befintlig bebyggelse med alla utmaningar som kommer med det. Men jordbruksmarken är en värdefull naturresurs och ska behandlas därefter. Mat är ett av människans livsvillkor och det är absolut nödvändigt att vi skyddar befintlig jordbruksmark för att säkra den framtida livsmedelsförsörjningen. Inte minst i svallvågorna av de klimatförändringar som äger rum och påverkar livsmedelsproduktionen negativt globalt.

Vänsterpartiet tycker därför att det är beklagligt att styret inte vågar bryta den nationella trenden av alldeles för hög exploatering av jordbruksmark. Även om den reviderade planen tillåter en mer restriktiv exploatering av jordbruksmark än tidigare översiktsplaner är den inte bra nog. Vänsterpartiet tror på Malmös kapacitet att vara en föregångskommun och visa andra delar av Sverige att vi vågar ta klimatförändringarna, vilket inbegriper en nationell hållbar livsmedelsproduktion, på allvar genom att ta modiga politiska beslut. Vänsterpartiet lade därför fram ett eget förslag till översiktsplan som baseras på att vi vill se följande förändringar och tillägg till styrets förslag på ny översiktsplan för Malmö.

1. Under utbyggnads- och förtätningsstrategier s. 22 vill vi att följande fyra strategier läggs till:
   - Brukningsbar jordbruksmark bör endast bebyggas om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk.
   - Utbyggnaden av befintliga tätorter utanför Yttre ringvägen bör ske i linje med stadens övergripande mål om att värna jordbruksmarken.
   - Utbyggnaden av befintliga tätorter utanför Yttre ringvägen ska främst ske genom förtätning och hög täthetsgrad ska eftersträvas.
   - Vid utbyggnad och förtätning ska befintliga mötesplatser och bostadsgårdar värnas.

2. Vi yrkar även att Naffentorp stryks som verksamhetsområde. Detta eftersom det är helt orimligt att planera för ytkrävande lager på en de bästa platserna i Sverige förmatproduktion. Att kunna mätta vår stads medborgare bör vara prio ett, inte att säkerställa att masskonsumtionen kan fortsätta som om vi inte var medvetna om vilken påverkan det har på klimatet.

Då våra förslag inte fick gehör reserverar vi oss till förmån för eget förslag.

Malmö 2023-09-27
Anders Skans (V)

Kommunfullmäktige 2023-09-28
Ärende 5. Översiktsplan för Malmö 2023

Moderaterna har högre ambitioner och bredare syn på utvecklingen av Malmö de kommande åren. Översiktsplanen tar upp en del viktiga aspekter, område och ställningstagande men flera delar saknas som gör att detta skulle kunna bli en riktigt bra Översiktsplan med syfte att bygga ett Malmö som håller ihop. Det handlar bl.a. om synen på näringslivet och turismnäringen, potentialen i nya områden som t.ex. Nyhamnen, täthetsgrad i de centrala delarna, om bevarande av de olika delarnas särprägel, Malmö som en stad mellan två närliggande flygplatser och hur Malmö ska utvecklas som en kuststad i bemärkelsen fler verksamheter vid havet t.ex. Ribersborgsstranden och brofästet. Styret väljer med denna översiktsplan att inte fullt ut nyttja Malmös potential. Med anledning av detta yrkade vi återremiss i syfte att arbeta in följande delar i Översiktsplanen:

• Det tydligt anges att Nyhamnen blir ett område med bebyggelse som är betydligt högre än det nu planerade, täthetsgrad 1.

• Det ska ske en kraftig förtätning i stadens centrala delar genom att möjliggöra för högre byggnation.

• Allt det som planeras och byggs i vår stad ska ha en hög arkitektonisk gestaltning.

• Förnybar energi ersätts med fossilfri energi.

• Stryka att underjordiska garage bör undvikas.

• Beteendepåverkan strykas i andra stycket under strategier i delen om biltrafik på sid 32.

• Täthetsgrad ska anges för varje område i avsnittet om ”platsspecifika riktlinjer” sid 62-81.

• Stryka skrivningar om Malmö som en halvmiljonstad.

• Lägga till skrivelser om att nyproduktion ska bestå av boendeformer där de boende äger sitt eget hem.

• Tydligare skrivelser om hur Malmö ska bli en attraktiv stad för turister och där turismnäringen kan utvecklas på ett mycket tydligare sätt.

• Skrivelser om att det är positivt med tredimensionella fastighetsbildningar, där butiker, bostäder och t.ex. LSS-verksamhet ingår i samma byggnad.

• Skrivningar om att stadens olika delars särprägel ska bevaras.

• Skrivningar om den stora betydelsen för små- och medelstora företag i staden samt generellt mer om betydelsen om ett rikt och brett näringsliv.

• Skrivningar om hur viktigt det är med trygghet i staden, både för medborgare och Näringsidkare

• Lyfta fram Malmö som en stad med två närliggande flygplatser och behovet av förbättrad kommunikation till dessa.

• Utveckla Malmö som en kuststad där man nyttjar närheten till kusten och havet på ett helt annat sätt idag med t.ex. nya verksamheter längs Ribersborgsstranden och brofästet.

• Området kring simhallsbadet ska vara ett utredningsområde med potential för nya bostäder och verksamheter.

• Skrivelser om det positiva med ny småhusbebyggelse där det är klimatsmart.

Malmö har så mycket större potential än vad denna Översiktsplan ger uttryck för. Det bästa vore om kommunledningen släpper målet om en halvmiljonstad och istället börjar planera och utforma staden med kvalitet i fokus. Ett fokus som gynnar malmöborna, näringslivet och alla de som vill besöka Malmö som en attraktiv stad med spännande områden och utmanade arkitektur.

Då vårt förslag ej vann gehör reserverar vi oss till förmån för eget förslag

Håkan Fäldt (M)

Datum
2023-09-06

Tjänsteskrivelse

Vår referens
Johanna Vinrot
Utredare
johanna.vinrot@malmo.se

Översiktsplan för Malmö 2023 (ÖP 2023)
STK-2023-1005

Sammanfattning
Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska även ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Kommunstyrelsen gav 2019 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera översiktsplanen från 2018. Förslaget till ny översiktsplan har varit ute på samråds- och granskningsremiss. Stadsbyggnadsnämnden har därefter återkommit med förslag till ny översiktsplan för antagande. Stadskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta Översiktsplan för Malmö 2023.

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. Kommunfullmäktige antar Översiktsplan för Malmö 2023 att ersätta nuvarande Översiktsplan för Malmö antagen av kommunfullmäktige 2018-05-31 §135.

Beslutsunderlag
- [Här kommer namnet på de handlingar som ligger till grund för beslutsförslaget hämtas in automatiskt. Du behöver inte skriva något under denna rubrik.]

Beslutsplanering
Kommunstyrelsens arbetsutskott 2023-09-04
Kommunstyrelsen 2023-09-13
Kommunfullmäktige 2023-09-28

Beslutet skickas till
Malmö stads samtliga nämnder och helägda bolag
Länsstyrelsen i Skåne
Stadskontorets handläggare

Ärendet

SIGNERAD

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska även ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande.

Kommunstyrelsen gav den 8 maj 2019 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera gällande översiktsplan antagen 2018. Kommunstyrelsen lämnade direktiv för omfattningen av översynen och fokus för arbetsprocessen. De övergripande rubrikerna var följande:

1. Gällande prioriterade inriktningar ligger fast
2. Involvera stadens nämnder, förvaltningar och bolag
3. Utveckla översiktsplanen som kommunalt styrdokument
4. Malmö som halvmiljonstad
5. Beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser

Processen

Ett förslag till revidering av översiktsplanen var på samråd mars – juni 2020. Samrådet behandlade översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier, en övergripande markanvändningskarta samt en utblick mot år 2050. Synpunkter och stadsbyggnadskontorets svar på dessa redovisades i granskningen och var sammanfattade i en samrådsredogörelse. Förslaget bearbetades av stadsbyggnadskontoret efter samrådet och under perioden juni – oktober 2022 ställdes översiktsplanen i sin helhet ut. Mindre justeringar har gjorts inför antagande av översiktsplanen utifrån de synpunkter som inkommit. Synpunkter och stadsbyggnadskontorets svar på dessa redovisas i *Granskningsutlåtande*.

De fördjupade översiktsplanerna (FÖP) för Södra Hyllie, Nyhamnen samt Södra Kirseberg och Östervärn samt det tematiska tillägget Arkitekturstaden Malmö har inte arbetats in i revideringen av översiktsplanen, utan gäller fortfarande som fördjupningar och tillägg till Malmö stads översiktsplan 2023.

Förslaget till ny översiktsplan läses bäst digitalt och finns här:
https://gis.malmo.se/portal/apps/storymaps/collections/420a390c2f784fb19908746dfad5e97a?item=1

Sammanfattning av stadsbyggnadskontorets redovisning av gjorda ändringar

Stadsbyggnadskontoret har i sin tjänsteskrivelse sammanställt de förändringar som har gjorts i revideringen av översiktsplanen i jämförelse med den gällande översiktsplanen från 2018. Justeringar har gjorts i syfte att förtydliga och uppdatera översiktsplanen utifrån dagens planeringsförutsättningar. Samtliga kartlager har setts över och ändrats utifrån vad som planerats och byggts sedan gällande översiktsplan antogs. Markanvändningskartan har fått förändrad markanvändning i Jägersro, Kvarnby, i anslutning till Persborgs station, i delar av Sofielunds verksamhetsområde, i del av Vintrie, del av Östra Kyrkogården, del av Klagshamn. Andelen jordbruksmark har ökat jämfört med i översiktsplanen från 2018. I vissa befintliga verksamhetsområden har det förtydligats att staden inte eftersträvar en omfattande omvandling.

För att tydliggöra sociala, kulturella och demokratiska värden i staden och stadsplaneringen har strategier kopplade till dessa områden samlats under den övergripande rubriken *Livet i staden*. Antagandehandlingen öppnar upp för möjligheten att uppföra höga byggnader i fler områden genom ändring i vissa av översiktsplanens strategier. Kartlager för *Bebyggelsetäthet* har justerats för

att bättre spegla dagens och den planerade täthetsgraden i Malmö med utgångspunkt i närhet till kollektivtrafik och service och lämplig funktionsblandning. Kartlager för *Handel och centrumfunktioner* har omarbetats för att visa ett mer nyanserat nuläge och framtidsperspektiv för innerstad, stadsdelscentran och handelsplatser. Utifrån dagens kunskapsläge har begrepp som *minskad klimatpåverkan* och *klimatanpassning* fått större utrymme i förslaget till ny översiktsplan. Strategier och riktlinjer för att värna befintliga lokaler har lagts till, med syfte att skapa goda förutsättningar för befintligt närings- och kulturliv och utifrån klimataspekter. Kartlagret som nu kallas för *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer* har uppdaterats med ett mer omfattande antal områden och geografier, men med mindre skarpa riktlinjer än i tidigare översiktsplan.

I förslaget till ny översiktsplan läggs större fokus än tidigare på havet och kusten med strategier för stadsutveckling, marina näringar, fritidsaktiviteter och naturvärden. Kartlager för havet har lagts till för att tydligare kunna tillvarata och utveckla kustmiljöer och marina miljöer. Den *Strategi för kustskydd* som var på samråd under vintern 2022/2023 har i väsentliga delar inarbetats i förslaget till ny översiktsplan avseende planering som möter höjda havsnivåer. *Skyddsområde för Sege* å samt *Utredningsområde för Sege å* har lagt till med tillhörande riktlinjer.

I kartlager för *Park, natur, gröna stråk* har antalet gröna kopplingar utökats för att stärka biologisk mångfald och rekreation. Modellen 3-30-300 som främst rör planering för träd har lagts till i översiktsplanen.

Öresundsmetron redovisas med alternativa stationslägen i Västra hamnen samt stationsläge vid centralstationen samt möjliggör för utredning av vidare sträckningar. Planering för spårvagn har ersatts av planeringar för kollektivtrafik med högre kapacitet. Vikten av biltrafikens framkomlighet och prioriteringar för näringslivets transportbehov har förtydligats i strategier. Kartlager för fotgängarzoner och godslogistik har uppdaterats och planering för supercykelstråk redovisas. För att vid behov kunna nyansera riktlinjer för lokala förhållanden har *Platsspecifika riktlinjer* utarbetats för samtliga stadens delar. Tidigare kartlager för *Utbyggnadsområden* utgår och tas upp som underlag i stället.

Sedan gällande översiktsplan antogs har följande dokument antagits och integrerats i antagandehandlingen: Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030, Riktlinjer för höga hus i Malmö, Energistrategi för Malmö 2022-2030, Bostadsförsörjningsprogram 2022-2026, Riktlinjer för levande bottenvåningar samt Kretsloppsplan 2021-2030 för Malmö. Naturvårdsplan 2023–2030 samt Strategi för kustskydd förväntas prövas i kommunfullmäktige under 2023, men är i väsentliga delar införlivade i antagandehandling för ny översiktsplan.

Sammanfattning av stadsbyggnadskontorets återrapportering av direktivet
1. Gällande prioriterade inriktningar ligger fast
Översiktsplanens tre prioriterade inriktningar är desamma som i nuvarande översiktsplan från 2018 och dessa har lyfts fram tydligare i den digitala handlingen. Samtliga underliggande strategier har setts över och justerats utifrån aktuella förutsättningar. Detsamma gäller för samtliga kartlager med tillhörande planeringsriktlinjer. Kapacitet gällande plats för bostäder och arbetsplatser har setts över och justerats utifrån förändringar som skett sedan gällande översiktsplan antogs. Öresundsmetron tas upp i prioriterade inriktningar, under strategier och i planeringsriktlinjer och stationer och sträckningen in i Malmö har inarbetats. Utredningar pågår

om lämpliga stationslägen och sträckningar vidare in i Malmö genom en fördjupning av översiktsplanen för senare antagande. Samtliga delar av översiktsplanen har uppdaterats för att säkra utbyggnad av stråk för kollektivtrafik med högre kapacitet. Storstadspaketets avtal kring utbyggnad av starka stråk för kollektivtrafik och utbyggnad av bostäder utgör grunden i planeringen. Berörda avsnitt i översiktsplanen har bearbetats för att möjliggöra högre och tätare bebyggelse i stationsnära lägen.

2. Involvera stadens nämnder, förvaltningar och bolag

Ett flertal workshops gällande översiktsplanen och särskilda frågeställningar i denna har hållits i stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden under 2019 och 2020. Kontinuerlig information om det pågående arbetet har hållits i kommunstyrelseberedningen och stadsbyggnadsnämnden. Information har givits i flertalet nämnder och några politiska partisammankomster.
Under arbetet med översynen har förvaltningsövergripande arbetsgrupper deltagit i att justera strategier och riktlinjer i översiktsplanen. Drygt 100 tjänstepersoner från nästintill samtliga av stadens förvaltningar har varit delaktiga i att ta fram antagandehandlingen.

3. Utveckla översiktsplanen som kommunalt styrdokument

De justeringar som gjorts i förslaget till ny översiktsplan syftar till att översiktsplanen ska ge en så tydlig vägledning för efterföljande planering som möjligt. Samtliga delar av översiktsplanen har digitaliserats och redovisas som en sammanhängande handling med hänvisningar mellan relevanta delar. Samtliga texter i översiktsplanen har gåtts igenom och redigerats i syfte att korta, förtydliga och anpassa till det digitala formatet. Ambitionen är att det därmed ska vara lättare att hitta i översiktsplanen, att den blir mer överskådlig, tillgänglig och användbar för flera användargrupper. Involveringen av förvaltningar och politiker har syftat till att öka kännedomen om översiktsplanen och hur den fungerar som styrdokument samt skapa ett engagemang och gemensamt ägarskap för innehållet. Under arbetet med revidering av översiktsplanen har även ett förvaltningsövergripande arbete med kommunens långsiktiga lokalbehov startats upp.

Metoder för att systematiskt och kontinuerligt följa upp översiktsplanens prioriterade inriktningar i den efterföljande planeringen är under utveckling. Under 2023 genomför stadskontoret i samverkan med stadsbyggnadskontoret även en stadsövergripande utvärdering hur översiktsplanen fungerar som styrdokument för Malmö stads förvaltningar och bolag.

Till översiktsplanen hör även *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning* som tydligt kopplar översiktsplanens inriktning till Agenda 2030, samt *Barnkonsekvensbedömning* med Barnkonventionen som utgångspunkt.

4. Malmö som halvmiljonstad

I antagandehandlingen redovisas delar av resultatet från det arbete om *halvmiljonstaden* som tagits fram av stadskontoret, samt framtidstrender som påverkar planeringen. I antagandehandlingen föreslås tio utredningsområden där framtida utvecklingsmöjligheter behöver utredas ytterligare. I huvudsak utgör dessa utredningsområden platser där Malmö skulle kunna fortsätta växa efter översiktsplanens planeringshorisont, men det kan också handla om att utreda möjligheter att bevara, skydda och utveckla naturområden. Utredningsområdena förslås inte få ändrad markanvändning i denna översyn av översiktsplanen, utan ska utredas vidare inför framtida översiktsplaner.

5. Beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser

Det har bedrivits ett arbete tillsammans med fastighets- och gatukontoret, stadskontoret och serviceförvaltningen för att beskriva de kommunalekonomiska konsekvenserna av översiktsplanen. En modell har tagits fram för att beskriva ekonomiska konsekvenser av långsiktig stadsutveckling, med primärt fokus att Malmö växer i enlighet med översiktsplanen. Uppdraget återrapporteras separat till kommunstyrelsen.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret anser att riktlinjerna som gavs i samband med uppdraget att göra en översyn av översiktsplanen har beaktats på ett tillfredsställande sätt. Öresundsmetron finns med i prioriterade inriktningar, strategier och kartmaterial och arbetet med en fördjupad översiktsplan har påbörjats. Planeringen för spårvagn har bytts ut mot stråk för kollektivtrafik med utökad kapacitet och det har tydliggjorts var det kan vara lämpligt med högre eller tätare bebyggelse. Det finns också ett eget avsnitt som hanterar en utblick mot Malmö som halvmiljonstad inklusive framtida utredningsområden. Stadskontoret bedömer även, utifrån stadsbyggnadskontorets redovisning, att stadsbyggnadsnämnden i tillräcklig grad involverat stadens verksamheter i översynsarbetet. Det kan antas ha gett goda förutsättningar för en väl förankrad och avvägd översiktsplan. Stadskontoret ser också positivt på nämndens ambition att fortsätta utveckla metoder för att arbeta på detta inkluderande sätt.

Avseende uppdraget att utveckla översiktsplanen som kommunalt styrdokument så anser stadskontoret att det är positivt att planen har digitaliserats samt att utgångspunkten i revideringen har varit att översiktsplanen ska vara mer överskådlig, lättillgänglig och ge tydlig vägledning. Stadskontoret anser även att det är positivt att metoder för uppföljning för de prioriterade inriktningarna är under framtagande. Stadskontoret bedömer vidare att det är en fördel att de olika underlag och styrdokument som berör samhällsbyggnad är länkade i översiktsplanen. Med fördel kan även en sammanställning göras över alla dokument så att det enkelt går att se i sin helhet, exempelvis lättillgängligt i anslutning till översiktsplanen på hemsidan liksom idag.

Stadskontoret vill uppmärksamma att det finns utvecklingspotential för flera av stadens nämnder att tydliggöra förhållandet av olika styrdokument och underlag till översiktsplanen. Det är många gånger otydligt om de exempelvis utgör underlag för översiktsplaneringen eller är konkretiseringar för att kunna genomföra översiktsplanen. Det kan också tydliggöras hur processen för dessa dokument hanterar ändringar i översiktsplanen. Det är särskilt relevant då Malmö stad reviderar översiktsplanen varje mandatperiod. Det framkommer exempelvis i ärendet att flera nya styrdokument har antagits sedan den förra översiktsplanen, men däremot föreslås inga dokument upphöra att gälla efter att de har införlivats i översiktsplanen. Denna utvecklingspotential är dock mer processrelaterad och stadskontoret bedömer att en översyn kan införlivas i det fortsatta arbetet med att genomföra översiktsplanens intentioner, i kommande revidering eller framtagande av ny översiktsplan samt i revidering eller framtagande av nya styrdokument och planeringsunderlag. Stadskontoret genomför under 2023 en stadsövergripande utvärdering av översiktsplanen som styrdokument där denna fråga delvis hanteras, vilket kommer redovisas till kommunstyrelsen.

Arbetet med att beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser har skett parallellt med framtagandet av en reviderad översiktsplan. Det uppdraget återrapporteras separat till kommunstyrelsen.

Stadsbyggnadskontoret har efter stadsbyggnadsnämndens behandling av ärendet kontaktat stadskontoret då det upptäckts ett fel i markanvändningskartan. En yta i Bunkeflo har felaktigt i antagandehandlingen fått markanvändningen framtida park/natur. Korrekt benämning ska vara framtida blandad stad. Ytan har varit utpekad som framtida blandad stad i både samråds- och granskningshandlingen. Ny handling har lagts till ärendet.

Stadskontoret föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att anta Översiktsplan för Malmö 2023.

Ansvariga

[Här kommer namnet på de chefer som i systemet har godkänt ärendet inför nämnd att hämtas in automatiskt. Du behöver bara skriva något under denna rubrik om du INTE kommer att få ärendet godkänt digitalt.]

BARNKONSEKVENS-BEDÖMNING

av Översiktsplan för Malmö

Beslutsunderlag till
Översiktsplan för Malmö - antagandehandling

Juni 2023

Malmö stad

INNEHÅLL

Bakgrund och utgångspunkter 3
Bedömning 5
Barns och ungas perspektiv på översiktsplanen 8
Sammanfattning och rekommendationer 9

KONTAKT

Kontakta stadsbyggnadskontoret om du har frågor.
e-post: stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Alla handlingar som hör till *Översiktsplan för Malmö* kan hämtas på **www.malmo.se/op**

Bakgrund och utgångspunkter

Barnkonventionen fastslår att alla åtgärder som berör barn ska beakta vad som bedöms vara barnets bästa. Detta är en sådan bedömning av Malmös översiktsplan (ÖP). Bedömningen följer översiktsplanenens struktur, och i slutet av bedömningen görs sammanfattande slutsatser och rekommendationer.

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter blev svensk lag den 1:e januari 2020. Barnkonventionen har 54 artiklar, men brukar för mer praktisk användning sammanfattas med fyra grundprinciper:

Artikel 2: Alla barns lika värde och rättigheter. Ingen får diskrimineras. Barnkonventionen gäller för alla barn som befinner sig i ett land som har ratificerat den.
Artikel 3: Alla åtgärder som berör barn ska beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
Artikel 6: Varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling. Artikeln handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
Artikel 12: Barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem

Utifrån grundprinciperna har följande slutsatser tagits med i bedömningen av ÖP:

- Barn är inte en enhetlig grupp med samma bakgrund, identiteter, livsvillkor eller åsikter. Hur förslag kan påverka olika grupper av barn behöver beaktas när ett barnperspektiv beskrivs. (2)
- Bedömningen behöver etablera några kriterier för vilken fysisk miljö som utgör goda livsmiljöer för barn och främjar en god utveckling (6)
- Utöver den yrkesmässiga bedömningen av vad som är bra för barn så bör även barnens egna åsikter och tankar (i den mån det är möjligt) fångas och beaktas i bedömningen av barnets bästa. (12)

Vilka planeringsmässiga beslut tas i översiktsplanen?

Översiktsplanen är ett långsiktigt och övergripande styrdokument. Många av de beslut kring till exempel närmiljö, utformning av trafikmiljöer och service som påverkar barn och deras uppväxtmiljöer, tas oftast senare i planeringsprocessen.

Översiktsplanens roll och påverkan på barn och deras livsmiljö är främst följande:

- Göra strukturella ställningstagande om stadens markanvändning som kan påverka stadens blandning, rörelsemönster och trafik.
- Sätta en agenda för planeringen genom att styra och prioritera mellan olika konkurrerande val och intressen under senare led i planeringen.
- Ställa krav på olika typer av underlag eller utredningar som en del av kommunens planeringsprocess.

Barnkonsekvensbedömningen av översiktsplanen analyserar och belyser därför främst dessa aspekter.

Vad är en bra stad för barn?

För att kunna fastställa hur väl översiktsplanen stödjer barns intressen och välbefinnande behövs en överblick kring vad som är viktigt för barn i staden. De flesta studier kring vad som karakteriserar goda livsmiljöer för barn återkommer ofta till liknande slutsatser. Det handlar om grundläggande (och ganska intuitiva) faktorer som:

RÖRELSE OCH MOBILITET

Möjligheten för barn att röra sig och ha möjlighet att utforska och leka i närområdet är viktiga kvaliteter för barns utveckling och välmående. Ofta framhålls möjligheten att själv i gradvis större cirklar kunna utforska sin närmiljö som en viktig utvecklingsfaktor för barn och en byggsten i att känna sig att vara delaktig i samhället.

TRAFIK

Stadsdelar med mycket biltrafik upplevs ofta inte som särskilt barnvänliga. Stora trafikleder och mycket trafik är en faktor som starkt begränsar barns frihet och mobilitet, samt skapar en otrygg miljö för lek och utforskande. Att minska biltrafik, trafiksäkra och smalna av vägar är därför insatser som generellt gör en stad mer barnvänlig.

TILLGÅNG TILL GRÖNSKA OCH NATUR

Lliksom för övriga samhällsgrupper så är tillgång till grönska och natur viktigt för barns välmående. Studier har fastslagit att det finns ett samband mellan mer utomhuslek och högre välmående för barn. Det rekreativa värdet av gröna miljöer är i sig viktigt, men grönområden möjliggör också för barn att kunna röra sig mer självständigt. För boende i städer kan tillgängligheten till natur bli en jämlikhetsfråga då hushåll med lägre inkomster inte i lika stor utsträckning har tillgång till fritidshus, bil eller semesterresor. Den lokala tillgången till natur och grönska blir då än viktigare.

SKOLA OCH SERVICE

Tillgänglig och nära tillgång till förskola, skola samt annan service som vårdcentral och handel är en viktig kvalitet för att skapa ett välfungerande vardagsliv för barn och föräldrar. Ett brett utbud av aktiviteter som lekplatser, fritid och idrottsanläggningar och kultur skapar möjligheter för barn att ha kul, röra sig, utvecklas, uttrycka sig och hitta kompisar.

TRYGGHET

Om närmiljön upplevs som otrygg blir det en begränsande faktor. I otrygga miljöer kan möjligheten att röra sig fritt eller delta i aktiviteter för alla, eller grupper, av barn att minska. Trygghet är en komplex fråga, då den endast delvis är kopplad till den fysiska miljön och det även kan finnas skillnader mellan upplevd trygghet och hur tryggt ett område rent statistiskt är.

Utöver dessa närmiljöfaktorer kan ytterligare två aspekter av barnperspektiv i stadsplanering nämnas. Socioekonomisk segregering skapar ojämlika levnadsförutsättningar och uppväxtvillkor i olika delar av staden. Det är därför önskvärt att genom de tillgängliga verktygen i stadsplaneringen försöka minska segregeringen.

Hållbar utveckling är viktigt även för framtida barn. Stadsplaneringen bör understödja att det även framöver finns tillgång till resurser som rent vatten och luft samt en stad som inte är så otrygg och konfliktfylld att det begränsar människors rörlighet och upplevelser av närmiljön och staden. Barnets bästa har därmed även ett mer långsiktigt perspektiv. Detta långsiktiga perspektiv kan ibland potentiellt stå i konflikt med andra barnperspektiv som närmiljön.

Bedömning

Mot bakgrund av vad som är betydelsefullt för att skapa barnvänliga städer har översiktsplanen granskats utifrån tre huvudsakliga intresseområden för barn:

1. Barnens livsmiljö: rörelsefrihet, lekmöjlighet, grönska, trafiksituation, servicetillgång med mera.
2. Minskad segregering, fler möjligheter att mötas över gränser.
3. En hållbar stad för barn i framtiden.

Barnkonsekvensanalysen baseras på hur väl översiktsplanen tillgodoser dessa intressen utifrån de huvudsakliga styrmedel den har för påverka stadsplaneringen enligt tidigare resonemang i denna analys.

Prioriterade inriktningar

Översiktsplan för Malmö har tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö.

De prioriterade inriktningarna är:

- Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
- Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö
- En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

Prioriteringarna är breda och täcker en lång rad teman och sektorer. Liksom i många andra brett framtagna styrdokument så innebär det en mängd avvägningar mellan olika intressen. Utgångspunkten är att de prioriterade inriktningarna kan uppnås samtidigt, även om det finns potentiella intressekonflikter i genomförandet. Vilka frågor som prioriteras i genomförandet kan framstå som otydligt eftersom det är många frågor som täcks in i planen. Utifrån ett barnperspektiv är frågan hur mycket planen egentligen stödjer prioriteringar som främjar barnets bästa i förhållande till andra perspektiv.

Ett av översiktsplanens tydligaste ställningstagande är i inriktningen *En nära, tät, grön och funktionsblandad stad*. Det innebär att Malmö ska växa genom förtätning främst innanför Yttre Ringvägen. Inriktningen mot en tätare stad är från ett barnperspektiv tudelad. Tätheten och närheten erbjuder goda möjligheter för barn och unga i staden till exempel att ta del av serviceutbud, få nära till skola och aktiviteter, samt att kunna röra sig till fots eller cykel. Det stadsliv som en tät stad erbjuder är även en kvalitet för barn och unga som ibland underskattas. Genom förtätning kan även segregerade delar av staden potentiellt också länkas ihop. Samtidigt kan ökad täthet ibland stå i direkt konflikt med utrymmen för grönska, lek och fritid.

Planering för en tätare stad med god livsmiljö är en inriktning som ställer krav på genomförandet. Många strukturella faktorer kan även försvåra de val som blir bäst för barn. Exempelvis kan de ekonomiska incitamenten för byggrätter eller kommersiella verksamheter vara starkare än att utveckla ytor för grönska, lek eller fritid. Då förutsättningarna för många av de viktigaste kvaliteterna för barns livsmiljö som plats för lek, grönska, trafikmiljö, serviceutbud sker i senare planeringsskeden är det svårt att bedöma konsekvensen av översiktsplanens inriktning för barn utan att utvärdera utfallet i de färdiga miljöerna som planerats utifrån dess inriktning. Kontinuerliga utvärderingar krävs för att förstå konsekvenserna av en tätare stad utifrån ett barnperspektiv.

Bland planens prioriterade inriktningar finns en relativt stor tonvikt mot social hållbarhet, med insatser som stödjer goda livsmiljöer för barn. Exempel på sådana inriktningar som nämns är: *Bidra till delaktighet och ökad tillit, Verka för en hälsosam stad, Låt kultur och civilsamhälle verka som sammanhållande kitt, Skapa fler och bättre mötesplatser och Arbeta för mångfald, jämställdhet och trygghet i stadsrummet.* Att dessa sociala inriktningar får stor tonvikt är positivt ur ett barnperspektiv.

Det bedöms att de prioriterade inriktningarna sammantaget understödjer en barnvänlig stad. Utfallet hänger på att Malmö stad, trots de påtagliga konflikterna, lyckas genomföra prioriteringarna samtidigt, vilket ställer stora krav på genomförandet av översiktsplanen.

Strategier

Översiktsplanens strategier syftar till att bryta ner och konkretisera vad Malmö stad och aktörer i kommunen behöver göra för att bidra till en utveckling som följer översiktsplanens prioriterade inriktningar. Nedan följer en genomgång av de teman som presenteras i översiktsplanen.

En viktig fråga för att förverkliga översiktsplanens mål för barnperspektivet är att den ska fungera som ett stöd för prioriteringar och val i den efterföljande planeringen. Jämfört med föregående översiktsplan har konkretiseringsgraden och tydligheten kring de sociala perspektiven ökat. Några exempel på formuleringar som kan vara konkreta stöd för val som prioriterar barnperspektiv högt är *all stadsutveckling ska vara socialt värdeskapande* samt *Planeringen*

av staden ska ha barnets bästa som en utgångspunkt. från strategierna om *Jämlikhet och hälsa*. Den utvecklade tydligheten i dessa formuleringar bedöms stärka barnperspektivet. Översiktsplanens strategier är indelade i fem övergripande sektioner som beskrivs nedan. Dessa är i sin tur indelade i olika tematiska strategiområden.

LIVET I STADEN

Strategierna i denna sektion sätter sammantaget agenda för en planering som ska värna sociala värden och jämlik fördelning. Översiktsplanen har under detta tema tagit ett kliv framåt i strategier och formuleringar som berör sociala perspektiv i stadsplaneringen. En strategi om att planeringen ska utgå från barnens behov, vilket är är viktig för att stärka Malmö som en barnvänlig stad.

Med utgångspunkt i Barnkonventionens artikel 12 (barns rätt att uttrycka sin åsikt) är strategin som pekar på att olika åldersgruppers synpunkter och perspektiv ska vara en del i medskapandeprocesser viktigt. Ett brett utbud av kultur är viktigt för barn. Strategier för kulturlivet har konkretiserats och fått en tydligare fokus kring genomförandeaspekter och knäckfrågor för att stödja kulturlivet i Malmö. Strategier för fritids- och idrottsaktiviteter kopplar inte lika tydligt till barnperspektivet trots att det är viktiga för barns utveckling. Ytor för fritid och idrott i en tätare stad är en utmaning som kräver proaktivt strategiskt arbete.

Eftersom barnperspektivet inte lika tydligt genomsyrar sektorsområden som byggnation, förtätning, natur, med mera, är det avgörande att barnperspektivet och ovan nämnda strategier tas med i de avvägningar som görs vid tillämpning och genomförande av planen.

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Tidigare nämnda möjligheter och risker med en tätare stad ur ett barnperspektiv aktualiserar behovet av ett tydligt barnperspektiv i strategierna som berör denna sektion. Strategierna kring *Byggd miljö och kulturmijö* bedöms här delvis sakna ett mer tydligt och offensivt barnperspektiv. Att staden ska bli grönare samtidigt som tätheten ska öka är en positiv målsättning, men Malmö stads egna mätningar av grönyta visar att andelen har minskat under den period som de föregående översiktsplanerna - med samma målsättning - har varit gällande. Översiktsplanen innehåller bland annat strategier för att öka närhet och tillgången till grönska vilket är positivt ur ett barnperspektiv.

Hur förtätning som planeringsstrategi kopplar an till, och utgår från barnens behov (strategi som ingår i sektionen *Livet i staden*) bör bevakas i genomförandet av översiktsplanen för att säkerställa att barnperspektivet får reellt genomslag. Att genomföra barnkonsekvensbedömningar för fler planer blir allt viktigare när staden blir tätare.

GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER

Strategierna för *Gröna och blå miljöer* har en relativt tydlig inriktning mot att öka tillgång och tillgänglighet till grönska för malmöborna. Bland strategierna för *Park och Natur* är en strategi att ”Områden med stor trångboddhet och barnfattigdom ska prioriteras” vid insatser för att öka tillgång och tillgänglighet till grönska. Ett sådant konkret prioriteringsdirektiv bedöms som viktig för att understödja jämlikare tillgång till grönska för Malmös barn.

I övriga teman som berör natur, hav och kust samt landsbygd saknas motsvarande resonemang om jämlik tillgång till dessa kvaliteter. Jämlika möjligheter att ta del av natur är viktigt för alla barns utveckling, hälsa och rekreation.

TRAFIK

Trafikstrategierna har en tydligt människocentrerad utgångspunkt och barn nämns ofta som en särskild målgrupp. En viktig strategi ur barnperspektivet är att prioritera framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik då detta stödjer barn och ungas möjligheter att självständigt kunna röra sig i staden. Under temat *Promenadstaden* finns en strategi om att utgå från barnperspektivet i utformning av vägar. På så vis integreras och konkretisera barnperspektivet i planeringen.

Ett tydligare jämlikhets- och barnperspektiv på förutsättningarna att röra sig i alla delar av staden saknas eftersom förutsättningarna skiljer sig åt för barn i olika delar av Malmö.

Som helhet bedöms trafikstrategierna ha ett tydligt barnperspektiv och understödjer en utveckling av trafikmiljön som är bra för barn och unga.

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

Socioekonomiska skillnader tenderar att påverka hur olika stadsdelar, invånare och hushåll påverkas av klimatförändringen. Översiktsplanen tar inte på ett tydligt sätt upp ett socialt- och barnperspektiv i strategierna kring klimatanpassning med resonemang om till exempel jämlikhet. Återigen blir det viktigt att bevaka konsekvenserna för barn i genomförandet av planen inom dessa områden.

SAMMANFATTNING

Strategierna bedöms relativt väl stödja och konkretisera hur barnperspektivet ska appliceras i olika sektorer.

Integrationen av barnperspektivet varierar mellan olika sektorer och skulle kunna stärkas i vissa delar. Även bland mer tekniska strategier som till exempel klimatanpassning finns ett barnperspektiv som kunnat tydliggöras. Att tänka på barnets bästa blir särskilt viktigt inom områden där själva utfallet hänger mycket på genomförandeaspekter som förtätning, grönska och natur. Att ännu tydligare konkretisera betydelsen av barnperspektivet kring dessa aspekter hade stärkt översiktsplanen utifrån barnets bästa.

Kartor och planeringsriktlinjer

Planeringsriktlinjerna finns integrerade i kartlager och ska mer detaljerat reglera den efterföljande planeringen tematiskt och geografiskt. Kartlagren innehåller en viktig del av översiktsplanens mest tydligt lagstadgade innehåll i form av markanvändningskartan.

Markanvändningskartan ska spegla stadens inriktningsmål och stadsbyggnadsideal. I Malmö syns detta i valet att främst fokusera utbyggnaden genom omvandling och förtätning innanför Yttre Ringvägen. En annan tydlig inriktning är att majoriteten av den byggda miljön utgörs av *Blandad stad*, en markanvändning som tillåter de flesta funktioner som inte är farliga, störande eller allt för ytkrävande verksamheter. Dessa två markanvändningsval reflekterar den täta och blandade staden som koncept för hållbar stadsutveckling.

De mest omfattande förändringarna av markanvändningskartan jämfört med föregående översiktsplan är tillägget av Jägersro som ett stort nytt utbyggnadsområde, fastställandet av delar av Sofielund som verksamhetsområde samt tillägget av ett nytt större naturområde i Kvarnby. Dessa förändringar bedöms vara relativt positiva ur ett barnperspektiv. Satsningen på att utöka Husie mosses naturområde (Kvarnby) stärker naturtillgången i östra Malmö. Införandet av kulturljudzonen i Sofielund gjordes för att skydda det stadsunika utbudet av kultur, fritid och mindre verksamheter som området inrymmer och stärker både närområdet och Malmös aktivitetsutbud. Jägersro kan ses som mer neutralt, men har potential att kunna länka ihop olika delar av staden och ge lokala tillskott av bostäder, service och aktivitetsutbud.

Riktlinjerna är relativt konkreta och inriktade mot att fungera som stöd för stadsplanerare. De är ofta utformade som direktiv. Ett exempel är: *Vid utbyggnad och förtätning ska ytor för social samvaro värnas. Nya ytor för social samvaro ska i första hand tillgodoses på marknivå för att gynna tillgänglighet och samnyttjande.* Riktlinjerna fastställer således hur strategierna ska appliceras inom olika fält eller frågor.

Frågor som är viktiga för barns livsmiljöer är representerade i riktlinjer kring exempelvis förtätning, kultur, trafik och grönska. Då täthet kan vara en faktor som påtagligt kan påverka barns livsmiljöer behöver ett tydligt barnperspektiv i förtätningsprojekt eller stadsdelar som planeras för hög täthet integreras i den efterföljande planeringen.

Översiktsplanens starka förtätningsinriktning gör att konkurrensen om stadens ytor är stor. Det blir därför extra viktigt att bevaka att tillräckliga ytor för fritids- och kulturaktiviteter kan bevaras och tillskapas. För att bevaka frågan kan en analysmodell för tillgång till kultur och fritid i olika delar av staden som underlag, utvecklas.

Som helhet bedöms riktlinjerna och kartlager lyckas väl med att få med värden som stödjer barnperspektivet i planeringen.

Genomförande

Eftersom många av de förutsättningar som allra mest påverkar stadens barnvänlighet är planeringen av bostadsområdenas närmiljöer, och dessa sker under senare planeringsskeden, blir det utifrån barnperspektivet viktigt med ett starkt fokus på genomförande och måluppfyllning av planen.

Översiktsplanens avsnitt om genomförande beskriver övergripande de inneboende målkonflikterna och behovet av tydliga genomförandestrategier i senare planeringsled. Även om genomförande och konkretisering av översiktsplanen kan sägas ligga utanför själva planens ansvarsområde så är det viktigt att bevaka barnperspektivet i genomförandet. De faktiska barnkonsekvenserna av översiktsplanens inriktning kan inte helt fastställas genom att bara granska planen. En av de viktigaste frågorna utifrån barnperspektivet är att ha stort fokus på översiktsplanens implementering och genomförande samt att utvärdera om de prioriterade inriktningarna nås.

Barns och ungas perspektiv på översiktsplanen

Kopplat till Artikel 12 i barnkonventionen om barns rätt att bilda och uttrycka sina åsikter är dialog med barn och unga en viktig fråga. Under revideringsprocessen har några särskilda insatser för att nå unga gjorts. Dels hölls workshoppar med gymnasieungdomar (se mer utförligt nedan), dels har ett antal föreläsningar skett i gymnasieskolor om översiktsplanering. Det pågår ett arbete med att utveckla former för dialog och processer för deltagande med barn på stadsbyggnadskontoret. Dessa är inte särskilt kopplade till översiktsplaneringen utan rör oftare mer generella frågor kring stadsmiljöer eller särskilda planprogram och detaljplaner. Översiktsplanen är komplex och svår för barn och unga att ta till sig. Utgångspunkterna bör därför ligga i annat material som är mer anpassat för att barn och unga ska kunna tillgodogöra sig materialet. Utveckling av dialogformer är viktigt för att det ger insikter om vad som är viktigt i olika åldersgrupper samtidigt som det ger färdigheter i demokrati och möjligheter att påverka. Fortsatt utveckling av dessa former kommer att bli viktiga för nästkommande översiktsplan.

WORKSHOPPAR OM SCENARIER

Sommaren 2020 höll Malmö stadsbyggnadskontor vid två tillfällen workshoppar om översiktsplanen där totalt 240 ungdomar medverkade. Samma workshop hölls även sommaren 2021 med ca 20 ungdomar som hade sommarjobb på stadsbyggnadskontoret.

Workshopen fokuserade på tre olika utbyggnadsalternativ för hur Malmö skulle kunna fortsätta växa. För att skapa diskussion om för och nackdelar representerade alternativen vitt skilda scenarier:

1. Sammanhållen förtätning (fortsatt fokus på förtätning och omvandling innanför Yttre ringvägen)
2. Stationsorter (fokus på att bygga nya småorter längs tåg-/spårvägsstationer på åkermark i södra Malmö)
3. Hamnomvandling (fokusera utbyggnaden på att omvandla hamnen till tät blandad stad)

Ingen tydlig slutsats kring vilket av de tre alternativen som ungdomarna föredrog kunde göras. Liksom som för övriga grupper i samhället fanns det skilda bilder kring vad som var viktigt eller rätt i olika frågor. Vissa tankar och åsikter om staden och stadsplanering var dock återkommande:

- Ungdomarna var högst medvetna om bostadsmarknadens förutsättningar: att vissa bostäder var dyra och att alla i Malmö inte hade råd att bo överallt; att det behövdes bostäder som fler hade råd med; att olika områden hade olika status i samhället och att Malmö är segregerat. Genomgående nämnde många segregeringen som ett problem i Malmö och samhället och något som borde motverkas.
- Behovet av att minska miljöpåverkan sågs som viktigt och angeläget och återkom ofta på olika sätt.
- Många nämnde det positiva med att inte bygga på åkermark p.g.a. miljöskäl. Att hålla staden tät såg många som fördelaktigt för att inte behöva bygga så mycket nya strukturer eller vägar och göra det enkelt att cykla och gå. En del nämnde tryggheten och det socialt trivsamma i folkliv och människor.
- Många uttryckte samtidigt en oro över att staden skulle bli för tät. Delar av Malmö upplevdes redan som tillräckligt - eller för – täta och trängsel associerades delvis med sociala problem och stök. Fina kvaliteter som grönska och mötesplatser skulle kunna försvinna eller bli mindre om staden blev tätare.
- Ökade köer och trängsel i trafiken nämndes som en ytterligare negativ aspekt av att bygga ut genom förtätning. Andra påtalade att de ville kunna röra sig med bil, eller ansåg att många i samhället fortsatt skulle vilja resa med bil i framtiden.
- Vid flera tillfällen nämndes bristen på mötesplatser för ungdomar i övre tonåren. Denna grupp befinner sig i skarven mellan aktivitetsplatser som fritidsgårdar och uteställen i staden. Bristen på mötesplatser ansågs av vissa leda till att en del "bara står och hänger eller hittar på dumheter".

De tydligaste slutsatserna som kunde dras av workshoparna utifrån stadsplanering var:

- Att bostäder som är åtkomliga och tillgängliga för olika socioekonomiska grupper var viktigt för ungdomarna.
- Att segregeringen i Malmö upplevs som ett problem och att väldigt många påtagligt är medvetna om uppdelning, status och olika levnadsförutsättningar i staden.
- Att förtätning av staden behöver ske med varsamhet så att inte goda befintliga kvaliteter försvinner.

Sammanfattning och rekommendationer

Barnkonsekvensbedömningen sammanfattas utifrån de huvudsakliga verktyg som översiktsplanen bedöms ha för att styra stadsplaneringen, nämligen: strukturella ställningstagande, agenda för planeringen samt krav på underlag eller utredningar i den fortsatta planeringen.

Vad gäller strukturella ställningstagande bedöms markanvändningskartans tydliga inriktning mot den täta, blandade staden innebära möjligheter att läka ihop och integrera staden, samt komplettera brister i befintliga stadsdelar vid förtätning. Inriktningen kan dock potentiellt leda till mindre barnvänliga livsmiljöer utifrån till exempel möjligheten till lek, rörelsefrihet och grönska. Ett lyckat utfall blir därmed avhängigt genomförandet. En utvärdering av hur väl planeringen lyckats skapa en tätare stad som samtidigt är barnvänlig behöver noggrant följas och utvärderas.
I stadens agenda för planeringen bedöms den nya översiktsplanen ha tagit ett kliv framåt vad gäller ambition och tydlighet inom barnperspektivet, samt de sociala perspektiven. Barnperspektivet, eller inriktningar som stödjer en barnvänlig stad, är relativt tydligt integrerade bland de prioriterade inriktningarna. Det är dock framför allt i strategierna och riktlinjerna som planen bedöms ha blivit mer offensiv och konkret kring krav eller formuleringar som stödjer prioriteringen av barnperspektiv och socialt värdeskapande i senare planeringsskeden. I vissa fall skulle barnperspektivet med fördel tydligare integrerats i sektorsområden. Att planera en hållbar och levnadsvänlig stad genom att utgå från ett barnperspektiv är en vedertagen metod för att planera goda livsmiljöer för de flesta invånare och en sådan inriktning i översiktsplanen hade kunnat vara ett sätt att stärka dess barnperspektiv.

Utifrån barnperspektivet bör barnkonsekvensbedömningar vid kritiska val i planeringen kring till exempel täthet, trafikmiljö och förtätning genomföras oftare då detta är ett verktyg för att synliggöra behov och val utifrån barnets bästa. Det är först vid mer konkret planering av staden som barnkonsekvenser blir tydliga och det är viktigt att skapa ett ramverk för att göra dessa analyser löpande genom planeringsprocessen.

Översiktsplanen bedöms sammantaget relativt väl stödja planeringen av en barnvänlig stad.

REKOMMENDATIONER FRAMÅT UTIFRÅN BARNPERSPEKTIVET:

- Att sträva mot att ännu tydligare integrera och konkretisera barnperspektivet inom olika sektorsområden.
- Att lägga mycket fokus på översiktsplanens genomförande utifrån perspektivet ”en barnvänlig stad”.
- Att utifrån perspektivet ”en barnvänlig stad” skapa mätbara mål för att utvärdera utfallet under senare planeringsskeden.
- Att i den efterföljande planeringen och inför kommande översiktsplaner ha mer dialog och samverkan med barn och unga i Malmö kring deras syn på en bra och hållbar stad som kan utgöra ett inspel till översiktsplanen.

Malmö stad

2023-09-01

Förord till översiktsplan för Malmö 2023

Malmö är fantastiskt. Ett rikt kultur- och fritidsliv, grönskande parker, havet och närheten till det mesta gör att många människor söker sig hit för att förverkliga sina drömmar. Malmö går före i klimat- och miljöarbetet, företag flyttar hit för att utvecklas och allt fler Malmöbor väljer att bo kvar när livet förändras.

Översiktsplanen sätter ramarna för hur Malmö ska utvecklas under de kommande 20 åren, och gör en vidare utblick mot kommande årtionden. Social-, ekonomisk- och miljömässig hållbarhet genomsyrar inriktningen.

De övergripande strategierna för hur detta ska ske ligger fast. Malmö ska i huvudsak växa inåt till en tät, grön och blandad stad. Genom att överbrygga fysiska barriärer, motverka segregation och knyta samman stadens olika delar skapas en tryggare stad där Malmöbor möts. Malmö ska fortsätta utveckla sin roll som södra Sveriges motor för hållbar tillväxt – där det är lätt att gå före och testa det oprövade.

Översiktsplanen är ett styrdokument för staden och dess bolag, men den fungerar också som stöd till aktörer som vill investera och arbeta i Malmö. Det är en plan som behöver vara flexibel för att hantera snabba omvärldsförändringar, oavsett om det handlar om klimatförändringar, pandemibekämpning eller krig i vår omvärld.

Som hamnstad har Malmö alltid haft starka kopplingar till omvärlden. De senaste årtiondena har tydligt visat att globala händelser påverkar Malmö. Men även det omvända gäller: vad vi gör i Malmö ger avtryck långt utanför stadens gränser. I en tid då allt fler länder och städer sluter sig, ska Malmö fortsätta kopplas samman med sin omvärld – regionalt, nationellt och globalt.

I slutet av detta årtionde, när Fehmarn bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland står klar, hamnar Malmö i en ny nordeuropeisk kontext med tre timmars restid till Hamburg. Det ger goda förutsättningar för att ytterligare stärka Malmös utveckling och attraktivitet, vilket är avgörande för fler jobb och därmed också för Malmöbornas välfärd. Genom översiktsplanen skapas förutsättningar för att denna utveckling kan ske på ett klimatsmart sätt och för att hela Malmö kan ta del av stadens fortsatta framgångar.

Malmö ska vara en stad som skapar rum åt olika sorters verksamheter, allt ifrån globala huvudkontor till fria kulturaktörer och pensionärsföreningar. En stad där alla Malmöbor kan bo bra. En stad som värnar sin historia men är öppen för nya influenser, idéer och människor. En tillgänglig och grön stad som

främjar demokrati och möten mellan människor, men motverkar splittring och extremism.

Kort sagt, det är en plan som tar sikte på att - tillsammans med Malmöbor, föreningsliv och näringsliv - bygga Malmö helt och hållbart.

Malmö dag som ovan

Katrin Stjernfeldt Jammeh
Kommunstyrelsens ordförande

Översiktsplan för Malmö 2023

ANTAGANDEHANDLING JUNI 2023,
REVIDERAD SEPTEMBER 2023



Det här en utskriftsversion av
antagandehandling till Översiktsplan för Malmö 2023

Läs den digitala versionen här
Översiktsplan för Malmö 2023

Malmö stad

Innehåll

INTRODUKTION 6
POLITISKT FÖRORD 6
SAMMANFATTNING 6
MALMÖS FÖRUTSÄTTNINGAR 7
Malmös unika läge 7
Klyftorna inom staden måste minska 8
En resilient stad med höga miljöambitioner 9
ÖVERSIKTSPLANENS GENOMFÖRANDE 9
Prioriteringar och målkonflikter 9
Behov av nya arbetssätt 10
Långsiktigt perspektiv på investeringar 10
PRIORITERADE INRIKTNINGAR 11
MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING 11
Utveckla Malmö som nationell kärna och motor i Öresundsregionen 11
Gör plats för grön tillväxt och mångsidigt näringsliv 12
Bygg vidare på Malmös unika identitet och kulturliv 12
Utveckla forsknings- och studentstaden Malmö 12
Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion 12
Säkra hållbar energiförsörjning för en växande stad 13
STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ 13
Verka för en hälsosam stad 13
Bidra till delaktighet och ökad tillit 14
Låt kultur och civilsamhälle verka som sammanhållande kitt 14
Skapa fler och bättre mötesplatser 14
Arbeta för mångfald, jämställdhet och trygghet i stadsrummet 14
Planera staden för livets alla skeden 14
EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD 15
Länka samman stadens delar 15
Bygg för närhet 16
Spara resurser genom att bygga staden tät 16
Blanda för ett rikt stadsliv 16
Gör staden grönare, mer resilient och klimatsmart 16
STRATEGIER 17
LIVET I STADEN 17
Jämlikhet och hälsa 18
Kultur, fritid och civilsamhälle 18
Lokal förankring, demokrati och delaktighet 19
Bostadsförsörjning 19
Skolor och övrig samhällsservice 20
Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring 20
BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ 21
Utbyggnad och förtätning 22
Stadens arkitektur och kulturmiljö 23
Resurseffektivt och klimatneutralt byggande 24
Markföroreningar samt farliga och störande verksamheter 25
GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER 25
Park och natur 26
Hav och kust 26
Biologisk mångfald 27

Landsbygd och jordbruk ... 27
TRAFIK ... 28
Mobilitet och trafikinfrastruktur ... 28
Promenadstaden ... 29
Cykelstaden ... 30
Kollektivtrafik ... 31
Biltrafik ... 32
Godslogistik ... 32
KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING ... 33
Klimatanpassning ... 34
Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp ... 35
Dagvatten ... 35
Energiförsörjning ... 36
Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp ... 37
RIKTLINJER MED KARTOR ... 38
BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ ... 38
Blandad stad ... 38
Verksamhetsområden ... 40
Bebyggelsetäthet ... 41
Handel och centrumfunktioner ... 43
Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer ... 44
Stadskaraktärer ... 45
Landskapskaraktärer och byar ... 48
GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER ... 49
Park, natur, gröna stråk ... 49
Hav och vattendrag ... 50
Begravningsplatser ... 51
Fritidsområden ... 52
Jordbruksmark ... 52
TRAFIK ... 53
Fotgängarzoner ... 53
Huvudcykelnät ... 53
Huvudnät för kollektivtrafik ... 54
Huvudgator och trafikleder ... 55
Godslogistik ... 56
Riskbedömning längs transportleder för farligt gods ... 57
KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING ... 58
Klimatanpassning vatten ... 58
VA ... 60
Vindkraft ... 60
Solenergi ... 61
PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER ... 62
Almgården, Höja m.fl ... 63
Annetorp ... 63
Bulltofta, Valdemarsro ... 63
Bunkeflostrand ... 63
Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden ... 64
Elinelund, Kalkbrottet, del av Vintrie ... 64
Flensburg, Borgmästaregården m.fl ... 65
Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge ... 65

Fosieby industriområde, Fredriksberg ... 66
Gamla Limhamn, Djupadal m.fl ... 66
Gamla staden, Slussen, Malmöhus ... 67
Glostorp ... 67
Heleneholm, Kulladal m.fl ... 67
Holma, Kroksbäck, Kroksbäcksparken ... 68
Hyllievång, östra Vintrie ... 68
Håkanstorp, Videdal m.fl ... 69
Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.fl ... 69
Inre Hamnen, Frihamnen (Nyhamnen) ... 69
Jägersro, Elisedal ... 69
Klagshamn ... 70
Kvarnby ... 70
Limhamns hamnområde ... 71
Lindängen, Almvik m.fl ... 71
Lockarp ... 72
Lorensborg, Stadion m.fl ... 72
Mellanheden, Ribersborg m.fl ... 73
Möllevången, Södervärn m.fl ... 73
Naffentorp ... 73
Norra hamnen, Sege industriområde m.fl ... 74
Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem ... 75
Nydala, Gullviksborg m.fl ... 75
Oxie kyrkby, Oxievång m.fl ... 76
Persborg, Augustenborg m.fl ... 76
Ribersborgsstranden ... 76
Riseberga ... 77
Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m. fl. ... 77
Segevång, Segemölla, Rostorp ... 77
Sibbarp ... 78
Sofielunds industriområde, Annelund ... 78
Svågertorp ... 78
Södra Sallerup ... 79
Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl ... 79
Västra hamnen ... 80
Östervärn, Kirsebergsstaden m.fl ... 80
RIKSINTRESSEN ... 81
Riksintresse för kulturmiljövård ... 81
Riksintresse för naturvård ... 82
Riksintresse för natura 2000-områden ... 83
Riksintresse för högexploaterad kust ... 84
Riksintresse för väg ... 85
Riksintresse för järnväg ... 87
Riksintresse för civil luftfart ... 89
Riksintresse för farled ... 89
Riksintresse för Malmö hamn ... 90
Riksintresse för yrkesfisket ... 91
Riksintresse för energiproduktion och energidistribution ... 92
Riksintresse för totalförsvaret ... 93
Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler ... 93

UTBLICK HALVMILJONSTADEN MALMÖ 94
UTMANANDE SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR 94
UTREDNINGSOMRÅDEN 95
ANDRA PLANER OCH MÅL 98
GÄLLANDE FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANER 98
FRÅN GLOBALA TILL LOKALA MÅL 98
Målstruktur 98
FN:s globala mål - Agenda 2030 98
Mål kopplade till livsmiljö och jämlikhet 99
Mål kopplade till klimat, samt gröna och blå strukturer 99
Infrastruktur och transportpolitiska mål 100
Greater Copenhagen 100
Regional utvecklingsstrategi och Regionplan för Skåne 100
Strukturplan för MalmöLundregionen 100
INNEHÅLL, FAQ & BEGREPP 102
ÖVERSIKTSPLANENS INNEHÅLL 102
FAQ 102
VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN? 103
Översiktsplanens roll 103
Översiktsplanering i Malmö 104
SÄRSKILDA BEGREPP 104

INTRODUKTION

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska stödja och inspirera offentliga och privata aktörer i beslut och arbetsmetoder så att Malmö utvecklas hållbart på lång sikt. Översiktsplanen ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas, samt hur den byggda miljön ska utvecklas.

POLITISKT FÖRORD

Text kommer

SAMMANFATTNING

En ständigt aktuell översiktsplan

Översiktsplaneringen i Malmö görs enligt en kontinuerlig modell, för att säkerställa att planeringen går i takt med förändrade planeringsförutsättningar. Den 8 maj 2019 beslutade kommunstyrelsen om en översyn av översiktsplanen. Kommunstyrelsen fastställde att gällande prioriterade inriktningar ligger fast och att utgångspunkten är att översiktsplanen som antogs 2018 i huvudsak är aktuell. Enligt direktivet för revideringen ska översiktsplanens kapacitet på lång sikt ses över och strategier och riktlinjer uppdateras där så krävs. I en del fall finns anledning till förtydliganden och uppdateringar med hänsyn till nya förutsättningar och pågående planering. Kommunstyrelsen lyfte tre exempel på behov av revideringar i översiktsplanen:

- arbetet med den framtida Öresundsmetron med utredningar om hur den ska ansluta via stationer i Västra hamnen till Malmö C samt fortsatta sträckningar och stationslägen in i Malmö.
- att nuvarande planering för spårvagn görs om med syfte att säkra stråk för utbyggd kollektivtrafik för högre kapacitet
- att i takt med att Malmö växer planera för högre/tätare bebyggelse i stationsnära lägen.

Kommunstyrelsen beslutade även att översiktsplanen ska göra en utblick mot Malmö som halvmiljonstad som beaktar möjligheter och utmaningar med att växa till en attraktiv stad. Aktualiseringen ska utveckla översiktsplanen som ett kommunalt styrdokument och beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser samt involveras stadens nämnder, förvaltningar och bolag.

Grundläggande är att Malmö ska vara en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i. Översiktsplanen ska skapa förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart genom att stödja, underlätta och prioritera i den efterföljande planeringen.

Förutsättningar

Många vill bo och verka i Malmö och under de senaste åren har bostadsbyggandet med tillhörande samhällsservice skett i hög fart. Malmös läge i Öresundsregionen och med korta avstånd inom staden ger goda förutsättningar för en god utveckling. Samtidigt står det klart att utmaningarna att växa hållbart fortsatt kräver ett stort engagemang och fokus. Med en ökande befolkning växer behovet av planering som skapar möjligheter till arbetstillfällen, samhällsservice, kultur, delaktighet och som bidrar till trygga hälsosamma miljöer. Det är tydligare än någonsin att klimat- och miljöfrågorna måste hanteras både akut och långsiktigt.

Översiktsplanen ska betraktas i ett långsiktigt perspektiv och delar av planen kommer med stor sannolikhet att realiseras först långt in i framtiden. Planen ska säkerställa en handlingsberedskap och måste ta höjd för framtiden, genom att även visa projekt och ambitioner som ännu inte har en klar finansiering.

Tre prioriterade inriktningar

Tre prioriterade inriktningar utgör övergripande målsättningar för utvecklingen av Malmö som en hållbar stad.

MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING
Fler arbetstillfällen och försörjningsmöjligheter har central betydelse för stadens utveckling. Öresundsregionen är en motor för grön tillväxt och en plats där tillväxt och hög livskvalitet går hand i hand. Köpenhamn-Malmö-Lund ska vara en sammanhängande metropol som skapar ekonomisk dynamik i Öresundsregionen. Malmö ska vidareutvecklas som en attraktiv stad för boende, besökare och företagsetableringar, där det finns plats för ett mångsidigt näringsliv.

STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ
Stadsrummet är viktigt för en god samhällsutveckling, som gemensam kontaktyta för möten mellan människor och för att stimulera demokrati och delaktighet. Fler mötesplatser behövs. Trygghet och jämställdhet i stadsrummet ska öka. God folkhälsa är en förutsättning för utveckling välfärd och tillväxt. Att minska skillnader i hälsa inom

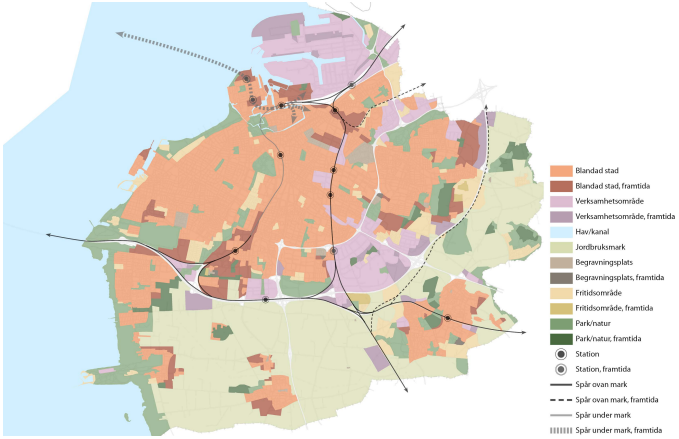
staden har hög prioritet. Bäst hälsa och välmående finns hos människor som har ett sammanhang att vara delaktiga i. Staden stärks socialt av medborgares medverkan och det är väsentligt att inom fysisk planering verka målinriktat för ett ökat deltagande i förändringsprocesser. Användarnas kunskap behövs för att kunna planera en stad som fungerar för alla.

EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD

Malmö är en stad som är "nära" ur flera olika synvinklar. En övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Genom att bygga staden tätare sparas resurser. Stadens påverkan på klimat och miljö ska även minska genom att använda bästa tillgängliga teknik och främja hållbara val. Den täta staden ska vara flexibel och yteffektiv, där gång-, cykel- och kollektivtrafik är grunden i trafiksystemet. Malmö ska byggas som en funktionsblandad stad för ett intensivt och rikt stadsliv. Samtidigt ska staden bli grönare vad gäller mängd, kvalitet och upplevd grönska. Parker ska ge en växande befolkning möjlighet till rekreation och stillhet. Biologisk mångfald, ekosystemtjänster och naturvärden ska stärkas och utvecklas.

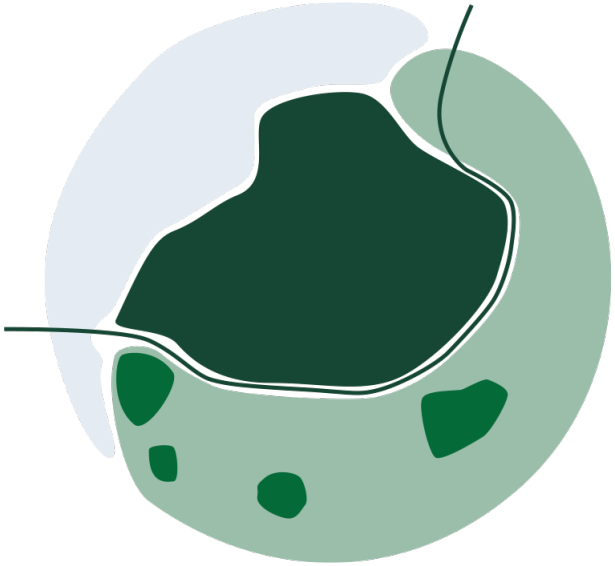
Strategier och riktlinjer

Översiktsplanens strategier bryter ner, konkretiserar och tydliggör vad, inom olika planeringsområden, Malmö stad och aktörer i kommunen behöver göra för att staden ska utvecklas hållbart. Strategierna bidrar på olika sätt till att förverkliga de prioriterade inriktningarna. Flertalet strategier är generellt formulerade och kompletteras av mer detaljerade riktlinjer kopplade till kartor.



MALMÖS FÖRUTSÄTTNINGAR

Malmö har goda förutsättningar att växa hållbart med sitt läge mitt i Nordeuropa, med hav och landsbygd som närmsta grannar och korta avstånd inom staden för att nämna några faktorer. Samtidigt finns en rad utmaningar som måste hanteras för att utvecklingen ska gå åt rätt håll. Detta avsnitt behandlar några av förutsättningarna i Malmö.



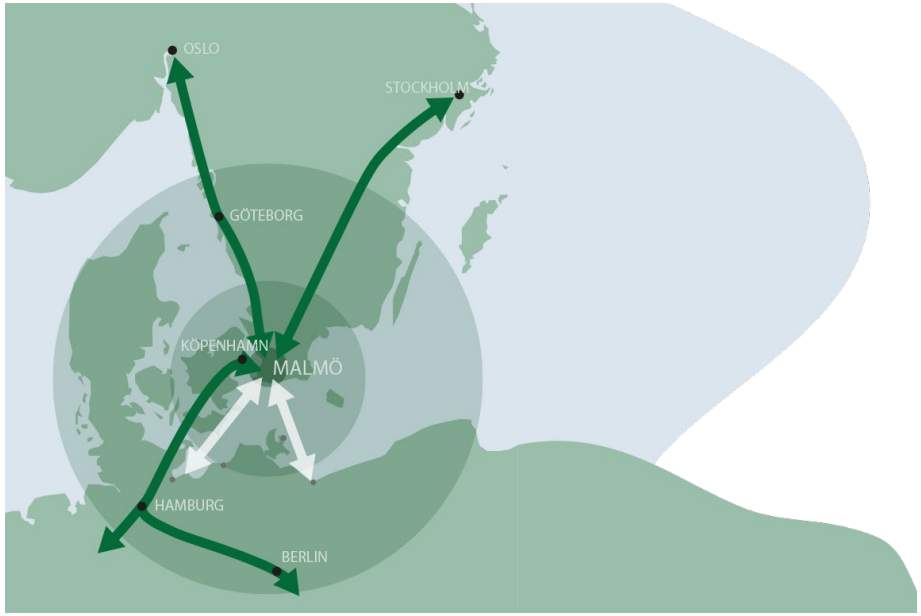
Malmö är i ständig rörelse och har under de senaste 20 åren genomgått stora förändringar. Utvecklingen går framåt inom en rad områden, men stora insatser krävs för att den ska kunna ske på ett hållbart sätt och så att alla Malmöbor ska kunna ta del av den. Malmös befolkning har ökat kraftigt under många år och förväntas fortsätta göra det. År 2023 bor drygt 350 000 personer i Malmö. Någon gång på 2050-talet väntas Malmös befolkning ha ökat till 500 000 invånare.

Malmös unika läge

Malmö har växt fram i ett flackt landskap, i mötet mellan hav och land. Landskapets kontinuitet, utan avbrott med sjöar och bergsknallar, har bidragit till utvecklingen av en unikt samlad stadsväv omgärdad av ett kulturhistoriskt värdefullt odlingslandskap med insprängda byar. I takt med att staden har vuxit över tid har olika platser och byar med sin historik och identitet införlivats i stadsväven. Malmö är nära ur flera synvinklar, dels är avstånden korta inom staden och kommunen, dels är avstånden till omvärlden korta.

Dessa förutsättningar bidrar till Malmös attraktivitet både genom att det främjar mellanmänskliga möten och utbyten mellan olika aktörer inom exempelvis näringslivet. Samtidigt bidrar det till att minska Malmös miljöbelastning.

Malmö är en viktig målpunkt för regionens invånare med besöksmål kopplat till handel, upplevelser och kultur. Stadens utbud bidrar till attraktivitet och skapar arbetstillfällen för både boende och besökare. Samtidigt har förändrade vanor, handelsmönster och möjligheter att sköta ärenden digitalt påverkat städernas innehåll kraftigt. Medvetna satsningar krävs för ett fortsatt rikt stadsliv.



Malmö ligger mitt i hjärtat av Öresundsregionen som är Nordens största arbetsmarknad med över fyra miljoner invånare. Köpenhamn och Malmö är idag ett integrerat storstadsområde med en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Tillsammans utgör städerna en stark tillväxtmotor som är viktig för hela Skandinaviens internationella konkurrenskraft. Dock bromsar de gränshinder som finns mellan Skåne och Själland utvecklingskraften i Öresundsregionen. Malmö, Köpenhamn och Lund bildar en stark utbildningsregion med universitet och högre utbildning. Malmö är därmed en attraktiv stad för forskning, innovation och studier, vilket ytterligare kan förstärkas genom en medveten utveckling av kunskapskluster.

Samarbete med olika regionala aktörer krävs för att skapa goda förutsättningar för en hållbar utveckling. Särskilt viktigt är samplanering av bebyggelsestruktur med infrastruktur, liksom behov av ytterligare järnvägskapacitet för gods- och persontrafik samt snabbtågsanslutning. Ytterligare en förbindelse över Öresund i form av en metro mellan Malmö-Köpenhamn ger möjlighet till stora tillväxteffekter i hela Skåne och Själland. Fehmarn Bält-tunneln som byggs mellan Danmark och Tyskland beräknas vara färdig år 2029. Då kommer resan mellan Malmö och Hamburg att ta cirka tre timmar.

Klyftorna inom staden måste minska

Skillnaderna i hälsa och välfärd är stora inom staden. Trots stark utveckling inom vissa områden, finns det stora utmaningar i att trygga välfärden för alla. Hälsan har förbättrats för de flesta grupperna i Malmö sedan 1990-talet, även i relation till Skåne och resten av landet. Samtidigt finns stora skillnader mellan hög och lågutbildade och mellan Malmöbor födda i Sverige och Malmöbor födda utanför Europa. Möjlighet att välja hälsofrämjande levnadsvanor hör till stor del samman med socioekonomi, men påverkas även av stadens utbud av till exempel grönska, rekreation, fritidsytor och resmöjligheter. Stora satsningar på infrastruktur och stadsomvandling har gjorts i Malmö, och fler är planerade. Malmöpendeln med nya stationer i Rosengård, Östervärn och Persborg har exempelvis gett staden nya utvecklingsmöjligheter i stationsnära lägen.

Skolresultaten skiljer sig mellan olika delar av Malmö. Malmö stad har under senare år satsat stort på såväl utbyggnad av skolverksamheten, som på kvalitetshöjande åtgärder. Skolresultaten går nu uppåt och ökar allra mest i områden med lägst välfärd. En fortsatt positiv utveckling för skolorna är viktig för att Malmö ska fortsätta vara ett bra val för barnfamiljer att bosätta sig i.

Arbetstillfällena blir fler i Malmö och i regionen men stadens befolkning ökar i en ännu snabbare takt, vilket gör att sysselsättningsgraden och skattekraften är relativt låg. Även låg utbildningsnivå och matchningsproblem mellan kompetenser och arbetstillfällen gör att sysselsättningsgraden i Skåne och Malmö ligger långt under Stockholms- och Göteborgsregionerna. Gränshinder mellan Skåne och Själland bromsar dessutom utvecklingen i Öresundsregionen.

Bostadsbyggandet gick på högvarv under senare delen av 2010-talet. Samtidigt är det en utmaning att säkra bostadstillgången för hushåll med svag ekonomi och dålig förankring på bostadsmarknaden. Nästan vart fjärde barn i Malmö växer upp i ett

ekonomiskt utsatt hushåll, det är en större andel än i de andra storstäderna och i riket som helhet. Lika många barn i Malmö är trångbodda, med kraftig överrepresentation bland Malmöbor födda utanför Norden. Staden har också utmaningar vad gäller hemlöshet bland barnfamiljer. Malmöbornas förtroende för olika samhällsinstitutioner har visserligen ökat under 2000-talet, men det finns stora skillnader mellan olika områden, både vad gäller socialt deltagande och graden av tillit till andra. Detta är utmaningar som måste lösas för att alla Malmöbor ska kunna ta del av stadens positiva utveckling.

Olika grupper använder staden och stadsmiljön på olika sätt. Funktionshinder som finns i stadsmiljön utgör idag en grund för skillnader i samhället. Planeringen måste skapa goda förutsättningar för ett jämställt och jämlikt samhälle.

En resilient stad med höga miljöambitioner

FN:s klimatpanel IPCC presenterade 2023 syntesrapporten *Klimat i förändring* som bekräftar att människans utsläpp av växthusgaser fortsatt bidrar till att jordens klimat håller på att värmas upp. Det som framförallt avgör hur mycket temperaturen stiger är utsläppen av växthusgaser. Temperaturökningarna kan endast begränsas genom en snabb, kraftig minskning av utsläpp i kombination med skydd av ekosystem som kan ta upp och lagra koldioxid.

Hur staden planeras och byggs är avgörande för framtida generationers möjligheter till en god livsmiljö. Malmö har höga miljöambitioner, bland annat genom effektiv markanvändning som skapar förutsättningar för hållbar mobilitet och sparar på jordbruksmarken. Biologisk mångfald, att åtgärda brist på grönska och minska föroreningar är ytterligare exempel på planeringsinriktningar som staden måste fortsätta arbeta med. Utmaningen framöver är att intensifiera satsningar på att minska klimatpåverkan och förbättra miljön både lokalt och globalt.

Samtidigt som ansträngningar krävs för att minska klimatpåverkan måste staden rustas för ett förändrat klimat, bland annat genom kustskydd som både ska bidra till att skydda staden från stigande havsnivåer och att skapa en fortsatt utvecklad och attraktiv kustmiljö. Stadens system måste vara robusta och motståndskraftiga. Den tekniska försörjningen, som vatten-, avlopp- och elförsörjning, är kritiska faktorer som måste fungera och utvecklas i en växande stad.

ÖVERSIKTSPLANENS GENOMFÖRANDE

Översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer syftar till att ge vägledning för beslut om hur mark, vattenområden och den byggda miljön ska utvecklas hållbart. Med planen ges en handlingsberedskap för framtida förändringar och en gemensam riktning för alla som arbetar med planering i Malmö, såväl offentliga som privata aktörer. Ett framgångsrikt genomförande av översiktsplanen kräver nära samverkan mellan alla berörda aktörer.

Prioriteringar och målkonflikter

I översiktsplanen beskrivs och vägs allmänna intressen mot varandra. Olika perspektiv måste vägas samman för att tillsammans bidra till den socialt sammanhållna, täta, gröna, resurssnåla och funktionsblandade staden.

För att möta Malmös växande behov av bostäder, arbetstillfällen och samhällsservice, samtidigt som staden ska bli grönare och mer hälsosam krävs betydligt mer yteffektivitet, samnyttjande och tredimensionella lösningar. Det ökar behovet av samordning, kollektiva lösningar och nytänkande. För att uppnå en hållbar utveckling måste den långsiktiga nyttan och ett helhetsperspektiv, med människornas hälsa och välmående i centrum, dominera planeringen. Det ger fördelar till staden som helhet men kan lokalt innebära att vissa anspråk inte kan tillgodoses vilket kan innebära intressekonflikter och motstånd.

När intressen är motstridiga, exempelvis när olika ytbehov ska tillgodoses blir kompromisser nödvändiga. Att i stället låta staden breda ut sig över omlandet har flera negativa konsekvenser och är därför inte att betrakta som ett bättre alternativ. Tillgången till mark är begränsad och det krävs nytänkande och ifrågasättande av konventionella lösningar, bland annat för att säkerställa utrymmen för samhällsfunktioner som behöver stor plats. En tätare stad ska inte vara en mindre grön stad och förtätning med grönska kan ske på olika sätt. Högre och tätare bebyggelse i strategiska lägen kan skapa goda förutsättningar för gröna och blå miljöer i staden.

I översiktsplanen görs en mängd prioriteringar, men planeringen består av flera led och vissa av de nödvändiga prioriteringarna måste göras i efterföljande planeringsled utifrån lokala eller aktuella förutsättningar. I dessa fall anger översiktsplanen en riktning och utgör kompass för de övergripande målsättningarna med planeringen. Metoder för exempelvis kompensationsåtgärder, underlag från sociala konsekvensbedömningar eller kulturlivsanalyser ger vägledning i vissa frågor. Utgångspunkten är att all stadsutveckling

ska bidra till det lokala sammanhanget och Malmö som helhet. Den lokala kunskapen och platsens förutsättningar preciseras i underlag genom tidig användarinvolvering tillsammans med sociala och kulturlivsanalyser. Befintliga kvaliteter ska förstärkas och tillägg ska komplettera utifrån områdets behov.

Behov av nya arbetssätt

Det kan ibland finnas konflikter mellan översiktsplanens intentioner och konventionellt tänkande, otidsenliga regelverk eller finansieringsstrukturer som är stuprörsindelade. Under decennier har planeringen bidragit till bebyggelsestrukturer, mark och vattenanvändning som i många fall inte är hållbar för framtiden, varken ur ett socialt eller ett miljömässigt perspektiv. Även klimatanpassningsåtgärder kan kräva nya arbetssätt och finansieringsmodeller.

För att översiktsplanen ska kunna förverkligas behöver de vanliga metoderna, interna riktlinjerna och konventionerna ifrågasättas. Även rådande normer, regelverk, lagstiftning och standarder kan behöva omprövas. Nya samverkansformer behöver utvecklas, såväl inom kommunen som mellan kommunen och andra intressenter som exempelvis statliga aktörer, civilsamhälle eller näringslivet och fastighetsägare. Även samarbetsformer som fungerar väl idag och Malmöbornas delaktighet i byggandet av en hållbar stad behöver vidareutvecklas. Nya metoder utvecklas kontinuerligt inom stadsbyggnadsprocessen och implementeras efter hand.

För att realisera och fullfölja översiktsplanens intentioner fordras följduppdrag och operativa handlingsplaner av olika slag. Översiktsplanen behöver även följas upp för att säkerställa att intentionerna realiseras. Genom att planen revideras varje mandatperiod kan strategier och riktlinjer justeras för att bättre bidra till en hållbar utveckling. Att kontinuerligt analysera konsekvenser av hur planeringen påverkar olika grupper, med exempelvis sociala konsekvensbedömningar och barnkonsekvensbedömningar, bidrar till att skapa en stad där alla kan känna sig hemma och få sina behov tillgodosedda. Genom universell utformning tar planeringen hänsyn till allas behov oavsett kön, ålder, funktionsvariation eller liknande.

Långsiktigt perspektiv på investeringar

Offentliga och privata investeringar som görs idag genererar såväl ekonomiska som andra framtida värden för staden. Satsningar i stadsmiljön ger förutsättningar för nya attraktiva lägen och livsmiljöer. Investeringarna kan också ha goda följdeffekter genom att de bidrar till andra värden som ökad integration och delaktighet. Värdena kan vara svåra att mäta i ekonomiska termer, men ge stora positiva effekter för stadens attraktivitet och sociala utveckling.

Då infrastruktursatsningar är strukturbildande och därmed viktiga att säkerställa behöver översiktsplanen ibland redovisa framtida järnvägar, metro, huvudgator, huvudnät för kollektivtrafik samt huvudcykelnät med en längre tidshorisont än 20 år. Detta för att inte omöjliggöra en hållbar utveckling av staden i på längre sikt.

Utbyggnadsprojekt som bidrar till att bryta fysiska och mentala barriärer är särskilt viktiga för att Malmö ska kunna bli en hållbar stad. Utgångspunkten är att investeringar styrs dit de gör mest nytta, för att bidra till att genomföra översiktsplanens prioriterade inriktningar och uppfylla Malmö stads övergripande mål. Stora utbyggnadsområden kan där det är lämpligt fungera som program, där investeringar kopplade till området planeras tillsammans.

Tydliga kommunala initiativ ska visa vilka platser i staden som Malmö stad avser att utveckla i staden. Varje kommunal investering behöver sättas i ett sammanhang där kommunens totala investeringsportfölj tillsammans med övriga ekonomiska förutsättningar vägs in. Olika typer av utbyggnadsområden genererar varierande konsekvenser för den kommunala ekonomin. Därför måste det finnas en balans mellan utbyggnadsområden som kan ge nettointäkter och de som initialt främst ger utgifter.

För att skapa en tät stad som dessutom är både grön och blå krävs samnyttjande av mark och resurser. Varje investering i den täta, gröna och blå staden måste leda till flera användningsområden och nyttor. Projekt inom befintlig stadsstruktur kan vara ekonomiskt fördelaktiga eftersom befintlig infrastruktur som till exempel vägar och vattenledningar kan utnyttjas för den tillkommande bebyggelsen.

En förutsättning för att översiktsplanen ska kunna genomföras är en väl fungerande organisation och finansiella strukturer som verkar i samma riktning. De finansieringsmodeller som används måste bidra till effektivt mark- och lokalutnyttjande. På så vis uppnås samhällsekonomiska besparingar och långsiktigt hållbara lösningar.

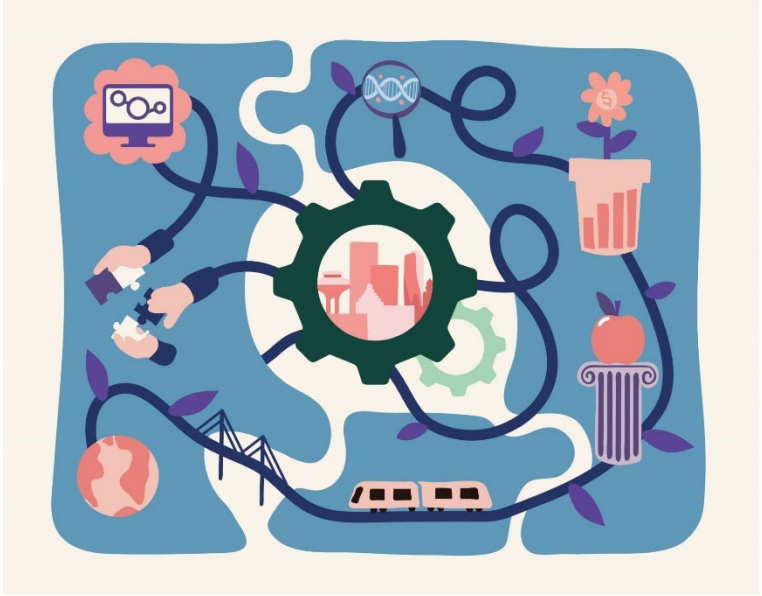
PRIORITERADE INRIKTNINGAR

Tre prioriterade inriktningar utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö. De prioriterade inriktningarna genomsyras av sociala, ekonomiska och miljömässiga perspektiv och svarar upp mot de 17 globala målen i Agenda 2030. Ju större staden blir desto viktigare är det att planeringen säkerställer att Malmö erbjuder en god livsmiljö med minskad miljöbelastning.

De prioriterade inriktningarna är:

- Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
- Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö
- En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING



Malmö ska vara en attraktiv stad att bo och verka i. Fler arbetstillfällen och möjlighet till egen försörjning ska säkra Malmöbornas fortsatta välfärd. Därför skapas plats för ett mångsidigt näringsliv, ett rikt utbud av utbildningar och goda förutsättningar för innovation och forskning. Starka kopplingar till övriga Skåne, Öresundsregionen och Europa bidrar till både Malmös och regionens utveckling.



Utveckla Malmö som nationell kärna och motor i Öresundsregionen

Malmö är en nationell kärna med stark befolkningstillväxt och stor branschbredd som i hög grad försörjer kranskommunerna med arbetsplatser. Här finns funktioner som har betydelse internationellt, nationellt och regionalt i form av exempelvis internationella huvudkontor, kulturinstitutioner, universitet, Malmö hamn och flera av Sveriges mest

trafikerade järnvägsstationer. Malmö ska vara en motor för grön tillväxt och en plats där tillväxt och hög livskvalitet går hand i hand.

För att fortsätta utvecklas hållbart och stödja matchning på den regionala arbetsmarknaden ska Malmö stad verka för en utbyggd och förbättrad interregional, regional och lokal kollektivtrafik. Att Malmö är lätt att nå från omvärlden ger spridningseffekter i hela regionen. Samarbete inom Öresundsregionen krävs för fortsatt utveckling som regional motor för grön tillväxt.

Gör plats för grön tillväxt och mångsidigt näringsliv

Malmö ska vara en plats för grön tillväxt med ett diversifierat näringsliv för såväl småföretag som internationella storföretag. Här ska finnas ett varierat utbud av etableringsmöjligheter med starkt stöd för entreprenörskap och innovation med stort fokus på att vara en stad som välkomnar, förstår och jobbar tillsammans med näringslivet. En lösningsorienterad inställning till det lokala näringslivet skapar goda förutsättningar för företag och jobbtillväxt. Samverkan mellan Malmö stad, näringsliv och forskning i form av exempelvis cirkulär ekonomi ska utvecklas.

Erfarenheter av de satsningar som gjorts inom miljö- och klimatområdet i Malmö ska tas tillvara. Det främjar tillväxt och skapar urbant och ekonomiskt värde som bidrar till kulturell, social, ekonomisk och miljömässig utveckling. För att säkerställa hamnverksamhetens fortsatta utveckling arbetar Malmö stad även för en god och förbättrad tillgänglighet till hamnområdet med sjöfart, väg och järnväg.

Bygg vidare på Malmös unika identitet och kulturliv

Malmö är, och har en lång historia av att vara, en öppen, välkomnande och inkluderande stad med mångkultur och kreativa miljöer. Det gör Malmö intressant och attraktivt för många. De positiva krafter som uppstår i mötet mellan människor med olika förutsättningar och bakgrund ska stödjas av stadens utformning.

Flera faktorer bidrar till att göra Malmö till en attraktiv stad för boende, besökare och för ett mångsidigt näringsliv. Storstadsatmosfär i kombination med närhet till hav och landsbygd är viktiga komponenter i Malmös identitet som ska fortsätta utvecklas. Malmö ska stärkas som en attraktiv kuststad med närhet till en levande landsbygd.

En väl fungerande bostadsmarknad med ett brett och varierat utbud av bostäder är avgörande för stadens attraktionskraft och en god ekonomisk och social utveckling. För att Malmö ska vara en bra stad att bo i måste samhällsservicen fungera väl och trafiksystemen bygga på en hållbar mobilitet som underlättar människornas vardag. Arkitektur och stadsmiljö ska hålla hög kvalitet och vara väl sammanflätat med gröna, blå och rekreativa miljöer. Kulturlivet bidrar till stadens attraktivitet och är en anledning för många att bo och leva i Malmö. Stadsplaneringen ska stödja befintligt kulturliv både i den befintliga staden och i omvandlingsområden och skapa förutsättningar för nya kulturverksamheter och yttringar att utvecklas i den växande staden. Kulturlivet är även viktigt för såväl besöksnäringen som Malmös attraktivitet.

Utveckla forsknings- och studentstaden Malmö

Tillgång till utbildningssystem på alla nivåer är avgörande både för social bärkraft och för långsiktig näringslivsutveckling, från förskola till högre utbildning. Skolor som håller hög kvalitet är avgörande för att fler unga ska kunna genomgå högre utbildning. Vuxenutbildningar ger fler möjlighet att studera vidare. Det leder till förbättrade möjligheter för matchning mellan arbetssökande och tillgängliga jobb på arbetsmarknaden. Malmö ska ytterligare stärka sin roll som utbildnings- och forskningsstad i Öresundsregionen. En framgångsrik utbildnings- och forskningsmiljö börjar med en attraktiv studentmiljö. Därför ska Malmö fortsätta utvecklas som studentstad med god tillgång på mötesplatser och bostäder för studenter.

Högre utbildning samt forsknings- och innovationsmiljöer ska kunna fortsätta expandera i Malmö. Möjlighet till mobilitet och utbyten mellan Öresundsregionens lärosäten ska underlättas genom kollektivtrafiknära lokaliseringar av utbildnings- och forskningsinstitutioner i staden. Malmö stad ska främja samverkan kring forskning och utveckling med universitet och högskolor.

Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion

Öresundsregionen har idag drygt fyra miljoner invånare och befolkningen väntas fortsätta öka de närmaste decennierna. En metro mellan Malmö och Köpenhamn är nästa stora investering som behövs för att skapa en sömlös region med goda pendlingsmöjligheter. På så sätt utnyttjas regionens potential som tillväxtmotor till fullo, och även Sveriges och Danmarks långsiktiga utvecklingsmöjligheter. Köpenhamn-Malmö-Lund ska vara en sammanhängande metropol som skapar ekonomisk dynamik, både i Öresundsregionen och i vidare internationella sammanhang. Hållbar långväga arbetspendling och turism ska kunna ske enkelt med höghastighetståg som kopplar samman Malmö med övriga Sverige, Norden och kontinenten.

Malmö och Öresundsregionen ska dra nytta av de förutsättningar som Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland skapar med närhet till Hamburg och övriga Europa. Fysiska och administrativa gränshinder mellan Danmark och Sverige som hämmar utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad måste undanröjas.

Säkra hållbar energiförsörjning för en växande stad

Ett energisystem med säker och tillräcklig energitillförsel är en förutsättning för en välmående och växande stad. Genom att minska och effektivisera energianvändningen, och öka andelen energi från förnybara energikällor, kan energisystemet ställas om så att det blir mer långsiktigt hållbart. Med ett strategiskt energiarbete kan Malmö bidra till att minska den globala uppvärmningen samtidigt som energisystemet är leveranssäkert och tillgodoser Malmöbornas behov av energi nu och i framtiden.

STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ



Malmö ska vara en stad som främjar och stärker demokrati, delaktighet och tillit. Stadsplaneringen ska bidra till en mer jämlik hälsa med hälsofrämjande miljöer i hela staden. En god livsmiljö är trygg, jämställd och hälsosam för alla åldersgrupper och oavsett funktionsförmåga. Planeringen av stadsrum och offentliga miljöer ska stödja och ge plats för möten inom och över sociala och kulturella barriärer.



Verka för en hälsosam stad

God folkhälsa är en förutsättning för hållbar samhällsutveckling, välfärd och tillväxt. Stadsplaneringen ska stödja insatser som minskar ojämlikhet i livsvillkor och hälsa bland Malmöborna och sträva efter att ge alla goda förutsättningar för ett väl fungerande vardagsliv.

Grundläggande för god hälsa är en bostad, försörjningsmöjligheter och utbildning. I Malmö ska det finnas ett bostadsutbud som motsvarar behov och efterfrågan, samt arbetstillfällen och försörjningsmöjligheter för att säkra alla Malmöbors välfärd.

En meningsfull fritid med möjlighet till rekreation och utevistelse är också avgörande för hälsan. Genom stadsplaneringen ska det skapas ett mångsidigt och jämnt fördelat utbud av mötesplatser, gröna och blå stadsrum och parker, gröna och rymliga gårdsmiljöer, natur- och rekreationsområden, fritids- och idrottsanläggningar, kultur och lek för alla åldrar och grupper i samhället. Stadsplaneringen ska också bidra till att skapa miljöer fria från föroreningar och buller. Infrastruktur och stadsplanering som främjar gång och cykling bidrar både till Malmöbornas hälsa och jämlikhet i transportsystemet samt utjämning av socioekonomiska skillnader.

Bidra till delaktighet och ökad tillit

Bäst hälsa och välmående finns hos människor som har en meningsfull sysselsättning, känner sig delaktiga i samhället och har stöd från sin omgivning. Det är viktigt att stadens invånare känner att de är en del av ett sammanhang, oavsett om det är inom den egna umgängeskretsen, det egna bostadskvarteret eller hela staden.

Stadsplaneringen kan påverka graden av delaktighet genom grannskapets utformning och genom att målinriktat verka för ett ökat deltagande i planeringsprocesserna med olika former för dialog och medskapande. Känslan av tillhörighet och ansvar för närmiljön kan därmed öka och staden stärkas socialt. Stadsutvecklingen ska ta hänsyn till Malmöbornas upplevelse och användning av staden. Dialog, medskapande, lokal kunskap och förankring ska vara en grund för arbetet. Universell utformning ska utgöra grundprincip för processer och utförande så att dessa är inkluderande, skapar flexibilitet och öppnar upp för olikhet och mångfald.

Låt kultur och civilsamhälle verka som sammanhållande kitt

Kultur kan i bred bemärkelse betraktas som ett kitt som håller ihop samhället. När socioekonomiska eller fysiska förutsättningar är bristfälliga, kan ett starkt civilsamhälle och ett rikt kultur- och föreningsliv bidra till att stärka individer och bostadsområden.

Möjligheten att ta del av och skapa kultur, och att kunna delta i fritidsaktiviteter och föreningsliv, är en viktig och grundläggande del av stadens sociala infrastruktur och något som stadsplaneringen kan understödja och stärka. Malmö stad ska ha en tillåtande attityd till lokala initiativ som bidrar till att utveckla samhället och staden, och göra det möjligt att förverkliga dem.

Skapa fler och bättre mötesplatser

Att planera för ett mer socialt sammanhållet Malmö har hög prioritet. Stadsrum som bidrar till att skapa en upplevelse av sammanhang och som förmedlar humanistiska värden som öppenhet, tolerans och ansvar gynnar alla. Det bidrar till ökad delaktighet, tillit och demokrati. Offentliga platser, torg, parker och gator tillhör alla och gör det möjligt att mötas.

Väl fungerande mötesplatser behövs i hela staden, under alla årstider, både inomhus och utomhus, och de behövs på olika nivåer – bostadsnära på kvartersnivå, lokala på områdesnivå och i centrala lägen. Att konfronteras med olika tankar, idéer, livsstilar och kulturyttringar ger människor inspiration till att utveckla nya sätt att tänka, vilket i sin tur leder till ny kunskap, nya tjänster och nya produkter. En stadsmiljö som stödjer olikheter och oplanerade möten kan därför bidra till en dynamisk och långsiktigt livskraftig ekonomi.

Arbeta för mångfald, jämställdhet och trygghet i stadsrummet

Malmö ska vara en trygg och tillgänglig stad att bo och vistas i, för såväl Malmöbor som besökare. Jämställdhets- och mångfaldsaspekter ska uppmärksammas vid utformning av staden. Olika grupper använder staden på skilda sätt och har olika erfarenheter, bakgrund och behov som ska synliggöras i planeringen för att skapa goda villkor för alla Malmöbor och besökare. Jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ska omfatta all verksamhet och alla led i planering och beslutsfattande. Metoder ska utvecklas för ett brett och representativt deltagande i stadsbyggnadsprocesser och samråd.

Planera staden för livets alla skeden

Staden ska vara attraktiv, trygg och tillgänglig i livets alla skeden, för barn, vuxna och äldre. Särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt barns och äldres förutsättningar i staden. Barn och unga, liksom äldre, ska synliggöras i planeringsunderlag och ska kunna vara delaktiga och ha inflytande i planerings- och stadsutvecklingsprocesser. Tillgängligheten och förutsättningarna för rörelse i stadsrummet behöver kontinuerligt förbättras för människor med funktionsvariationer.

Barns behov av fritidsaktiviteter ska tillgodoses genom närhet till lekplatser, stora parker, naturområden och fritidsanläggningar. Utemiljön har stor inverkan på barns

sociala, fysiska/motoriska och mentala utveckling. I områden med stor barnfattigdom och trångboddhet ska den yttre miljön särskilt prioriteras och utvecklas. Barnvänliga och grönskande bostadsmiljöer ska finnas såväl i nya som existerande stadsdelar. God tillgång till kollektivtrafik och trygga gaturum för cykling och gång bidrar till rörelsefrihet för barn och unga, såväl som för äldre.

Bostäder med nära tillgång till service och mötesplatser är viktiga för äldre Malmöbors livskvalitet. Malmö ska även fortsätta utvecklas som en attraktiv studentstad med god tillgång på bostäder som passar unga och studerande. I Malmö ska det vara lätt att vara student med goda förutsättningar för studier, studentliv och mötesplatser för studenter och forskare.

EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD



Malmö ska fortsätta utvecklas hållbart genom att främst växa innanför Yttre Ringvägen. En tätare, grönare och mer funktionsblandad stad kan skapa en rumslig struktur som ökar stadens attraktivitet, bidrar till fler möten mellan människor och ger bättre förutsättningar för service och verksamheter. Ur ett stadsbyggnadsperspektiv är närhet och goda förutsättningar för sociala nätverk viktiga aspekter för jämlikhet och jämställdhet. Staden ska även förtätas för att minska Malmös miljöbelastning och spara jordbruksmark.



Länka samman stadens delar

Malmö präglas av en geografisk närhet mellan olika stadsdelar men har samtidigt många påtagliga barriärer som skiljer närbelägna stadsdelar åt. De förstärker och skapar ibland mentala skiljelinjer och bidrar till en mer uppdelad stad.

Stadsplaneringen ska bidra till att överbrygga fysiska och andra upplevda barriärer så att människors sociala ytor och influensområden vidgas. Genom att bryta barriärer, förstärka stråk och skapa jämnt fördelade målpunkter och attraktioner skapas förutsättningar för en mindre segregerad stad.

Bygg för närhet

Malmö är en stad som är nära ur flera olika infallsvinklar; en stad med närhet mellan människor, nära Köpenhamn och kontinenten samt nära havet och landsbygden. Det är kvaliteter att bygga vidare på. En tätare stad bidrar till att kommersiell service, samhällsservice, handel och kollektivtrafik kan finnas nära och utnyttjas resurseffektivt.

Närhet till arbete, utbildning, service, grönska och fritidsaktiviteter skapar också goda möjligheter för en smidig vardag. Närheten bidrar till att göra Malmö mer tillgängligt och användbart för alla Malmöbor och besökare oavsett ålder eller funktionsförmåga.

Spara resurser genom att bygga staden tät

Stadsplaneringen ska bidra till att Malmös miljöbelastning, klimatpåverkan och resursanvändning kraftigt minskar. Att bygga staden tätare gör den mer resurs- och energieffektiv än en gles och utbredd stad. Malmöbornas möjligheter att välja en hållbar livsstil underlättas. I en tätare stad kan fler Malmöbor välja trafikslag med låg miljöpåverkan och därmed minska bilberoendet. Samtidigt ökar möjligheten att dela ytor, tjänster och saker vilket ytterligare bidrar till en hållbar livsstil.

Att i huvudsak växa inåt är en robust strategi eftersom byggandet då kan anpassas efter de behov som råder. En stad som breder ut sig, riskerar att stå med halvfärdiga utbyggnadsområden om förutsättningarna skulle förändras. Genom att växa inåt minskar behovet av att ta jordbruksmark i anspråk, som är en av kommunens viktigaste naturresurser. Tillväxt utan negativa konsekvenser för klimat och miljö förutsätter att bostäder och arbetsplatser huvudsakligen lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen. I takt med att Malmö växer ska staden planeras för högre och tätare bebyggelse i stationsnära lägen.

Blanda för ett rikt stadsliv

Staden byggs och utvecklas under lång tid vilket skapar värden som ger intressanta och mångfunktionella miljöer. Den täta staden ska byggas med hög kvalitet, flexibilitet, multifunktionalitet och yteffektivitet som ledstjärnor. Funktionsblandning sker genom komplettering av funktioner som saknas, exempelvis arbetsplatser och mötesplatser i bostadsområden. Det kan också ske genom att värna befintliga funktioner och lokaler eftersom dessa kan vara svåra att återskapa. När fler människor bor och arbetar nära varandra ökar underlaget för service, handel och nöjen. Fler invånare bidrar till ett rikare stadsliv med hög intensitet. Det gör staden attraktiv och trygg att vistas i.

För att stärka den sociala hållbarheten ska stadsdelar med ett ensidigt bostadsutbud kompletteras med fler boendeformer så att en blandning av hushållstyper uppnås.

Gör staden grönare, mer resilient och klimatsmart

Stadens påverkan på klimat och miljö ska minska genom att bästa tillgängliga teknik används för processer, material- och energianvändning. Hållbara val som gynnar cirkulär ekonomi, återbruk och delningstjänster ska uppmuntras. Översvämningar, värmeböljor och torka är exempel på effekter av klimatförändringar som kan påverka Malmöbornas liv och hälsa negativt. Malmö ska bli mer motståndskraftigt och öka sin förmåga att hantera klimateffekter.

Förtätning av Malmö ska inte ske på bekostnad av stadens gröna och blå miljöer. Tvärtom ska staden bli grönare båda vad gäller mängden grönska, kvaliteten på grönskan samt den upplevda grönskan. Biologisk mångfald är en livsviktig resurs och avgörande för att ekosystem ska kunna göra nytta, så som att rena vatten och luft, lagra kol och pollinera våra grödor. Värdet av den biologiska mångfalden ska integreras i planering och utveckling av staden. Gröna och blå miljöer ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Kvaliteten på gröna och blå miljöer ska förbättras genom ökad biologisk mångfald och flera olika ekosystemtjänster.

STRATEGIER

Strategierna bryter ner och konkretiserar vad Malmö stad och aktörer i kommunen behöver göra för att bidra till en utveckling som följer de prioriterade inriktningar och främjar allmänna intressen enligt Plan- och bygglagen. Med utgångspunkt från natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska planeringen bidra till en ändamålsenlig struktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Strategierna är indelade under nedanstående huvudrubriker:

Livet i staden

Byggd miljö och kulturmiljö

Gröna och blå miljöer

Trafik

Klimatanpassning och teknisk försörjning

LIVET I STADEN

Det är människorna som gör staden. Stadens byggda miljöer ska formas med utgångspunkt från Malmöbornas behov och upplevelser. Malmös befolkning har en stor mångfald med en stor andel unga. I egenskap av storstad och universitetsstad attraherar staden nya invånare från både Sverige och utlandet. Behovet av ett väl fungerande utbildningssystem och ett brett utbud av arbetstillfällen som matchar olika kompetenser är stort. Livsmiljön ska bidra till att stärka jämlikhet, social sammanhållning och demokrati. Staden ska vara trygg och välkomnande för alla grupper i samhället. *Planeringen ska bidra till att skapa goda förutsättningar för Malmös näringsliv, stärka Malmöbornas försörjningsförmåga och stadens attraktivitet. Tillgång till en bostad och bra bostadsmiljöer är grunden till ett gott och hälsosamt liv med möjligheter till försörjning, utbildning och meningsfull fritid. Malmöbornas behov av högkvalitativ samhällsservice ska finnas nära till hands i livets alla skeden och den fysiska miljön ska bidra till jämlika och goda uppväxtvillkor.*

Under rubriken Livet i staden finns strategier för följande områden:

- Jämlikhet och hälsa
- Kultur och civilsamhälle
- Lokal förankring, demokrati och delaktighet
- Bostadsförsörjning
- Skolor och övrig samhällsservice
- Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring

Jämlikhet och hälsa

Att vara del av ett sammanhang, både i personliga och samhälleliga konstellationer, är viktigt för människors välmående och hälsa. Den nationella folkhälsopolitikens målområden för en god hälsa inleds med mål som behandlar delaktighet, tillit till samhället och meningsfull sysselsättning. Möjlighet att välja goda levnadsvanor hör till stor del samman med den socioekonomiska sfär en människa befinner sig i, och den påverkas delvis av stadens utformning. I en alltför segregerad stad finns risk att olika normer råder i olika delar av staden. När dessa normer möts kan det skapa osäkerhet och bli till ett trygghetsproblem. Den fysiska miljön och strukturer i staden ska stödja och skapa goda förutsättningar för jämlikhet, god hälsa och möjligheter att ta del av samhället. Det görs genom medveten utformning av staden, och genom att alltid beakta aspekter som jämställdhet, tillgänglighet, olika gruppers behov och lokala förutsättningar.

STRATEGIER

- Stadsbyggnadsprojekt som bidrar till att bryta mentala och fysiska barriärer ska prioriteras. Balans mellan investeringar i områden med olika socioekonomiska förutsättningar ska eftersträvas så att hela Malmö kan växa och utvecklas.
- Kompletteringar med nya funktioner i ett område ska utgå från invånarnas såväl fysiska som sociala förutsättningar.
- Stadsutvecklingen ska bidra till en jämlik tillgång till grundläggande stadskvaliteter som exempelvis samhällsservice, kultur och rekreation. Ett brett utbud av stråk, platser och lokaler, som under alla årstider ger möjlighet till fysisk aktivitet, spontan och organiserad idrott, kulturverksamhet, pedagogisk och social verksamhet, ska finnas fördelade över hela staden.
- All stadsutveckling ska utgå från universell utformning och vara socialt värdeskapande.
- Kunskapen om olika gruppers behov av goda livsmiljöer, trygghet, fysiska aktiviteter, mötesplatser och kultur ska vara en utgångspunkt för stadsutvecklingen. Särskilt barns, ungas och äldres behov ska tillsammans med ett jämställdhets- och funktionsnedsättningsperspektiv beaktas. Sociala nulägesanalyser bör genomföras i strategiskt viktiga planer och användas som underlag i stadsplaneringens olika faser.
- Fler mötesplatser, parker, naturområden, möjligheter till fritidsaktiviteter, stadsodling, vattenmiljöer och andra inslag i staden som förbättrar Malmöbornas hälsa och rekreationsmöjligheter ska utvecklas.
- Planeringen av staden ska utgå från barnens behov.

Läs mer: *Malmökommissionen*

Kultur, fritid och civilsamhälle

Genom civilsamhället och kulturlivet skapas viktiga mötesplatser som stärker individers välmående och samhället i stort. I utövande av kultur och deltagande i civilsamhället finns möjlighet till självutveckling, mellanmänskligt utbyte och att gemensamt tolka och förstå sin samtid. Möjligheten att ta del av och skapa kultur är en viktig och grundläggande del av stadens sociala infrastruktur och något som stadsplaneringen kan understödja och stärka. När socio-ekonomiska eller fysiska förutsättningar är bristfälliga kan ett starkt civilsamhälle och kulturliv bidra till bärkraft för områden och individer.

Malmös kulturliv och föreningsliv omfattar allt från stora, etablerade kulturinstitutioner till små fria kulturorganisationer. Det fria kulturlivets och föreningslivets lokalbehov kan vara svåra att tillgodose. Kulturlokaler är en del av stadens infrastruktur och tillgång till billiga lokaler är generellt en viktig förutsättning för mindre kulturaktörer. Hur sådana lokaler kan bibehållas när staden byggs tätare och förändras är en viktig fråga som kräver samverkan mellan Malmö stad, fastighetsägare, stadens förvaltningar, bolag, kulturaktörer, fastighetsutvecklare och andra aktörer.

STRATEGIER

- Malmö stad ska eftersträva ett varierat och tillräckligt utbud av lokaler och platser för att främja stadens kultur-, fritids- och föreningsliv. Möjligheten att tillskapa och bevara lokaler för kreativa näringar och civilsamhälle både i utbyggnadsområden, vid omvandling och förtätning ska tas tillvara.
- Underlag i form av exempelvis kulturlivsanalyser, ska genomföras och utgöra underlag i stadsplaneringens olika faser. Underlagen ska beskriva behov och förutsättningar för ett mångsidigt kulturliv i stadens olika områden och bygga på dialoger med kulturaktörer och andra intressenter i aktuellt område.
- Tillgången till offentlig konst ska öka i takt med att staden växer och förtätas.

Lokal förankring, demokrati och delaktighet

Genom att planera miljöer som stödjer människors möten och interaktion kan stadsplaneringen främja tillit och demokratiskt deltagande. Det kan ske genom en kombination av privata, halvprivata och offentliga ytor som ger förutsättningar för mötesplatser som är välkomnande och tillgängliga för en mångfald av grupper.

Att hitta nya former för dialog och medskapande är en viktig utvecklingspunkt för offentliga verksamheter. Stadsutvecklingen ska ta hänsyn till Malmöbornas upplevelse och användning av staden. Dialog, medskapande, lokal kunskap och förankring ska vara en grund för arbetet. Den inkluderande staden är en förutsättning för delaktighet och stadsplaneringen ska möjliggöra för alla Malmöbor, oavsett ålder och funktionsförmåga, att röra sig i stadsrummet och delta i stadens utbud. En viktig förutsättning för delaktighet är en jämn fördelning av rekreation, idrott, mötesplatser, kultur och nöjen över staden.

STRATEGIER

- Attraktiva och trygga mötesplatser av varierande slag ska finnas i alla stadens delar.
- Tidig involvering och delaktighet av olika grupper bör genomföras i strategiskt viktiga planer. Resultatet ska utgöra underlag till stadsplaneringens olika faser.
- Medskapande ska främjas och systematiskt integreras i stadsbyggnadsprocessen. Olika användargrupper, näringsidkare och kulturaktörer ska involveras tidigt. Olika åldersgruppers synpunkter och lokala kunskap ska beaktas.

Bostadsförsörjning

Ett hem är grunden för ett gott och hälsosamt liv med möjligheter till försörjning, utbildning och meningsfull fritid. En väl fungerande bostadsmarknad är en förutsättning för tillväxt och välfärd. För att bidra till Malmös sociala sammanhållning, utveckling och dragningskraft är ett brett bostadsutbud i hela staden viktigt, med en variation av bostadstyper, upplåtelseformer, storlekar och kostnadsnivåer.

Befolkningstillväxt har under hela 2000-talet varit stark i Malmö. Samtidigt har utvecklingen på bostadsmarknaden varit tudelad; å ena sidan har bostadsbyggandet stigit till nivåer som motsvarar befolkningsökningen, å andra sidan har det blivit allt svårare att finna en lämplig bostad för hushåll med låga inkomster. Förutsättningarna att efterfråga en bostad varierar därför kraftigt inom staden. Bostadsmarknaden behöver svara mot olika målgruppers förutsättningar – behov, köpkraft och efterfrågan.

Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar, men eftersom bostadsbyggandet sker på marknadens villkor och följer konjunktursvängningar snarare än de bostadsbehov som finns, är samverkan med bostadsmarknadens aktörer nödvändigt. Malmö stads insatser behöver utgå från en rättvis tillgång till bostäder med överkomliga prisnivåer samt att motverka hemlöshet och trångboddhet. Arbetet behöver särskilt inriktas på att förbättra villkoren för hushåll med begränsade resurser så att fler kan få tillgång till en bostad med rimlig hyra i en mer blandad stad. Bostadssituationen för unga, barnfamiljer och äldre kräver särskilt fokus. Boendesegregationen ska brytas och staden byggas hel.

STRATEGIER

- Ett varierat bostadsbyggande i hela staden som möter befolkningstillväxt och olika målgruppers köpkraftiga efterfrågan ska upprätthållas.
- Möjligheten för hushåll med låga inkomster att få tillgång till en godtagbar bostad ska öka.

Riktlinjer för bostadsförsörjning

En gång per mandatperiod antas riktlinjer för bostadsförsörjningen i Malmös bostadsförsörjningsprogram. Översiktsplanens strategier för bostadsförsörjning är hämtade därifrån. I bostadsförsörjningsprogrammet görs ställningstaganden som rör bostadsförsörjning för olika grupper i Malmö och läget på bostadsmarknaden beskrivs mer ingående.

Läs mer: *Malmös bostadsförsörjningsprogram*

Skolor och övrig samhällsservice

Jämlik tillgång till samhällsservice av hög kvalitet är en grundförutsättning för att Malmöborna ska kunna leva ett gott liv, oavsett livsskede.

Att tillgodose behov av samhällsservice i stadsplaneringen innebär att säkerställa tillgång till mark och lokaler. Det är en särskild utmaning att göra plats för ytkrävande samhällsservice som exempelvis förskolor, grundskolor och fritidsanläggningar i den täta staden. För att uppnå ett effektivt markutnyttjande är det nödvändigt med nytänkande kring möjligheter för samnyttjande. Ytkrävande anläggningar ska till exempel kunna rymma flera olika verksamheters behov. Fritids- och idrottsytor bidrar långsiktigt till bättre hälsa hos Malmöborna och en meningsfull fritid genom hela livet.

Med samhällsservice avses i detta sammanhang förskola, grundskola, gymnasieskola, fritids- och kulturverksamhet samt viss slags omsorgs- och vårdverksamhet (boendeformer med serviceinslag, som LSS och boenden för äldre tas upp i *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö*).

STRATEGIER

- Samhällsservice ska planeras och byggas ut i en sådan takt att förväntade behov tillgodoses.
- Samhällsservice ska vara strategiskt placerad och tillgänglig för gång, cykel- och kollektivtrafik.
- Utformning och lokalisering av byggnader och anläggningar för samhällsservice ska utgå från principer om universell utformning och bidra till att uppnå ökad jämlikhet, jämställdhet, integration, mångfald och tillgänglighet.
- Utrymme för samhällsservice av varierande storlek ska kunna tillgodoses. Om möjligt ska verksamheter kunna expandera inom befintliga fastigheter.
- Malmö stad ska verka för att kommunens mark och lokaler ska kunna nyttjas som mötesplatser av fler grupper eller andra verksamheter under större delen av dygnet och året samt stimulera alla som bedriver samhällsservice att sträva efter ökat samnyttjande. Kärnverksamhetens grundläggande behov ska alltid säkerställas, och samtidigt kunna balanseras med andra behov i staden.
- Gymnasieskolor och skolor för högre utbildning ska i första hand lokaliseras centralt i staden eller i lägen med goda kommunikationsmöjligheter.

Läs mer: *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö*

Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring

Malmö har ett starkt och diversifierat näringsliv som har stor betydelse för stadens attraktivitet och för regionens tillväxt. Näringslivet skapar arbetstillfällen, försörjning och service för Malmöbor och regionens invånare. Malmö är en viktig motor på den regionala arbetsmarknaden. I Malmö finns flest förvärvsarbetande inom kommersiell service och olika kunskapsintensiva branscher. Det är viktigt att ta vara på de goda expansionsmöjligheter som finns för denna typ av verksamheter. I Malmö finns även viktiga näringar inom hamnverksamhet samt lager-, logistik och tillverkningsindustri som bedrivs i stadens verksamhetsområden. Variationen av branscher stärker Malmös tillväxt och minskar sårbarheten vid lågkonjunkturer.

Malmö är ett populärt besöksmål och här finns ett brett utbud av handel, service, kultur, evenemang, hotell, restauranger och caféer. Besöksnäringen kan utvecklas med särskilda attraktioner som profilerar staden ur ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Malmö stad har högt uppsatta miljömål och ambitioner för en hållbar näringslivsutveckling. Gröna näringar och verksamheter som jobbar för grön omställning är viktiga aktörer för en hållbar tillväxt. Den gröna omställningen kan stärka företagens konkurrenskraft och leda till ökad tillväxt och sysselsättning, samtidigt som det minskar företagens miljö- och klimatpåverkan.

Dialog mellan näringslivet och Malmö stad om såväl långsiktiga visioner som konkreta frågor i samband med etableringar och företagslokaliseringar, är avgörande för en god näringslivsutveckling i staden.

STRATEGIER

- Malmö stad ska aktivt verka för att attrahera nya företag som kan bidra till en diversifierad näringslivsprofil. Därför ska ett varierat utbud av etableringsmöjligheter erbjudas. Befintliga byggnader och lokaler som är lämpliga för exempelvis företagande eller föreningsliv ska värnas.
- Genom regionala perspektiv och samverkan med grannkommuner ska Malmö stad bidra till att underlätta för företagslokaliseringar i regionen.
- Malmö stad ska verka för att skapa en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav. Personalintensiva verksamheter, samt verksamheter med låga kvalifikationskrav ska prioriteras.

- Etableringsmöjligheter för kontor och andra verksamheter med hög koncentration av arbetstillfällen ska främjas i kollektivtrafiknära lägen.
- Malmö stad ska tillsammans med näringslivet dra erfarenhet av de satsningar som gjorts på miljö- och klimatområdet i Malmö. Cirkulär ekonomi och resursdelning ska uppmuntras.
- Innerstaden ska, tillsammans med andra strategiska platser och stråk, stärkas och anpassas till handelns strukturomvandling och förändrade mobilitets- och konsumtionsmönster. En strategi för stadskärnans utveckling ska tas fram i samverkan med aktörer verksamma i Malmö.
- Nya handelsetableringar ska i första hand lokaliseras i strategiska lägen inom blandad stad. Handel ska kunna rymmas i nya bostads-, kontors- och mobilitetshus. Inga nya renodlade handelsområden ska utvecklas.
- Malmö ska fortsätta utvecklas till en av Europas ledande besöksdestinationer genom att skapa goda möjligheter för ett rikt stadsliv med ett varierat utbud av kommersiella, kulturella, sociala och rekreativa aktiviteter, samt goda kongress- och mässfaciliteter.

Läs mer: *Tillväxtkommissionen*

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Malmö har växt fram under lång tid. Stadsväven bär spår av förändringen från handelsstad till industristad och därefter till kunskapsstad. Trots att Malmö är en stor stad är avstånden korta och stadens strukturer byggde efter en närhetsprincip. Malmö ska fortsätta växa som en nära, tät, grön och funktionsblandad stad för att på så sätt utvecklas hållbart. Hur stadens struktur och den byggda miljön utformas har stor betydelse för Malmöbornas välmående, stadens attraktivitet och dess ekologiska fotavtryck. Funktionsblandning stödjer näringslivet, bidrar till ett rikt stadsliv, en smidig vardag och gör staden mer attraktiv. En markeffektiv stadsstruktur bidrar till att spara resurser och ger underlag för service och kollektivtrafik. Att skapa plats för gröna kvaliteter stärker stadens resiliens, hållbarhet och livsmiljö.

Den byggda miljön ska utformas med omsorg och bidra till att skapa goda och likvärdiga förutsättningar för Malmöbornas trivsel och välmående. Förutsättningarna på platsen, såväl fysiska som sociala, är viktiga utgångspunkter.

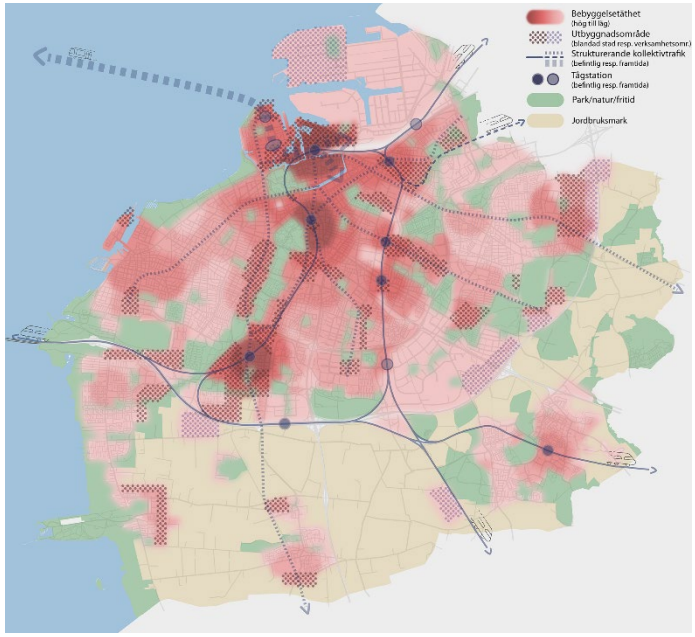
Under rubriken Byggd miljö och kulturmiljö finns strategier för följande områden:

- Utbyggnad och förtätning
- Stadens arkitektur och kulturmiljö
- Resurseffektivt och klimatneutralt byggande
- Markföroreningar samt farliga och störande verksamheter

Utbyggnad och förtätning

Malmö har under de senaste årtiondena i huvudsak vuxit innanför Yttre Ringvägen och successivt bebyggts tätare. En tätare stad skapar goda förutsättningar att utvecklas socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart. Den är mer resurseffektiv än en gles stad och genom att låta staden växa inåt kan värdefull jordbruksmark sparas för framtiden. I takt med att Malmö växer planeras för högre och tätare bebyggelse, främst i stationsnära lägen. En tätare stad ger goda förutsättningar för ett väl utvecklat näringsliv och god tillgång till service, samt för hållbar mobilitet. Fysiska och andra upplevda barriärer kan byggas bort så att staden länkas samman. En begränsad utbyggnad föreslås även i befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i de befintliga tätorterna medför en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden.

När Malmöborna blir fler behöver gröna och blå kvaliteter utvecklas. Mötesplatser, parker, naturområden, plats för stadsodling, vattenmiljöer och träd är exempel på inslag i staden som förbättrar Malmöbornas hälsa och rekreationsmöjligheter. De mildrar effekter av klimatförändringar, ökar den biologiska mångfalden, bidrar till social hållbarhet och gör staden attraktiv.



Översiktsplanen möjliggör för över 100 000 fler Malmöbor och över 50 000 fler arbetstillfällen. Den största kapaciteten för nya bostäder och arbetstillfällen finns i stadens nya utbyggnadsområden (se länk nedan).

UTBYGGNADS- OCH FÖRTÄTNINGSSTRATEGIER

- Staden ska kompletteras och bebyggas tätare. Pågående utbyggnadsområden ska fullföljas. Samlat geografiskt fokus ska eftersträvas.
- Utbyggnad och förtätning ska i första hand ske med närhet till god kollektivtrafikförsörjning. Höga byggnader är särskilt lämpliga i stationsnära lägen samt i områden med god tillgång till service.
- Vid all utbyggnad och förtätning ska ett yteffektivt markutnyttjande åstadkommas. Samnyttjande av mark och multifunktionella lösningar ska eftersträvas.
- Staden ska byggas med en så stor blandning av funktioner som möjligt och befintlig funktionsblandning ska värnas.
- En variation av flerbostadshus och enbostadshus, samt en variation av upplåtelseformer ska eftersträvas i stadens olika delar.
- Malmös stadsmiljö ska bli grönare och stor restriktivitet ska gälla för att ta gröna och blå miljöer i anspråk för andra ändamål. Andelen hårdgjord yta i staden ska minska och andelen grönska ska öka.
- Modellen 3-30-300 ska införas i Malmö. Modellen syftar till att alla ska kunna se minst tre träd från sin bostad, skola och arbetsplats, stadskvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad och alla invånare ska ha max 300 meter till från sin bostad till ett grönområde.
- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten ska hanteras vid all utbyggnad och förtätning.
- Genom att skapa mötesplatser, stadsbebyggelse, rekreationsmöjligheter och naturmiljöer längs kusten ska den bli mer tillgänglig för Malmöborna.
- Vid utbyggnad och förtätning ska platser för möten, fritid, kultur och evenemang planeras in.
- När områden utvecklas ska de kunna användas för tillfälliga funktioner i väntan på att bli permanent ianspråktagna.

DEN TÄTA STADENS UTMANINGAR

Förtätning av staden kan innebära utmaningar och målkonflikter som gör att avvägningar mellan olika intressen är extra viktiga. En tätare stad kan exempelvis leda till högre belastning på parker och grönområden och att höga kvaliteter därmed blir svår att upprätthålla. Det kan även leda till ökad trafik, luftföroreningar och buller vilket kan påverka hälsa och livskvaliteten för boende och ha negativa effekter på miljön lokalt. Förtätning innebär också att genomförandeprocesser blir mer komplicerade. Tillgänglig mark är i många fall privatägd och det kan innebära svårigheter för kommunen att finansiera investeringar i gator, parker, ledningar, med mera. Dessutom berörs många olika användargrupper av förtätning vilket ökar behovet av dialog och medborgarsamverkan.

Läs mer:
Riktlinjer för höga hus i Malmö
Kapacitet i utbyggnadsområden

Stadens arkitektur och kulturmiljö

Hur stadsmiljön gestaltas har stor betydelse när Malmö växer. Planering, utformning och förvaltning av stadens byggda miljöer skapar förutsättningar för Malmöbornas välmående. Arkitekturen och kulturmiljön bidrar till att bevara och stärka stadens attraktivitet som boendeort, besöksmål och som etableringsort för näringslivet. De förändringar som görs påverkar människor och sätter prägel på Malmö under lång tid. Därför behövs ett långsiktigt perspektiv på investeringar i den bebyggda miljön.

Malmös särart är ett samspel mellan gammalt och nytt. De förändringsprocesser som staden genomgått och dess anpassning till skiftande förhållanden i omvärlden avspeglas i unika och särpräglade kulturmiljöer. Parker, kanaler, stränder, kajer och hamnmiljöer är ovärderliga inslag i stadsbilden. Kulturlandskap och byar runtomkring Malmö har betydande kulturhistoriska värden.

Bevarande och varsam förvaltning av existerande miljöer kan tillsammans med genomtänkt placering och gestaltning av nya byggnader och utemiljöer lyfta fram stadens unika kvaliteter, förbättra stadsmiljöerna och ge stadsdelarna olika karaktärer. Byggnader av olika karaktär och höjd bidrar till ökad orienterbarhet. Vid viktiga noder i staden kan väl gestaltade platsbildningar och höga hus fungera som landmärken och tydliggöra platsers betydelse.

STRATEGIER

- Översiktsplanens tematiska fördjupning *Arkitekturstaden Malmö* ska vara vägledande för hur Malmö ska bevaras, utvecklas och förnyas med arkitektur.
- Malmö ska präglas av omsorgsfullt utformade miljöer som gestaltas och förvaltas med utgångspunkt i Malmöbornas behov och upplevelser. Malmö ska präglas av en mångfald i stadsrum, bebyggelsetyper, formspråk och funktioner.
- Malmös identitet ska vårdas och utvecklas. Arkitektoniska och kulturhistoriska värden ska värnas, liksom stadsdelarnas olika karaktärer.
- Platsers fysiska och sociala förutsättningar ska tas som utgångspunkt när den bebyggda miljön förändras. I befintliga områden ska tillskott av ny bebyggelse relatera till den existerande bebyggelsekaraktären och kulturmiljön. I stora områden med ny blandad stad och vid omfattande omvandling av existerande områden kan nya karaktärer tillskapas.
- Höga byggnader bidrar till profilering, identitetsskapande och kopplar samman Malmö visuellt. Höga byggnader ska stärka Malmös identitet genom

omsorgsfull placering och utformning. Byggnaderna ska bidra till ett rikt och levande stadsliv och utgöra intressanta inslag som ökar orienterbarheten i staden.

- Vid bostaden ska närmiljön bidra till trygghet, god grannsämja och tillit. Utformningen av kvarter och stadsdelar ska skapa arkitektonisk identitet som de boende kan vara stolta över.

KOMMANDE ARBETE MED ATT UTREDA FRAMTIDA BEBYGGELSETÄTHET I MALMÖ

Stadsbyggnadsnämnden har för avsikt att initiera en utredning om bebyggelsetäthet och byggnadshöjder i olika delar av staden och hur det kan utvecklas och förändras i framtiden. Syftet är att resultatet ska utgöra underlag för pågående och framtida aktualiseringar av översiktsplanen samt att ta fram riktlinjer som stöd för efterföljande planeringsprocesser.

Läs mer:
Arkitekturstaden Malmö
Riktlinjer för höga hus i Malmö

Resurseffektivt och klimatneutralt byggande

Ett resursmässigt effektivt och hållbart byggande bidrar till att minska byggandets belastning på miljön. För att nå hållbarhetsmål är det viktigt att arkitekturen och byggandet präglas av långsiktighet, resurs- och energieffektivitet samt klimatneutrala och sunda materialval. Detta kräver ett stärkt samarbete i byggprocessen och ökat fokus på hållbarhet ur ett livscykelperspektiv. Det inkluderar både anläggning, masshantering och infrastruktur, där byggmetoder och material värderas utifrån såväl funktion och ekonomi som klimatpåverkan.

STRATEGIER

- Renovering av befintlig bebyggelse ska utredas som ett hållbart alternativ till att riva och bygga nytt.
- Arbetssätt ska etableras för att i samband med planering, upphandling och byggande stegvis minska negativ klimatpåverkan med sikte på att uppnå ett klimatneutralt Malmö år 2030.
- Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer utveckla metoder och processer för klimatneutralitet vid markanvisningar, detaljplane- och bygglovsprocesser. Klimatneutrala bygg- och anläggningsprojekt, samt energilösningar i stadens regi ska vara föredömen.
- Klimatneutralitet i byggande och minskad användning av obrukade råvaror, miljöstörande ämnen och kemikalier vid förvaltning, renovering och rivning utifrån livscykelperspektiv ska uppmuntras. Klimatkalkyler ska förespråkas vid anläggning, ny- och ombyggnad samt upprustning av befintligt bestånd. Malmö stad ska uppmuntra gröna hyreskontrakt som ger medvetna hyresgäster.
- Noll- och plusenergilösningar samt förnyelsebar energiproduktion, särskilt i integrerade lösningar, vid anläggning, ny- och ombyggnation samt vid upprustning av det befintliga beståndet ska uppmuntras.
- Malmö stad ska arbeta för lokal masshantering för att bidra till minskade transporter, kortare byggentreprenader och bättre ekonomi.

HÅLLBART OCH KLIMATNEUTRALT BYGGANDE I MALMÖ

Miljöbyggstrategin är tillgänglig för alla som vill bidra till en hållbar stadsutveckling. Malmö stad stöttar bygg- och anläggningssektorns *Lokal färdplan för Malmö 2030 (LFM30).*

Läs mer: *Hållbart och klimatneutralt byggande*

Markföroreningar samt farliga och störande verksamheter

När stadens mark används alltmer effektivt ökar risken för konflikter mellan farliga och/eller störande verksamheter och övrig stadsbebyggelse. I befintliga stadsmiljöer finns också risk för markföroreningar som kan försvåra eller fördyra nybyggnation – exempelvis vid omvandling av tidigare industriområden. Det är viktigt att åtgärder vidtas och att planeringen genomförs så att en tät stad uppnås utan att Malmöbornas säkerhet och hälsa äventyras.

STRATEGIER

- För att undvika stora säkerhetsavstånd ska risker företrädelsevis hanteras vid riskkällan eller genom att annan bebyggelse utgör barriär mellan riskkällan och känsliga eller personintensiva funktioner.
- Ny farlig eller störande verksamhet ska inte placeras nära känsliga eller personintensiva funktioner. Befintliga verksamheter i eller i anslutning till blandad stad ska kunna fortsätta verka i enlighet med givna tillstånd. I de fall ny blandad stad uppförs inom angivna uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter ska riskbilden beaktas och då kan den nytillkomna bebyggelsens funktioner behöva begränsas (se kartunderlaget *Uppmärksamhetsavstånd till farliga verksamheter* och *Uppmärksamhetsavstånd till miljöfarliga verksamheter*).
- Ansvarsfrågor kring markföroreningar ska klargöras i tidiga planeringsskeden så att marken kan undersökas och föroreningar saneras (se kartunderlaget om markföroreningar).
- Nya och befintliga kraftledningar, där koncessioner löper ut, ska om möjligt förläggas i marken.

DEFINITION AV FARLIGA OCH STÖRANDE VERKSAMHETER

Med farlig verksamhet avses sådana som kan omfattas av bestämmelserna för farliga verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO). Med störande verksamhet avses sådana som klassas som miljöfarliga enligt miljöbalken och som påverkar omgivningen med höga nivåer av luftemissioner eller buller. Miljöfarliga verksamheter kan även medföra andra olägenheter i boendemiljön, exempelvis obehaglig lukt.

Läs mer: *Stadsutveckling i industrinära lägen*

GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER

Malmö har stora kvaliteter i grönområden, naturmiljöer, hav och landsbygd. Parker, naturområden, vattenmiljöer, fritidsområden, träd och andra blågröna strukturer förbättrar Malmöbornas hälsa och rekreationsmöjligheter, mildrar effekter av klimatförändringar, ökar den biologiska mångfalden och bidrar till en attraktiv stad. Hög biologisk mångfald är nödvändigt för att ekosystemen ska kunna förse människor med livsnödvändiga tjänster. Havet, kusten och landsbygden ger även möjligheter för viktiga näringar som ska ges utrymme att utvecklas hållbart. De senaste årtiondena har andelen grönyta sjunkit i Malmö samtidigt som naturområden har försämrats med avseende på andelen värdefull natur. Åkermarken är i många avseenden hotad till följd av hårt exploateringstryck.

Under rubriken Gröna och blå miljöer finns strategier för följande områden:

- Park och natur
- Hav och kust
- Biologisk mångfald
- Landsbygd och jordbruk

Park och natur

Människor har behov av grönskande utemiljöer med olika karaktärer och kvaliteter som bäst ryms i stora park- och naturområden. En förutsättning för att park- och rekreationsområden ska användas regelbundet är att de finns på korta avstånd från bostäder, skolor och arbetsplatser. Om så inte är fallet blir det extra viktigt med ett nätverk av rekreativa gröna och blå närmiljöer. Malmös miljöer längs kust, kanaler och vattendrag har potential att utvecklas och användas mer.

STRATEGIER

- Arealen park och natur ska öka. Mer grönska ska eftersträvas i hela staden. Antalet träd i staden ska öka. Utbyggnad ska ske med minsta möjliga negativa påverkan på befintliga natur- och rekreationsvärden.
- Tillgången och tillgängligheten till parker och naturområden ska öka, bland annat genom grönblå stråk. Parker ska ligga lättillgängliga och integrerade med bostäder. Områden med stor trångboddhet och barnfattigdom ska prioriteras.
- Malmö ska ha en mångfald av små och stora parker, naturområden och torg, strategiskt placerade och jämnt fördelade i kommunen.
- Kanalernas potential som attraktiva mötesplatser för rekreation och uteliv ska tas tillvara och utvecklas. I samband med ombyggnation ska eventuella kustskyddsbehov hanteras.

Hav och kust

Malmös havsnära läge är en stor tillgång och att ta tillvara denna kvalitet är viktig för stadens fortsatta utveckling. Havet och dess kuststräcka har stor betydelse för rekreation och naturupplevelser, fysisk aktivitet och pedagogik samtidigt som det är viktigt för näringslivet. Fisket och hamnverksamheten har haft stor betydelse för stadens utveckling och Öresund är ett av världens mest trafikerade farvatten.

Öresund har samtidigt ett rikt marint djur- och växtliv som både är unikt och känsligt. Det finns stora sammanhängande musselbankar och grunda ålgräsängar som är viktiga uppväxtområden för fisk, kräftdjur och andra marina organismer som behöver värnas.

Kustnära stadsmiljöer är en viktig del av stadens attraktionskraft. Att inte skydda staden mot höjda havsnivåer skulle leda till oöverblickbara sociala, kulturella, biologiska och ekonomiska förluster.

STRATEGIER

- Malmö stad ska ha en positiv och tillåtande syn på stadsutveckling, fritidsaktiviteter och näringsliv med behov av närhet till vattnet. Det stärker Malmös attraktivitet och identitet som kuststad.
- Malmö ska bevaras och utvecklas som kuststad genom successivt anläggande av sammanhängande skyddsåtgärder. Ett sammanhängande kustskydd ska så långt som möjligt utformas för att minimera påverkan på befintliga naturvärden i naturreservat. Malmö stad utgår vid hantering av skyddsbehov från juridiskt ansvar som verksamhetsutövare, fastighetsägare och huvudman för allmän platsmark (läs mer under strategier för *Klimatanpassning*).
- Stadsutvecklingen ska bidra till att Öresund blir ett friskt och levande hav där ett rikt växt- och djurliv och möjligheter till rekreation och upplevelser kombineras med fiske, sjöfart och energiproduktion.
- Tillgängligheten till kust, vattendrag, kanaler, hamnbassänger och kajkanter för rekreation och fritidsaktiviteter ska förbättras. Ett sammanhängande kuststråk ska skapas längs kommunens kust.
- Malmö stad ska aktivt verka för att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster, bland annat genom fler marina naturreservat och att Öresund blir ett biosfärområde.
- För att uppnå en hållbar utveckling och god hushållning av havet ska Malmö stad samarbeta med såväl grannkommuner, Danmark och övriga Östersjöländer, som med näringsliv och andra aktörer.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Mångfalden av arter och naturmiljöer förser oss med livsviktiga ekosystemtjänster som pollinering, olika typer av rekreation och skadedjurskontroll.

Trots att ett nytt naturreservat har bildats för Klagshamnsudden, dammar och ängsmarker har skapats och det bedrivs aktiv naturvård i kommunen har Malmös förutsättningar för biologisk mångfald försämrats de senaste åren. En uppföljning av 165 utpekade naturområden i Malmö visade att många naturområden har minskat i både storlek och biologisk kvalitet. Den förutspådda befolkningsökningen i Malmö kommer att kräva en god framförhållning gällande tillgång på naturmark i framtiden.

STRATEGIER

- Gröna och blå miljöer som är gynnsamma för den biologiska mångfalden ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Översiktsplanens genomförande ska som helhet stärka den biologiska mångfalden i Malmö.
- Naturvårdsplanen ska vara vägledande för ett förbättrat naturvårdsarbete.
- Områden med höga naturvärden ska få ett starkt skydd och hotade eller sällsynta arter ska värnas.
- Kvaliteten på gröna och blå miljöer ska förbättras för att den biologiska mångfalden och utbudet av ekosystemtjänster ska kunna öka.
- En modell för hänsynstagande till naturvärden samt ekologisk kompensation som är anpassad för Malmös förhållanden ska tas fram.
- Möjligheten till omvandling av olika typer av marker till ängsnatur ska beaktas.
- Den biologiska mångfalden i havet ska få bättre förutsättningar genom minskad övergödning, minskade utsläpp av olika typer av miljögifter samt minskad nedskräpning av havet från sjöfart och landbaserade verksamheter
- Naturvärdesinventeringar ska vid behov utföras i tidiga skeden.

Läs mer: *Naturvårdsplan för Malmö*

Landsbygd och jordbruk

Ett hållbart samhälle förutsätter ett samspel mellan stad och en levande landsbygd. En tätare stad sparar värdefull mark. Jordbruksmarken runt Malmö har högst produktionsförmåga i Sverige och är en ändlig resurs som måste värnas så att en långsiktig livsmedelsförsörjning kan säkerställas.

Landsbygden har stora kulturella, rekreativa och ekologiska värden samtidigt som det är en viktig plats för näringslivet och innehåller många bostäder. Landsbygdens strukturer och funktioner vittnar om vår historia och är viktiga för förståelsen av jordbrukslandskapet.

STRATEGIER

- Jordbruk ska vara den dominerande näringen på Malmös landsbygd.
- Jordbrukslandskapets karaktäristiska öppenhet ska bevaras. Tätorter och byar ska vara åtskilda med öppet landskap.
- Möjligheten att nyttja landsbygden för rekreation ska förbättras utan att påverka dess natur- och kulturvärden negativt.
- I planering och förvaltning ska kommunen öka jordbrukets miljöanpassning samt stödja metoder som främjar ekosystemtjänster.
- Malmö stad ska göra det möjligt för fler småskaliga verksamheter i stadens omland, för att bidra till en mer levande landsbygd. Etablering av nya och hållbara verksamheter ska ske på jordbrukslandskapets villkor.
- Malmö stad ska ta fram en strategi för landsbygden och jordbrukslandskapet.

TRAFIK

Helhetssyn på trafiken och dess infrastruktur är en förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. Malmös geografiska läge och roll som nod i transportsystemet gör att både nationell och internationell trafik ska samspela med lokal och regional trafik. Olika transportslag ska samsas på en begränsad yta. En växande befolkning skapar ytterligare behov av ett strukturerande, kapacitetsstarkt och miljövänligt kollektivtrafiksystem. Väl fungerande infrastruktur för transporter skapar goda förutsättningar för näringslivet och stödjer såväl den lokala som den regionala arbetsmarknaden.

Att bygga staden tät gör att infrastrukturen och kollektivtrafiken kan utnyttjas bättre. De korta avstånden i staden ger också bättre förutsättningar för att fler ska välja att gå eller cykla vilket leder till minskade luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Staden ska utvecklas med levande gatumiljöer som är trivsamma att vistas i, stödjer människors möten och inbjuder till gång och cykling. Ett trafiksystem med människan i fokus gynnar stadslivet och bidrar till en smidig vardag för Malmöborna.

Under rubriken Trafik finns strategier för följande områden:

- Mobilitet och trafikinfrastruktur
- Promenadstaden
- Cykelstaden
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Godslogistik

Mobilitet och trafikinfrastruktur

Trafiksystemets uppgift är att föra samman invånarna i en levande stadsväv, stödja näringslivet och bidra till en rörlig arbetsmarknad för såväl Malmöbor som regionens övriga invånare.

Stadens och regionens befolkningstillväxt kommer att öka trycket på det befintliga trafiksystemet och en tydligare prioritering mellan olika färdmedel kommer därför att behövas i staden. Varje del av trafiksystemet behöver utformas så att bästa möjliga nytta uppnås med den yta och de resurser som finns till förfogande.

Stadens gaturum är inte bara transportkorridorer, där sker också många möten mellan stadens invånare. Gaturummens utformning är således viktigt även för stadens sociala liv. Framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå de prioriterade inriktningarna.

Samhället går mot en allt mer utvecklad delningsekonomi, som tillsammans med ny fordonsteknik kan bidra till mer hållbara transporter.

STRATEGIER

- Staden ska ha en beredskap för en fortsatt befolkningstillväxt och mark ska reserveras för en fortsatt utveckling av effektiva och ytsnåla transportslag som underlättar förflyttning inom staden och regionen.
- Trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå, cykla och åka kollektivt. Framkomlighet för dessa trafikslag ska prioriteras, så att en miljömässigt och socialt hållbar tillgänglighet uppnås.
- Universell utformning ska ligga till grund för trafiksystemets planering, utformning och gestaltning. Samspel mellan olika trafikanter ska uppnås för ökad trafiksäkerhet och en trygg, hälsofrämjande, attraktiv och inkluderande stad. Med en utvecklad dialog ska fler grupper få inflytande över utformningen av trafiksystemet i staden.
- Gaturummen ska ges en utformning så att de inte bara är attraktiva att färdas längs, utan även att vistas i. Fysiska och mentala barriärer ska arbetas bort så att sociala värden som inkluderar jämlikhet och jämställdhet uppnås.
- Användning av olika färdmedel på skilda delar av en resa, samt byten mellan färdsätten ska bli enklare.

- Utveckling av befintliga och nya delningsmöjligheter av fordon ska uppmuntras.
- För att främja ett enkelt, flexibelt och hållbart resande i staden ska mobilitetshubbar utvecklas i närheten av större målpunkter och där det finns många bostäder eller arbetstillfällen. Mobilitetshubbar är platser där olika typer av delningsfordon och andra mobilitetstjänster samlas.

Läs mer: *Trafik- och mobilitetsplan*

Promenadstaden

När staden växer, länkas samman, byggs tätare och får nya målpunkter blir fotgängarperspektivet allt viktigare. De allra flesta förflyttar sig dagligen kortare eller längre sträckor till fots. Praktiskt taget alla förflyttningar börjar och slutar med gång, oavsett vilka färdmedel som används i övrigt. Förflyttning till fots bidrar till bättre hälsa och skapar folkliv i staden. Därför är det viktigt att skapa inbjudande stadsmiljöer som gör det trevligt att röra sig till fots och vistas i staden. Fotgängares rörelsefrihet kan stimuleras genom att minska olika barriäreffekter, skapa tillräckliga ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer, samt genom att öka trygghet och trafiksäkerhet.

Malmö har med sin topografi och relativt korta avstånd goda förutsättningar att bli en mer gångvänlig stad. En tät funktionsblandad stad med ett finmaskigt gatunät ger goda förutsättningar för människor att röra sig till fots. Att samla gång- och cykeltrafik i gemensamma stråk gynnar handel och service samtidigt som det bidrar till folkliv och trygghet.

STRATEGIER

- Fotgängare ska ha god tillgänglighet i hela Malmö. Oavsett ålder, kön och fysisk förmåga, ska alla tryggt och säkert kunna röra sig till fots i hela staden, utan onödiga omvägar, nivåskillnader eller dröjsmål. Stadsmiljön ska inbjuda till promenader och förflyttningar till fots.
- Genom att utgå från barnperspektivet ska fler trygga och säkra korsningspunkter skapas och gatornas barriäreffekt minskas.
- Stor vikt ska läggas vid fotgängarnas ytbehov, orienterbarhet och vägvisning.
- Viktiga målpunkter som torg, parker och stationer ska kopplas samman bättre för fotgängare.

Cykelstaden

En stad där invånare och besökare snabbt och enkelt kan ta sig fram med cykel ger en tystare och lugnare stadsmiljö, minskad miljöpåverkan och förbättrad folkhälsa. Idag sker en snabb utveckling med en mångfald av cykelfordon som möjliggör för fler grupper att välja cykel som transportmedel, men som också skapar nya behov för cyklisterna. Stora effekter kan uppnås med förhållandevis små investeringar i cykelinfrastruktur.

Cykelvägar som förbinder stadsdelar och målpunkter bidrar till att länka samman staden och kan ha en positiv effekt på trygghet och jämställdhet. Regionala cykelvägar ökar möjligheten att pendla hållbart i regionen.

STRATEGIER

- Malmö ska ha ett finmaskigt cykelvägnät och cyklande ska vara ett självklart förstahandsval för fler grupper i staden. Stadens omfattande cykelvägnät ska fortsatt byggas ut och vara framträdande i stadsbilden. Strategiskt viktiga länkar ska prioriteras. Fokus ska läggas vid kapacitet, framkomlighet, prioritet och en sammantagen hög komfort.
- Fler kapacitetsstarka, orienterbara och säkra cykelvägar ska anläggas utmed huvudgatunätet.
- Det ska vara tryggt och säkert att röra sig med cykel i hela staden. Genom att utgå från barnperspektivet ska fler trygga och säkra korsningspunkter skapas och gatornas barriäreffekt minskas. Alla barn ska ha möjlighet att cykla till skola och fritidsaktiviteter i en trafiksäker miljö.
- Stor vikt ska läggas vid cyklisternas ytbehov. Cyklisternas parkeringsbehov ska säkerställas vid såväl bostäder som målpunkter, exempelvis i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter, köpcentrum och fritidsanläggningar.
- Supercykelvägar ska etableras och binda samman befolknings- och arbetsplatstäta områden samt kollektivtrafiknoder inom samt till och från Malmö.
- Fler regionala cykelvägar ska utvecklas.

SUPERCYKELVÄGAR

Malmö stad har utrett förutsättningarna för supercykelvägar och sex olika korridorer har identifierats som intressanta för konceptet. Supercykelvägar är framkomliga och kapacitetsstarka cykelvägar med hög komfort som erbjuder flyt i cyklingen. De har en tydlig identitet och en hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet, samt hög drift- och underhållsnivå.



Läs mer:
Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö
Supercykelstråk i Malmö

Kollektivtrafik

En välutbyggd, strukturbildande kollektivtrafik är grundläggande för staden. En tillförlitlig och attraktiv kollektivtrafik med hög kapacitet bidrar till ett snabbt och enkelt resande som länkar samman staden med regionen och Europa. Knutpunkter och stråk för kollektivtrafik är starka incitament för stadsutveckling och stadsomvandling.

I syfte att stärka och säkra regionens kopplingar till Köpenhamn och Danmark planeras för ett framtida metrosystem som kopplas ihop med Köpenhamns metro. Metrosystemet kan förlängas in i Malmö och bli en del av framtida kollektivtrafiksystem i staden. Metron är en viktig investering för framtiden.

Stadens tillväxt har gjort att det redan idag råder kapacitetsbrist i vissa kollektivtrafikstråk. Investeringar krävs nu för att säkerställa kollektivtrafikens fortsatta utveckling, samtidigt som stadsmiljö, bullernivåer och luftkvalitet förbättras och energi- och klimatmål uppnås.

STRATEGIER

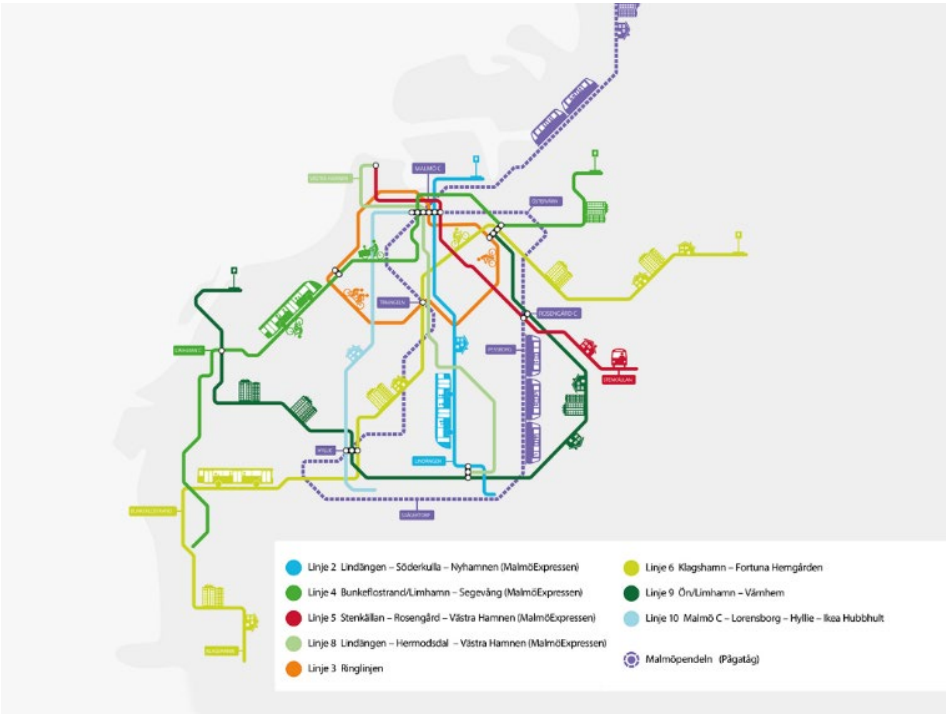
- Stadsplanering och kollektivtrafik ska stödja varandra. Storstadspaketet, en framtida metro och övriga kollektivtrafikstråk ska vara strukturerande för utbyggnaden av staden samtidigt som dess barriäreffekt ska minska.
- Kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras och dess attraktivitet ska stärkas genom att underlätta för byten till andra trafikslag. Bytespunkterna ska erbjuda trygga miljöer med anslutande gång- och cykelstråk.
- Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer arbeta för ett nytt strukturerande kollektivtrafiksystem med högre kapacitet, som samtidigt är väl integrerat i staden. Platser i anslutning till kollektivtrafikens stationer och hållplatser ska rustas upp och om möjligt förtätas med ny bebyggelse och nya målpunkter.
- Den regionala kollektivtrafiken ska bli snabbare, bekvämare, säkrare, tryggare samt mer tillförlitlig och lättanvänd för alla grupper i samhället.

Läs mer: *Storstadspaketet*

STORSTADSPAKETET

Storstadspaketet är Malmö stads del i Sverigeförhandlingen. I Sverigeförhandlingens uppdrag ingick att förhandla om åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken och som leder till ökat bostadsbyggande i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne.

För Malmös del innebär Storstadspaketet en satsning på 26 750 nya bostäder från år 2017 till år 2035, mot statlig medfinansiering av åtta busslinjer, tågsatsningen Malmöpendeln och fjorton cykelbanor.



Biltrafik

Biltrafiken är viktig för en fungerande stad men den behöver ske på ett hållbart sätt. För biltrafiken kvarstår olösta utmaningar avseende klimatpåverkan, luftkvalitet, trafiksäkerhet, trängsel, buller, barriäreffekter, hälsoaspekter samt dess stora ytanspråk. Teknikutvecklingen kan lösa delar av dessa, men andra problem kvarstår och kan förvärras om biltrafiken ökar.

STRATEGIER

- Genom planering och reglering ska transportsystemet styras till att bli mer yteffektivt och energieffektivt.
- Med effektiva styrmedel (exempelvis parkeringsavgifter), beteendepåverkan och genom att erbjuda attraktiva alternativ ska onödiga bilresor förhindras och biltrafikens andel minska. Rena och tysta transporter ska främjas, men även bildelning i form av exempelvis bilpooler.
- Huvudgator ska ges en stadsmässig utformning med lugnare trafiktempo och minskad barriärverkan. I vissa fall kan kapaciteten för biltrafiken behöva ges lägre prioritet, genom lägre hastigheter och tätare passager för fotgängare och cyklister, så att andra färdmedel och vistelsemiljöer kan utvecklas. Huvudgator som idag fungerar som infartsleder behöver bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik.
- Längs huvudgator ska näringslivets transporter och kollektivtrafik med hög kapacitet prioriteras framför privatbilism.

Läs mer: *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*

Godslogistik

Väl fungerande varu- och avfallsflöden är avgörande för att staden ska fungera. Godshanteringen är i förändring med exempelvis en ökande e-handel. För att ta mindre yta i anspråk samt reducera störningar i den täta staden måste godshanteringen utvecklas.

Malmös geografiska läge gör staden betydelsefull för internationella godsflöden. Malmö ligger exempelvis längs en av de prioriterade kärnkorridorer som EU har definierat. Färdigställande av Fehmarn Bält-förbindelsen påverkar både regionala och nationella godsflöden och ökar behovet av en väl utbyggd infrastruktur för järnvägstransporter. Det är därför angeläget att skapa möjlighet för mer gods att gå på järnväg och på så sätt minska stadens klimatavtryck och bidra till att de nationella klimatmålen uppnås.

I takt med arbetsmarknadsregionens befolkningstillväxt förväntas även persontågtrafiken att öka vilket innebär utrymmesmässiga utmaningar för Malmö bangård. Bangården rymmer idag bland annat en kombiterminal, olika verkstäder och reperationsplatser, tvättfunktioner, förråd, persontågsuppställning och den utrymmeskrävande rangerfunktionen för nationella och internationella godståg. Tillgången till en långsiktig, kapacitetsstark och väl fungerande rangering är avgörande för godstrafikens utveckling.

Även Malmös verksamhetsområden i hamnen och längs Yttre ringvägen är viktiga för staden och dess framtida utveckling. Deras strategiska lägen möjliggör effektiva logistiklösningar för såväl sjöfart, järnväg som väg.

STRATEGIER

- Samordning- och samlastningsmöjligheter för godslogistik ska främjas så att varje transport inom staden och regionen lastas med så hög fyllnadsgrad som möjligt. I den täta staden ska småskaliga distributionslösningar med eldrift stödjas.
- Genom samarbeten med berörda parter ska godstransporter med tåg och båt gynnas, bland annat genom att förenkla för omlastning mellan dessa och andra trafikslag.
- Risker med transporter av farligt gods ska minskas genom lastningsföreskrifter och åtgärder som leder till ett lugnt och jämnt trafiktempo.
- Malmö stad ska verka för att tillsammans med Trafikverket och Region Skåne utreda bangårdens möjlighet att möta framtida behov. Det är angeläget att

tydliggöra vilka behov bangården kan och ska tillgodose och vilka som eventuellt behöver tillgodoses på annan plats. Det gäller bland annat hur den viktiga och utrymmeskrävande rangerfunktionen kan säkerställas och utvecklas i sydvästra Skåne.

- För att uppnå en god utveckling av hållbara godstransporter på järnväg ska en yttre godsbana möjliggöras längs Yttre Ringvägen. Den bidrar till förbättrad kapacitet och minskat antal transporter av farligt gods genom tätbebyggda områden.
- Malmö stad ska verka för att investeringar genomförs som förbättrar kapaciteten i Öresundsbrons landanslutningar.
- Kapacitet för godstransporter på Öresundsbron ska frigöras genom att bygga Öresundsmetron.
- Malmö hamn ska fortsätta utvecklas som nav för intermodala tjänster och logistiklösningar med fokus på hamnrelaterat gods på järnväg- och sjöfart.
- Initiativ som bidrar till en omställning av den tunga transportsektorn till hållbara drivmedel ska stödjas.

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

För att staden ska fungera långsiktigt krävs hållbara och resilienta system för energiförsörjning, avfallshantering, vatten, avlopp och digital infrastruktur. Samtidigt måste staden klimatsäkras för att kunna hantera effekter av ett förändrat klimat. Energiförsörjningen i Malmö står inför flera utmaningar kopplat till produktion av förnybar energi, lagringskapacitet och överföringskapacitet. För att möjliggöra för att staden fortsatt ska kunna växa i förväntad takt krävs ett resilient energisystem och att plats avsätts för produktion, distribution och lagring av energi. På sikt ska Malmös energi- och transportsystem försörjas enbart med förnybar och återvunnen energi, främst lokalt producerad. För att lokala kretslopp ska fungera behöver staden ha anläggningar för insamling, lagring och behandling av olika avfallsslag.

Digital infrastruktur innebär de tekniska förutsättningar som krävs för att möjliggöra informationsdigitalisering och samhällelig digitalisering. Möjligheterna för den digitala infrastrukturen är en viktig del i Malmös utveckling.

Klimatförändringarna kommer att påverka Malmö under lång tid. Den fysiska planeringen behöver hantera olika skyddsbehov och den befintliga staden behöver successivt anpassas till ett förändrat klimat. Befintliga fastighetsägare har ett stort ansvar för att skydda sina byggnader och anläggningar.

Under rubriken Klimatanpassning och teknisk försörjning finns strategier för följande områden:

- Klimatanpassning
- Infrastruktur för vatten och avlopp
- Dagvatten
- Energiförsörjning
- Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp

Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att staden har en beredskap i planeringen och vidtar åtgärder som mildrar eller hindrar negativa effekter av klimatförändringarna som kraftiga skyfall, extrema vattenstånd, stormar, värmeböljor och torka.

Olika klimatanpassningsåtgärder behöver genomföras på kort, mellan och lång sikt, för att minska riskerna för skador på bebyggelse, infrastruktur och natur- och kulturmiljöer samt människors liv och säkerhet. Med multifunktionella åtgärder kan ytterligare värden skapas för stadens invånare.

Risken för höga havsnivåer är särskilt hög i södra Sverige. Tillfälligt höga havsvattenstånd kan i framtiden innebära översvämningsrisk i delar av Malmö. Ett framtida högre medelvattenstånd kan påverka grundvattennivån och även innebära risk för saltvatteninträngning.

STRATEGIER

- I riskområde för översvämning ska all exploatering klimatanpassas så att risken för översvämning minskar inom området. Översvämningsrisken på andra platser ska inte öka.
- All exploatering inom befintliga riskområden ska innebära en sammantaget minskad risk för översvämning. Exploateringen ska ske på sådant sätt att risken för översvämningar inte förvärras, varken inom riskområden eller så att nya riskområden uppkommer.
- Vid fysisk planering, anläggning och förvaltning som berör stadens kuststräcka ska behovet av framtida kustskyddsåtgärder beaktas och ges bästa förutsättningar för genomförande. Möjligheterna att anlägga ett sammanhängande kustskydd får inte försvåras eller hindras.
- Etablering av skyddsåtgärder mot stigande havsnivåer behöver ske successivt, etappvis och vara påbyggnadsbart, när respektive bebyggelsestruktur har ett reellt skyddsbehov. Dimensionering behöver även utgå från åtgärdernas konstruktionslivslängd.
- Multifunktionella lösningar ska eftersträvas vid etablering av kust- och översvämningsskydd. Skyddsåtgärder ska så långt som möjligt utgöra ett naturligt inslag i landskaps- och stadsbilden samt kunna nyttjas för rekreation och stadsliv. Naturbaserade lösningar ska där så är möjligt särskilt studeras.
- Klimatanpassning till följd av stigande havsnivåer ska beaktas vid anläggnings- och byggnadsarbete, underhåll och drift samt beredskap. Vid förändringar i stadsmiljön ska den befintliga stadens skyddsbehov beaktas och ges bästa förutsättningar.
- Skyfallsaspekten ska beaktas i allt från planering och anläggning till underhåll och drift, så att risken för skador vid skyfall minskar. Malmö stad ska verka för att åtgärder som minskar effekter av skyfall vidtas både på kvartersmark och allmän plats.
- Andelen hårdgjord yta i staden ska minskas för ökad infiltrationsförmåga. Vegetationstäckning och antalet stora träd ska öka.
- Malmö stad ska göra plats för skyfallsvattnet överallt där så är möjligt. Stadens parker, fritidsytor och privata fastigheter ska kunna användas för fördröjning av vatten vid skyfall. Ytor som reserveras för fördröjning ska definieras.
- Ny bebyggelse ska inte öka risken för översvämning av befintlig bebyggelse vid skyfall.
- Effekter av klimatförändringar som leder till torka, låga eller höga grundvattennivåer, stormar och värmeböljor ska studeras vidare för att kunna anpassa stadsmiljö och stadsstruktur.

MALMÖ STADS SYN PÅ KLIMATET

Malmö stads syn på risk för översvämning från havet baseras på IPCC:s klimatscenario RCP 8,5 (medianvärde) och SMHI:s extremhändelse med 200 års återkomsttid (medianvärde), de kommande hundra åren till år 2125. Hänsyn tas även till våg- och vindeffekter enligt Malmö stads vågatlas samt kombinationer av nederbörd och havsnivå samt grundvatten.

I *Strategi för kustskydd* har strategier och riktlinjer för klimatanpassning i fysisk planering, anläggning samt underhåll och drift tagits fram.

I *Skyfallsplan för Malmö* har strategier för ökad motståndskraft mot konsekvenser av skyfall tagits fram. För att nå målen krävs insatser både på kommunal och privat mark

Läs mer:
Strategi för kustskydd
Skyfallsplan för Malmö
Handlingsplan för skyfallsåtgärder i Malmö stad

Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp

Malmös allmänna dricksvatten har sitt ursprung i vattentäkter belägna utanför kommunen. I framtiden kan vattenbrist bli ett vanligare problem på grund av klimatförändringar, föroreningar och en ökad befolkning.

Det allmänna avloppsnätet idag är till stor del ålderdomligt och har i vissa delar för låg kapacitet, med exempelvis bräddning och källaröversvämningar som följd. En framtida utbyggnad av staden ställer höga krav på underhåll och succesiv utbyggnad av VA-systemet. Förnyelsearbetet måste även ta hänsyn till en utökad regional samverkan i VA-frågor.

STRATEGIER

- En långsiktigt säker dricksvattenförsörjning för Malmöborna ska säkerställas. Allmänna och större enskilda vattentäkter ska ha ett långsiktigt skydd.
- För att skydda och hushålla med vatten ska Malmö stad, tillsammans med berörda aktörer, arbeta förebyggande genom kunskapshöjning, beteendepåverkan, tillsyn och kontrollprogram, samt försök med återanvändning av dag- och spillvatten.
- Malmö stad ska i sin verksamhet använda material och metoder samt tillståndsgivning som hindrar att skadliga ämnen når grundvatten, vattendrag eller hav.
- För att uppfylla miljökvalitetsnormer samt skydda miljön och människors hälsa ska VA-systemen anpassas för att minska bräddningen till stadens recipienter. I detta ingår byggandet av Malmö avloppstunnel samt åtgärder för att öka det befintliga ledningsnätets kapacitet. Därtill ska Malmö stad ställa krav på hög skyddsnivå på enskilda avlopp samt via VA SYD fullfölja planerade utbyggnader av kommunalt VA.
- Malmö stad ska underlätta för en framtida utbyggnad av Sjölunda avloppsreningsverk, så det i framtiden också kan hantera avloppsvatten från andra kommuner.

Läs mer: *VA-utbyggnadsplan för Malmö*

Dagvatten

Malmö stad har sedan 1980-talet arbetat med öppna lösningar för att rena och fördröja dagvatten. Utgångspunkten är att vatten är en resurs i stadsmiljön med estetiska, pedagogiska och ekologiska värden. Öppna lösningar, som exempelvis dammar, kräver ytor vilket är en utmaning i den täta staden.

Delar av Malmös ledningssystem är hårt belastat, framförallt där dagvatten och avloppsvatten går till samma ledning. Detta leder till regelbundna källaröversvämningar. Det finns därför behov av att förbättra dagvattenhanteringen, främst genom att öka fördröjningen och separera dagvatten från spillvatten.

STRATEGIER

- Öppna dagvattenanläggningar ska vara väl integrerade med omgivande miljö och stärka platsens värden, funktioner och ekosystemtjänster.
- Dagvattenhantering ska utformas så att risken för översvämning inte ökar på befintliga fastigheter.
- Dagvattenhantering ska utformas så att vattenkvaliteten hos recipienten inte försämras.
- I tidiga planeringsstadier för nya områden och vid ombyggnad av befintliga stadsmiljöer ska dagvatten kunna fördröjas på plats eller i anslutning till recipient. Hänsyn ska tas till recipienter och dagvattenutsläpp.
- För att öka möjligheterna för att återvinna vatten och näringsämnen ska cirkulära lösningar finnas med som ett handlingsalternativ i tidiga planeringsskeden.

Energiförsörjning

En trygg energiförsörjning är en förutsättning för att Malmö ska kunna växa med fler Malmöbor, nya verksamheter, säkerställa samhällskritisk infrastruktur samt erbjuda god samhällsservice. Energisystemet, inklusive transporter, står för en stor del av utsläppen av växthusgaser som bidrar till miljöproblem och till global uppvärmning. Förnybara energikällor behöver successivt fasas in och fossila bränslen fasas ut.

I Malmö finns goda förutsättningar att producera el, värme och energibärare från förnybara energikällor som vind, biomassa, geoenergi och sol. Det är viktigt att se energifrågor i ett helhetsperspektiv där olika system kan samordnas för synergieffekter. Visionen för 2030 är att hela Malmö som geografiskt område till 100 procent försörjs med förnybar och återvunnen energi.

STRATEGIER

- Etableringen av små- och storskalig förnybar energiproduktion ska främjas. Behovet av produktion, distribution och förmågan att kunna lagra energi kommer att öka och ytor för detta ska säkerställas i staden.
- Landbaserad vindkraft ska i första hand lokaliseras till platser i Malmö som redan är påverkade av buller och storskaliga verksamheter. Etablering av havsbaserad vindkraft och annan havsbaserad energiproduktion ska utredas. Havsbaserad vindkraft ska samordnas med danska initiativ.
- Plats ska beredas för infrastruktur som gör det möjligt att använda fordon som drivs med förnybara drivmedel.
- Malmö stad och dess bolag ska samarbeta med aktörer inom energiområdet, bygg- och anläggningsbranschen, fastighetsägare och verksamhetsutövare för att möjliggöra utveckling och god planering för hållbar energiförsörjning.
- Energi- och effektbehov ska beaktas tidigt i planeringsprocessen.
- Utbyte av energi och materialresurser ska möjliggöras mellan olika typer av verksamheter.

UTMANING ATT SÄKRA ENERGIFÖRSÖRJNING

Kommunfullmäktige har antagit Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030 och Energistrategi för Malmö 2022–2030. I dessa anges bland annat att hela Malmö ska försörjas till 100 procent av förnybar och återvunnen energi år 2030 samt att Malmö ska ha ett långsiktigt hållbart och leveranssäkert energisystem. Energistrategin anger mål för både produktion, distribution, lagring och användning av energi. För att nå de ambitiösa målen till år 2030 krävs nya grepp. De senaste årens utmaningar i Malmös energisystem behöver långsiktiga lösningar för att ge förutsättningar till Malmös fortsatta utveckling.

Läs mer:
Miljöprogram för Malmö stad
Energistrategi för Malmö
Planeringsunderlag för vindkraft i Malmö
Solguiden

Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp

I den hållbara staden är det nödvändigt med en avfallshantering som gör det möjligt att hantera och förebygga avfall på ett tillgängligt, säkert och miljöeffektivt sätt. De olika stegen i avfallshierarkin påverkar stadsbyggandet på olika nivåer. Viktigast är att förebygga och minimera avfallet, i andra hand ska produkter återanvändas och i tredje hand ska material återvinnas. Först i fjärde hand ska avfall återvinnas som energi och i sista hand deponeras.

Ett hållbart omhändertagande och förebyggande av avfall kräver plats och fysiska förutsättningar i stadsmiljön, vilket möjliggörs genom en tidig hantering i planeringsprocesserna. För att hela avfallskedjan ska bli mer cirkulär behöver staden utöver anläggningar för sortering, lagring och behandling av olika avfallsslag även göra plats för återbruk, delningsfunktioner och möjligheter till reparation.

Täta kvarter kan kräva anpassning av hanteringen av hushållsavfall, exempelvis genom platser för lokal omlastning för att minimera tung trafik och ge plats åt ekosystemtjänster och mötesplatser.

STRATEGIER

- För att minimera avfall ska Malmö stad verka för att verksamheter och funktioner som underlättar för delning av varor och tjänster etableras.
- Befintliga återvinningscentraler ska kompletteras med fler. Samtliga ska ha ökat fokus på återbruk.
- För att lokala materialkretslopp ska fungera ska staden skapa plats för anläggningar för insamling, lagring och behandling av olika avfallsslag. Nya mindre insamlingsplatser med fokus på sortering, återbruk och kunskapsspridning ska komplettera återvinningscentralerna och etableras på strategiska platser. Dessa kan vara både permanenta och ambulerande.
- Cirkulär resurshantering ska främjas genom ökad samverkan mellan offentliga och privata aktörer.
- Bygg- och anläggningsavfall är flöden som ofta lämpar sig väl för återbruk och ytor för att möjliggöra detta ska tillgodoses. Rivningsavfall ska minimeras.
- Malmö stad ska planlägga och ge plats för biogas- och biokolsanläggningar.

Läs mer: *Kretsloppsplan 2021–2030*

RIKTLINJER MED KARTOR

I kartan nedan redovisas översiktsplanens samtliga kartlager med tillhörande riktlinjer samt riksintressen som berör kommunen. Här finns även länkar till kartunderlag som kan vara relevanta för planering i förhållande till översiktsplanen. Underlagen beslutas inte i samband med översiktsplanen och är därmed inte en del av översiktsplanen.

Navigera i kartan

I kartmenyn uppe till vänster finns samtliga lager som gäller för Översiktsplanen. Markera de lager i kartan som du vill veta mer om. Lagren är indelade i två grupper utifrån om informationen i lagren ingår i översiktsplanen (till exempel platsspecifika riktlinjer eller riksintresse för naturvård), eller om de endast utgör underlag för översiktsplanen (till exempel detaljplaner).

Hitta riktlinjer för kartlagret

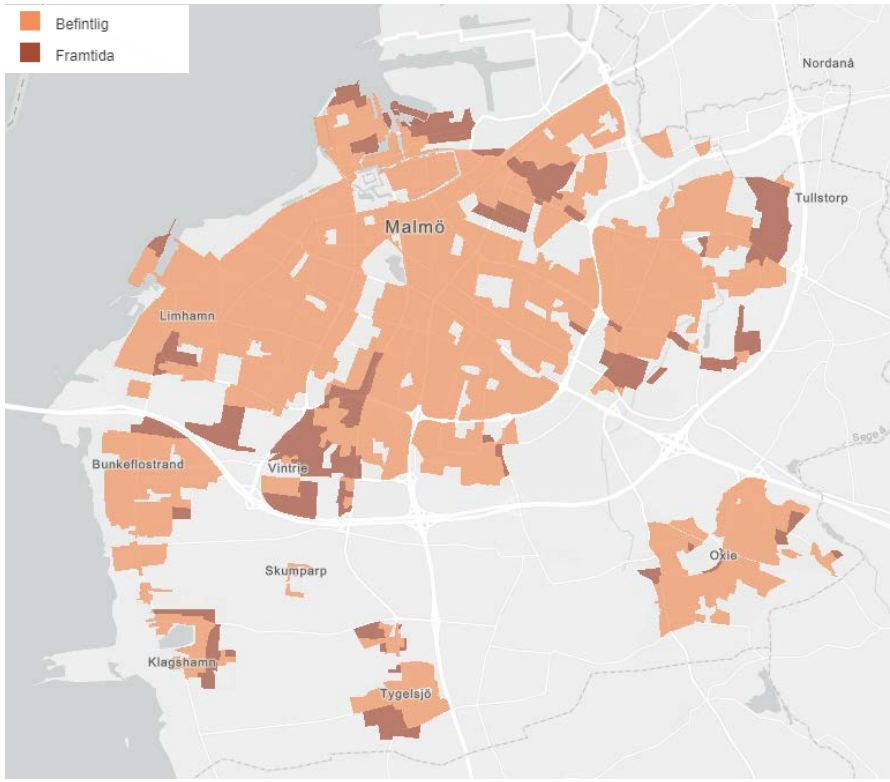
Klicka på det markerade lagret i kartan för att läsa mer om de riktlinjer som gäller för området.

Bläddra i textrutan

Om flera kartlager är markerade visas riktlinjerna på flera sidor som du behöver bläddra mellan. Bläddra genom att klicka på pilarna uppe i högra hörnet av textrutan. Antalet sidor syns uppe i vänster hörn.

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Blandad stad



Blandad stad omfattar de flesta av stadens funktioner som inte är farliga eller störande: bostäder, kontor, mindre parker, gator, torg, skolor, förskolor, mindre fritidsanläggningar, handel, allaktivitetshus, kulturverksamheter, vård, med mera. Blandningen leder till att fler människor bor och arbetar på samma yta vilket ökar underlaget för service, handel och nöjen. Fler invånare bidrar till ett rikare stadsliv med hög intensitet och mer liv och rörelse. Det gör staden mer attraktiv och trygg att vistas i.

Det kan finnas platser i blandad stad där bostäder, grundskolor och förskolor är olämpliga, till exempel på gränsen mot verksamhetsområden eller nära farliga eller störande verksamheter. Vissa funktioner kan prioriteras över andra beroende på platsens lämplighet och syftet med utvecklingen.

Generella riktlinjer för blandad stad

- Utbyggnad och förtätning ska sträva efter att stärka samband mellan olika stadsdelar och bostadsområden. Ny bebyggelse ska utformas och placeras så att den bidrar till stadsliv och trygghet.
- Funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån platsens och de boendes behov och förutsättningar, till exempel handel, restauranger, arbetsplatser, kulturverksamhet, parker, platser för idrott och fysisk aktivitet eller öppna dagvattenanläggningar. Funktionerna ska bidra till trygghet och till rörelse mellan olika platser.
- Vid utbyggnad och förtätning ska ytor för social samvaro värnas. Nya ytor för social samvaro ska i första hand tillgodoses på marknivå för att gynna tillgänglighet och samnyttjande.
- Samnyttjande av lokaler och mark ska eftersträvas och ska ske i dialog med berörda parter tidigt i planprocessen.
- Förtätning ska i första hand ske på redan hårdgjorda ytor.
- Mer grönska ska eftersträvas i hela staden, kvaliteten höjas, och andelen hårdgjorda ytor ska minska. Antalet träd i staden ska kraftigt öka med fokus på stor täckning av trädkronor, särskilt längs gator och på torg, bland annat genom prioritering framför andra funktioner i gaturummet. Stora träd och äldre trädbestånd ska skyddas så långt möjligt.

Bostadsbebyggelse

- En variation av bostadstyper och upplåtelseformer ska eftersträvas inom samma område. Det ska finnas ett brett utbud av flerbostadshus och enbostadshus.
- Bostadsmiljöer ska stimulera till möten mellan människor i alla åldrar och tillgodose behov av lek, vila och fritid hos olika åldersgrupper. Grupper med begränsade rörelsemönster ska särskilt beaktas.
- För att skapa goda ljudmiljöer vid byggnation av bostäder och förskolor ska i första hand bullerutsatta lägen undvikas. I andra hand ska bullerdämpande kvartersstrukturer väljas.

Kontor, verksamheter och föreningsliv

- Kontor är ett viktigt inslag inom blandad stad. Kontorsetableringar som innebär en hög koncentration av arbetstillfällen ska främjas i kollektivtrafiknära lägen.
- I centrum och i andra strategiska lägen ska utåtriktade funktioner möjliggöras i bottenvåningar, till exempel för handel, service och serveringar.
- Vid utbyggnad och förtätning ska hänsyn tas till befintliga verksamhetslokaler och verksamheters möjlighet att bestå och utvecklas. Ombyggnation eller rivning av lokaler ska vägas mot effekter på det lokala kultur-, förening- och näringslivet.
- Malmö stad, fastighetsägare och andra aktörer ska samverka för att främja kultur- och föreningsliv, exempelvis genom att ändamålsenliga och billiga lokaler kan finnas kvar när staden byggs tätare och förändras.
- Inom blandad stad ska inga nya verksamheter etableras som innebär oacceptabla risker och olägenheter för omgivningen eller är alltför ytkrävande.
- Inom uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter ska behov av riskhänsyn, verksamhetsbuller och luftemissioner bedömas (se kartunderlag med Uppmärksamhetsområden för farliga respektive miljöfarliga verksamheter).

Samhällsservice

- Tidigt i planeringsprocesser ska plats säkerställas för samhällsservice, till exempel skolor, förskolor, LSS-boenden, särskilda boendeformer för äldre, primärvård, fritidsaktiviteter, kulturverksamheter och mötesplatser.
- Förskolor och grundskolor ska ha tillräcklig egen friyta av hög kvalitet på kvartersmark i anslutning till verksamheten. Friytan ska om möjligt placeras i anslutning till park så att fler grupper kan använda ytorna men vid olika tidpunkter.

Gröna miljöer och lösningar

- Utbyggnad och förtätning ska inkludera hållbar dagvattenhantering och gröna tak. Avvikelse från detta ska motiveras och redovisas.
- Planering och lokalisering av ny park eller natur ska följa riktvärden enligt *Grönmodellen*. Riktlinjer för befintliga och planerade parker över 5 hektar redovisas under kartlagret *Park och natur*. Mindre nya parker ska inrymmas inom blandad stad enligt följande riktvärden:
    - inom 300 m från bostad ska det finnas park om minst 0,2 hektar och minst 30 m bred

    - inom 500 m från bostad ska det finnas park om minst 1 hektar och minst 50 m bred
- Nya parker ska inte lokaliseras intill trafikleder eller starkt trafikerade huvudgator.
- Gröna kvaliteter ska säkerställas på kvartersmark.
- Exploatering i befintliga parker, idrottsplatser och gårdsmiljöer inom blandad stad får endast ske om exploateringen tillför värden som inte går att uppnå på annat sätt, samt om kompensation med motsvarande kvalitet kan genomföras inom rimligt avstånd.
- I områden med stor barnfattigdom och trångboddhet ska den yttre miljön särskilt prioriteras och utvecklas.

Mobilitet

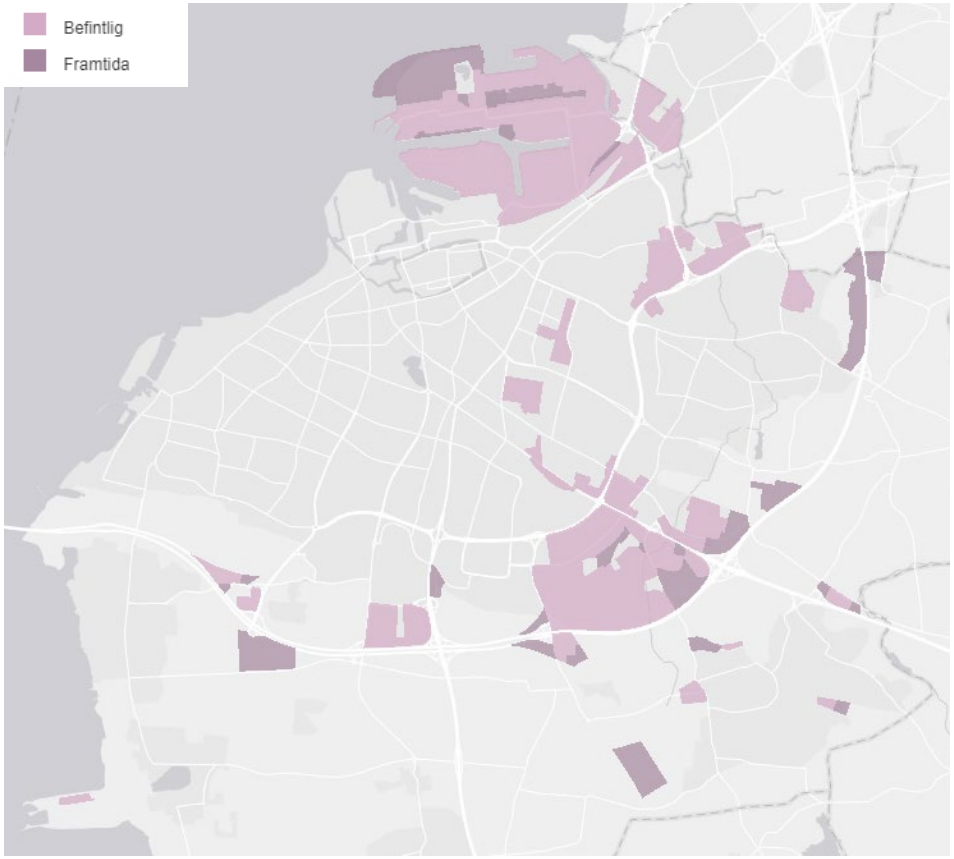
- Tillgänglighet och trygghet för fotgängare är högt prioriterat och därför ska stor omsorg läggas vid gestaltning, utformning och siktlinjer för god orientering och en trygg upplevelse i gångfart. Gator ska kunna korsas till fots i alla riktningar i gatukorsningar.
- Bilparkering ska i första hand lösas i gemensamma anläggningar som mobilitetshus, för minskad klimatpåverkan samt för att ge förutsättningar för samnyttjande. Underjordiska garage och markparkeringar bör undvikas.
- Vid utveckling och exploatering ska utrymme för lastning och lossning av fordon samt angöring för hämtfordon för avfall säkerställas. Utvecklingen av e-handel och dess följdeffekter ska beaktas.

Avfall och återbruk

- Utbyggnad och förtätning ska sträva efter cirkularitet. Användning av byggnadsstrukturer, byggnads- och växtmaterial som finns på platsen ska eftersträvas.
- Fler platser för insamling av hushållsavfall som inte kan sorteras vid bostaden ska inrättas. Platserna ska lokaliseras där många människor rör sig och vara tillgängliga till fots och med cykel. Insamlingsplatserna ska om möjligt kombineras med ytor för återbruk, delning, reparationsmöjligheter och som mötesplatser.

Läs mer: *Riktlinjer för levande bottenvåningar*

Verksamhetsområden



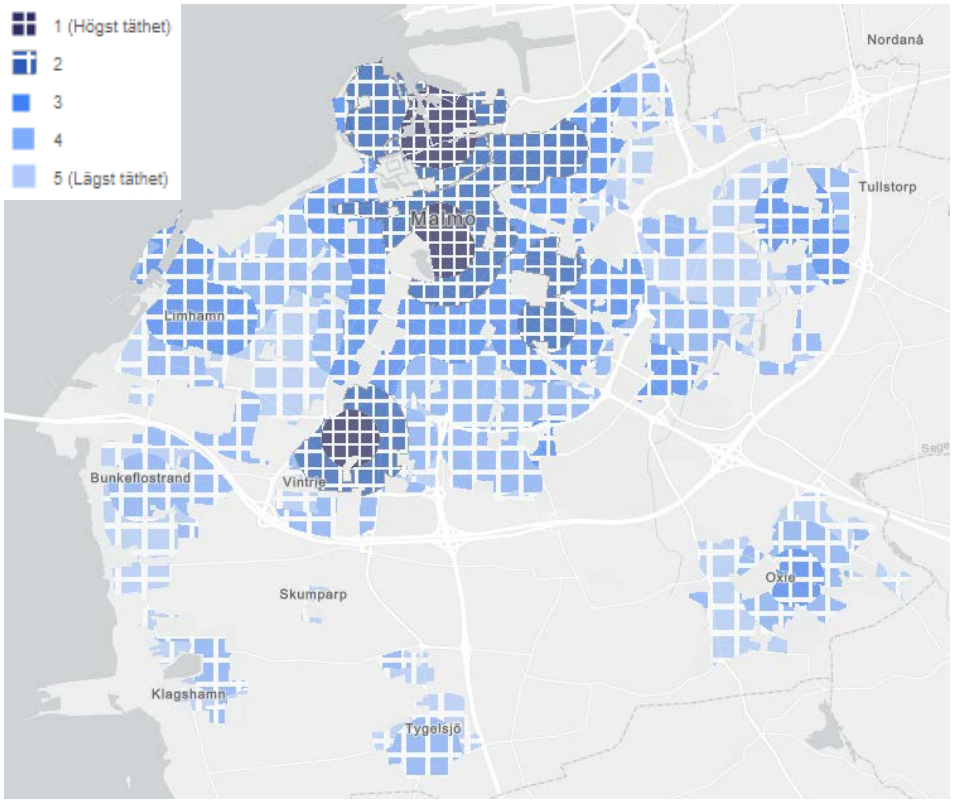
Verksamhetsområden är till för att företag, som av olika skäl är störande för omgivningen, ska kunna säkras en långsiktigt stabil tillvaro. Dessa inbegriper tillverkningsindustri, grossistverksamheter, lager- och logistikanläggningar, omgivningsstörande småindustri, verkstäder, återvinningscentraler, energiproduktion och kontor kopplade till sådana etableringar samt andra ytkrävande och/eller transportintensiva verksamheter.

Volymhandel som riktar sig till privata kunder kan, i undantagsfall, lokaliseras till verksamhetsområden. Inom verksamhetsområden ingår också parker som är mindre än 5 hektar.

- Malmö stad ska kunna erbjuda lokaliseringsmöjligheter för ett diversifierat näringsliv som bidrar till ökad sysselsättning.
- Mark och stödjande funktioner ska användas effektivt. Det kan exempelvis handla om samnyttjande av parkerings-, energi- och transportlösningar. Ny-, till- och ombyggnader ska ske på ett yteffektivt sätt. Förutsättningar för att förtäta befintliga verksamhetsområden ska förbättras. Förtätning ska i första hand ske på redan hårdgjorda ytor.
- Vid nya etableringar ska ett stort antal arbetstillfällen med varierade kompetensbehov som matchar Malmöbornas utbildnings- och kompetensnivå eftersträvas.
- Mer grönska ska eftersträvas i verksamhetsområden och andelen hårdgjorda ytor ska minska. Antalet träd i verksamhetsområden ska öka. Stora träd och äldre trädbestånd ska så långt som möjligt skyddas.
- Tillgängligheten med kollektivtrafik och cykel till verksamhetsområden ska förbättras utan att godstransportflöden begränsas.
- Planering av verksamhetsområden ska stödja delningsekonomi, industriella symbioser och bidra till resurseffektiv och förnybar energiförsörjning. Det kan exempelvis ske genom att uppmuntra till cirkulära flöden mellan verksamheter, samarbete mellan verksamheter där utbyten av värme och kyla kan möjliggöras eller genom att skapa geografisk närhet mellan verksamheter som får mervärde av det.
- Planeringen ska medverka till att mark, tak och fasader används som mångfunktionella resurser för exempelvis biologisk mångfald, dagvattenhantering, produktion och lagring av förnybar energi samt för fritidsändamål.

Läs mer: *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning*

Bebyggelsetäthet



Täthet handlar om mångfunktionalitet och koncentration av människor. Kartlagret för bebyggelsetäthet grundas på en analys där närhet till centrum, befintlig och framtida kapacitetsstark kollektivtrafik, service samt befintlig bebyggelsetäthet avgör vilken täthetsgrad som är lämplig. Kartans gränser är därmed schematiska och avvägningar om bebyggelsetäthet i varje enskilt område måste hanteras och anpassas i efterföljande planeringsled. Kartan gäller för ny bebyggelse inom blandad stad. Täthet i verksamhetsområden följer en annan logik och har andra drivkrafter, vilket beskrivs längst ner i denna text.

Varje plats har unika förutsättningar som på olika sätt bidrar till staden som helhet. Flera olika aspekter påverkar hur tätt ett område kan bebyggas. Höga hus kan bidra till en hög täthet, variation i stadsbilden, orienterbarhet, mer grönska med mera. Vad som

uppfattas som en hög byggnad och de kvaliteter den tillför beror på hur byggnaden förhåller sig till omgivande bebyggelse.

Generella riktlinjer för bebyggelsetäthet

- Lämplig bebyggelsetäthet bedöms ur ett helhetsperspektiv utifrån platsens förutsättningar och dess roll i Malmö som helhet.
- Bebyggelsetätheten ska vara som högst nära befintliga och framtida kollektivtrafikintensiva platser, med god tillgång till service.
- I områden inom ny blandad stad och vid omfattande omvandling av befintliga områden ska en högre bebyggelsetäthet eftersträvas, än på platser i motsvarande lägen som har bebyggts vid en annan tid.
- Vid mindre omfattande förändringar i befintlig blandad stad ska förändringar relatera till den existerande karaktären.
- Oavsett täthetsgrad ska boende ha tillgång till friyta för sociala och rekreativa aktiviteter i sin närhet.
- Grönska ska alltid eftersträvas oavsett täthetsgrad. Det kan inkludera vertikala trädgårdar och gröna tak, men främst utgöras av tillgänglig grönska med vistelsevärden. I de lägen där det finns brist på parker och grönstruktur ska staden kompensera på annan närliggande plats som en förutsättning för en hög exploatering.

Nedan redovisas fem olika nivåer av bebyggelsetäthet med schematisk avgränsning. Bebyggelsens utformning i områden med samma täthetsgrad varierar, vilket åskådliggörs i referensexempel kopplade till varje nivå.

Täthetsgrad 1

- Täthetsgraden innebär den högsta tätheten i Malmö och här är höga byggnader särskilt lämpliga att pröva.
- Täthetsgraden ska domineras av hög funktionsblandning med kontor, kommersiell och offentlig service, besöksintensiva verksamheter samt bostäder.

Referensexempel:

- Täthetsgrad 1 bör ha en högre täthet än befintliga malmöexempel

Täthetsgrad 2

- Täthetsgraden ska domineras av funktionsblandning av bostäder, kontor, kommersiell och offentlig service. Inslag av stadsradhus och liknande ska eftersträvas.
- Höga byggnader kan prövas i anslutning till nuvarande och framtida tågstationer, där flera busslinjer korsar varandra samt i andra strategiska lägen.

Referensexempel:

- Masttorget, Västra hamnen
- Hyllie Allé
- Dockan i Västra hamnen
- Gamla staden

Täthetsgrad 3

- Täthetsgraden ska domineras av bostadsbebyggelse och offentlig service med inslag av annan service, kontor och andra verksamheter. En hög funktionsblandning ska eftersträvas, samt variation i bostadsbebyggelse med flerbostadshus och inslag av radhus.
- Byggnader som är högre i relation till sin omgivning kan prövas i områden med god tillgång till service och kollektivtrafik.

Referensexempel:

- Spårvägen i Norra Sorgenfri
- Bo01 i Västra hamnen
- Möllevången

Täthetsgrad 4

- Täthetsgraden ska domineras av bostadsbebyggelse med inslag av offentlig service samt annan service och verksamheter. Funktionsblandning ska eftersträvas, samt variation i bostadsbebyggelse med olika typer av enbostadshus och småskaliga flerbostadshus.
- Byggnader som är högre i relation till sin omgivning kan prövas i områden med god tillgång till service och kollektivtrafik.
- Områden för fribyggartomter ska prövas.

Referensexempel:

- Mästerlotsen på Ön

- Västra Sorgenfri, låghusen
- Kv. Klockan i Limhamn

Täthetsgrad 5

- Täthetsgraden ska domineras av bostadsbebyggelse. Ytterligare funktioner ska eftersträvas, samt variation i bostadsbebyggelse med olika typer av enbostadshus och inslag av småskaliga flerbostadshus.
- Områden för fribyggartomter ska prövas.

Referensexempel:

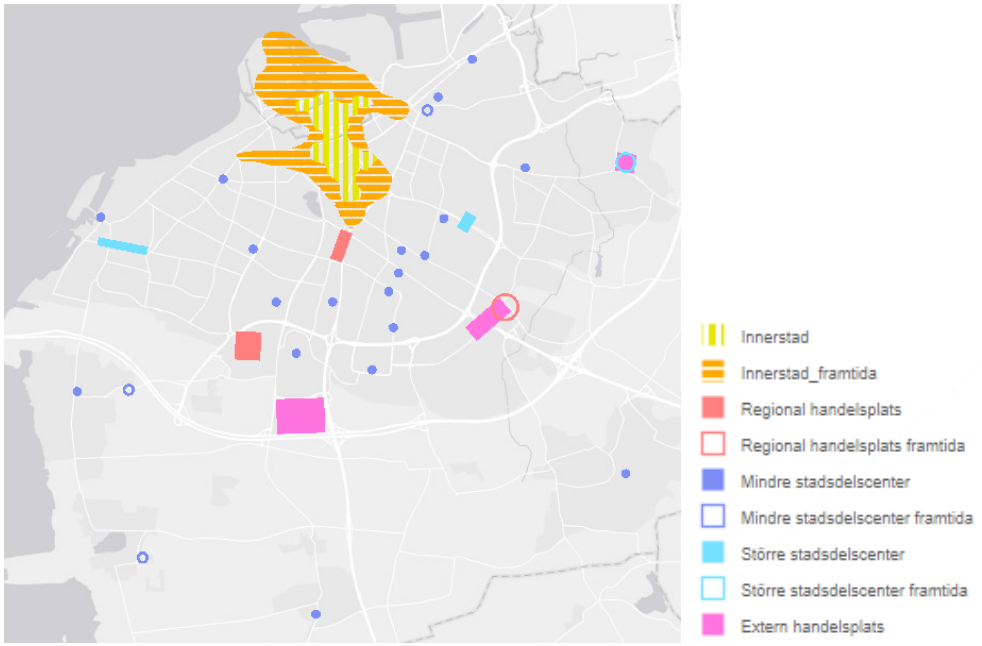
- Husie gård
- Kv. Blodnävan i Videdal
- Kv. Skogsmyran i Bunkeflostrand

Fler referensexempel finns i *Täthet i Malmö.*

Verksamhetsområden

Verksamhetsområdens bebyggelsetäthet påverkas av aspekter som logistik, ytor för lastning och lossning, framkomlighet samt att bedriva farlig eller störande verksamhet. Det är i flera fall möjligt att förtäta för att få mer yteffektiva verksamhetsområden med fler arbetstillfällen samtidigt som funktioner som energiproduktion, skyfallshantering och biologisk mångfald integreras. Förtätningspotentialen i verksamhetsområden hanteras i de platsspecifika riktlinjerna.

Handel och centrumfunktioner



Handeln är av avgörande betydelse för stadens attraktivitet och tillväxt. Den tillhandahåller viktig service för medborgarna och generar många arbetstillfällen, särskilt för unga och andra grupper utan högskoleutbildning.

Under senare år har den traditionella sällanköpshandeln utmanats av e-handelns utbredning. Det innebär en omstrukturering av handelsutbudet på ett globalt plan. Den fysiska planeringen behöver möta utvecklingen genom att stärka det befintliga handelsutbudet vid strategiska platser och stråk och samtidigt anpassa mobilitetslösningar och logistikflöden till det förändrade konsumtionsmönstret.

Innerstaden är Malmös mest centrala och täta område med många boende och kommersiella verksamheter. Regionala handelsplatser är handelsplatser med många regionala kunder samt stort närliggande kundunderlag. Stadsdelscentrum har en lägre densitet av boende och kommersiella aktiviteter än innerstaden men som spelar en stor roll för närområdets service- och handelsutbud och därmed sociala liv. Med extern handelsplats avses en handelsplats som är lokaliserad i utkanten av staden utan betydande närliggande kundunderlag.

Innerstad

- Innerstadens attraktivitet, för Malmöbor och besökare, ska stärkas genom utveckling av exempelvis mötesplatser, mångfald av kulturutbud, service och handel samt permanenta och tillfälliga aktiviteter som gynnar stadslivet.
- Befintliga lokaler ska värnas. Vid nyproduktion ska bottenvåningar i strategiska lägen dimensioneras så att de kan inrymma kommersiella- och publika verksamheter (inklusive samhällsservice).

Regionala handelsplatser

- Regionala handelsplatser ska stärka Malmö som besöksmål och fungera som mötesplatser. Besökare och boende ska enkelt kunna ta sig till handelsplatserna med kollektiva transportmedel, cykel och som fotgängare. Det ska även finnas god tillgänglighet till mobilitets- och parkeringshus.

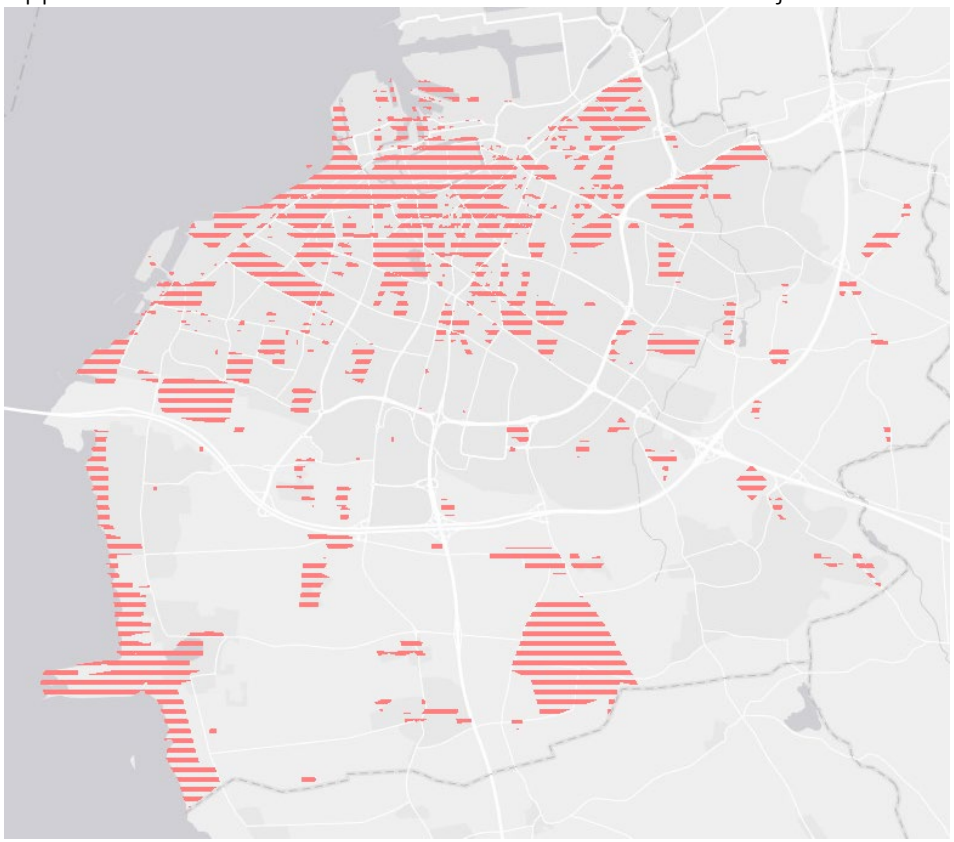
Större och mindre stadsdelscentrum

- Stadsdelscentrum ska erbjuda trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer som främjar möten mellan människor. Det handlar bland annat om att stärka deras identitet och samla kommersiella och publika verksamheter (inklusive samhällsservice) i dessa lägen. Befintliga lokaler ska värnas.
- Slutna stadsdelscentrum ska öppnas upp mot rörelsestråk, hållplatslägen och trafikstråk samt ges bättre kopplingar till omgivningarna för att integreras bättre i staden.
- Planeringen ska bidra till att skapa goda förutsättningar för utlämningsställen. Bland annat genom att skapa god framkomlighet för transporter, god tillgänglighet för gående och cyklister samt möjlighet att angöra med bil.

Externa handelsplatser

- Volymhandel ska i första hand lokaliseras till befintliga externa handelsplatser, i undantagsfall till verksamhetsområden eller i den blandade stadsbebyggelsen.
- Utformning, storlek och läge för nya handelsetableringar ska stärka den befintliga handelsplatsen. Samverkan med andra verksamheter och funktioner i staden bör beaktas vid nyetableringar.
- Externa handelsplatser som idag främst nås med bil ska utvecklas så att de blir mer tillgängliga med gång, cykel och kollektivtrafik.

Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer



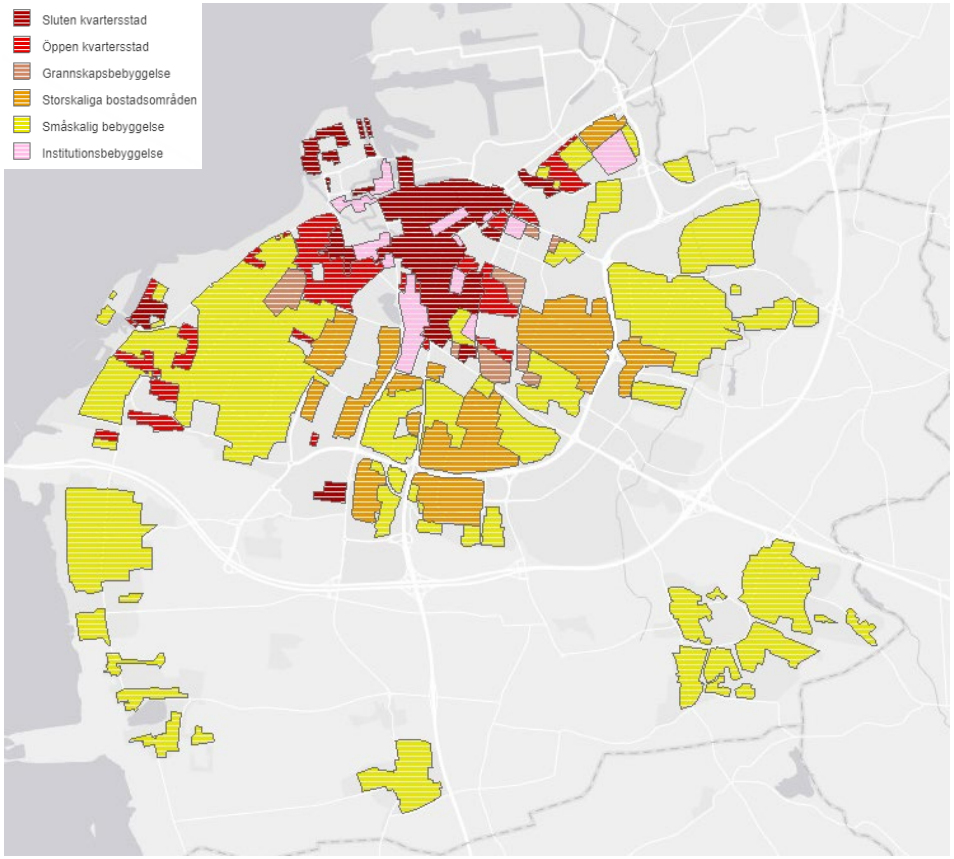
Kartan redovisar områden där det sannolikt finns kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader eller bebyggelseområden enligt 8:13 PBL och där det är extra viktigt att utreda detta samband i kommande planering och andra byggnadsåtgärder. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelseområde kan finnas även utanför dessa områden och kan även omfatta mer samtida bebyggelse. Till varje område finns en beskrivning av områdets kulturmiljö. Dessa utgör ett kunskapsunderlag inför stadens fortsatta utveckling men är inte en del av översiktsplanens ställningstaganden.

Malmö har en lång och komplex utvecklingshistoria som avspeglas i ett flertal kulturhistoriskt intressanta platser och miljöer. Dessa skapar identitet, bidrar till attraktivitet och ger staden en rumslig dynamik. De olika kulturmiljöerna och

karaktärerna speglar olika tidsepoker och är viktiga förutsättningar som ska tas tillvara när staden utvecklas.

- Inom markerade områden ska särskild uppmärksamhet ägnas åt kulturhistoriska värden i samband med förändring och förnyelse. Hänsyn ska tas till såväl helhetsmiljön som till enskilda byggnaders kulturhistoriska värden. Förändringar som solceller och vindsinredningar kan uppföras och ska då förhålla sig till byggnaders och miljöers kulturhistoriska värden (*Riktlinjer för inredning av vind till bostad*).
- Kulturhistoriskt värdefulla stadsmiljöer, byggnader, offentlig konst, parker, trädbestånd och landskapsmiljöer ska bevaras och förädlas.
- Särskilt värdefulla kulturmiljöer och byggnader enligt 8:13 PBL ska vid framtagande av detaljplaner och områdesbestämmelser förses med skyddsbestämmelser.
- Malmö stad ska som fastighetsägare utgöra en god förebild när det gäller kulturhistorisk hänsyn.

Stadskaraktärer



Olika stadskaraktärer skapar identitet och ger staden en rumslig dynamik. De olika karaktärsdragen speglar olika tidsepoker och är viktiga förutsättningar att beakta när stadsmiljön utvecklas. Alla stadskaraktärer kan förändras men det ska ske med kunskap om och hänsyn tagen till platsens särdrag och existerande kvaliteter.

Sluten kvartersstad

Den slutna kvarterstaden har vuxit fram under 750 år. Ända fram till 1900-talet byggdes så gott som alla städer med sluten kvartersbebyggelse vilket har resulterat i en varierad och komplex karaktär.

Under 1800-talets början omvandlades befästningsverk och vallgrav till promenadstigar och kanaler. De inramar den Gamla staden och ger stadsrummet öppenhet och grönska. Kring sekelskiftet 1800–1900, anlades Möllevången och Rörsjöstaden med sluten kvartersbebyggelse. De har en homogen karaktär med bebyggelse i fyra till fem våningar. Under slutet av 1900-talet fick kvartersstaden en renässans och i Malmö kan Bo01-området betraktas som en nutida tolkning av kvartersstaden. Den nyare kvartersstaden har färre och mindre parker, som ofta istället har karaktären av små platsbildningar.

- Den slutna stadsstrukturen ska bibehållas.
- Möjligheter för förtätning i form av mindre kompletteringar och vindinredningar ska tas tillvara. Förändringar och ny bebyggelse ska placeras och utformas med hänsyn till områdets skala och karaktär och samspela med befintlig bebyggelse.
- Den slutna kvartersstaden innehåller en stor andel hårdgjorda ytor. Gröna och blå miljöer ska därmed värnas och utvecklas, både för rekreation och dagvattenhantering. Befintliga träd ska fredas och nya ska planteras, även om utrymmet är knappt. Ibland kan det innebära att underjordiskt ledningsnät behöver flyttas.

Öppen kvartersstad

Under 1920-talet slog nya stadsplaneidéer igenom. Den traditionella, slutna kvartersstaden ansågs vara ett föråldrat sätt att bygga stad. Kvarteren löstes upp och husen placerades friliggande, som så kallade ”lamellhus”. Det skulle ge bättre och mer jämlika bostadsförhållanden. Alla lägenheter skulle få tillgång till lika mycket solljus. Luftighet och grönska var viktiga faktorer. Kvaliteter som ljus och luft var vägledande för stadsplanemönster och husplacering. Lamellhus placerades i rätvinkliga strukturer där halvöppna eller helt öppna gårdar bildades i kvarter omgivna av gator.

Den öppna kvartersstadens fasader är genomgående enkla och saknar ofta dekor. Alla sidor av byggnadskropparna är likvärdigt behandlade. Det finns inga tydliga framsidor eller baksidor.

- Öppna samband mellan gaturum och bostadsgårdar ska bevaras och kompletterande bebyggelse placeras så att väsentliga utblickar bibehålls.
- Nya hus ska gestaltas med hänsyn till områdets skala, karaktär, materialval och taklandskap.
- Bostadsgårdarnas och förgårdsmarkens grönska har stor betydelse för gaturummets karaktär och ska i möjligaste mån värnas.
- Andelen parkmark i den öppna kvarterstaden är begränsad och nya allmänna stadsrum i form av små platsbildningar eller gröningar ska om möjligt tillskapas.
- Tidstypiska detaljer ska värnas.
- Möjligheter för förtätning och vindinredningar ska tas tillvara.

Grannskapsbebyggelse

Grannskapsbebyggelse växte fram under årtiondet efter andra världskriget. De representerar framväxten av det svenska folkhemmet och utformades som "stad-i-staden" där lokala gemenskaper skulle stärkas för att bidra till större trygghet. Skola, affärer, läkarvård och rekreation skulle finnas i närområdet så att enheten kunde fungera som en självständigt fungerande stadsdel. Grannskapsbebyggelsen utformades delvis som en reaktion på funktionalismens upplösta kvarter, och de uppfördes som större bostadsområden av få byggherrar.

Husen byggdes ofta i vinkel och placerades så att tydliga gårdsrum med olika karaktär skapades. Husen grupperades för att skapa skyddande rum mot en bilfri sida. Många grönytor med en lummig grönska är ett gemensamt karaktärsdrag, ofta även grupperade kring en central park. Skolor och idrottsplatser utgör en viktig del av grönstrukturen och ligger vanligen i anslutning till den centrala parken.

- Ny bebyggelse ska passas in i grannskapsbebyggelsens rumsliga struktur och helhetskaraktär.
- Bostadsgårdars och parkers arkitektoniska karaktärsdrag ska bevaras och om möjligt återställas.
- Möjligheter för förtätning och vindinredningar ska tas tillvara.
- Ombyggnader ska tydliggöra samspelet mellan hus och utemiljö. Val av växtmaterial, vegetationsstruktur, markmaterial och utomhusdetaljer är viktigt för karaktären.

Storskalig bostadsbebyggelse

Den storskaliga bostadsbebyggelsen växte fram i huvudsak mellan 1955 och 1975 och utgör en stor del av Malmös bostadsbestånd. De speglar dels Sveriges modernisering och utveckling av välfärdsstaten, dels Malmö som framgångsrik industristad.

Visionen för stadsbyggandet var hus i park. Höga hus placerades mot grönytan, ofta fasförskjutna för att bilda en tydlig rumslighet, och lägre hus placerades längre ut. I den senare serieproducerade bebyggelsen präglas stadsplanerna av stora, rätvinkliga gårdar, långa siktlinjer, en långt driven funktionsuppdelning samt en långt gången trafikseparering. Tidens prioritering av biltrafik ledde till en utglesning av stadsbilden genom stora trafikleder, skyddszoner och parkeringsytor.

- Kompletterande bebyggelse ska bidra till större funktionsblandning och ett bredare utbud av olika bostadstyper och upplåtelseformer. Den ska också stärka stråk, skapa rumslighet och öka liv, rörelse och trygghet och bryta av ensidig gestaltning. Nybyggnation ska i första hand ske på hårdgjorda ytor, i kantzoner, längs breda gaturum och i anslutning till centrumfunktioner.
- Den ofta påtagligt grönskande miljön ska utvecklas med hänsyn till kvalitet och tillgänglighet.

Småskalig bebyggelse

Småskalig bebyggelse omfattar småhus av olika typer som tillkommit under en lång period med inflytande av många olika stadsbyggnadsidéer och bebyggelseideal. Den småskaliga bebyggelsen är en heterogen grupp, där just småskaligheten är den gemensamma nämnaren.

Tre undergrupper kan särskiljas: traditionell bebyggelse, villabebyggelse och grupphusbebyggelse. Den traditionella bebyggelsen består av äldre, oreglerad bebyggelse som uppstått längs tillfartsvägarna och i municipalsamhällen utanför Malmös stadskärna. Villabebyggelsen omfattar styckebyggda, friliggande enbostadshus. Grupphusbebyggelsen omfattar radhus, kedjehus, atriumhus samt gruppbyggda villor.

- Vid förändringar och komplettering ska hänsyn tas till platsens och bebyggelsens karaktär. Grupphusområdens sammanhållna karaktär och uttryck ska bibehållas. Sammanhållande karaktärsdrag som till exempel bebyggelsens placering på tomten, skala, färger, material och proportioner, markbeläggning, förekomster av alléträd, förgårdsplantering, häckar, murar och staket har stor betydelse för helheten och ska värnas.
- Den småskaliga bebyggelsens gröna prägel ska bibehållas. Höga murar och staket bör som utgångspunkt undvikas mot allmän plats.
- I nyare villabebyggelse ska ett omsorgsfullt gestaltat möte mellan tomt och gata eftersträvas, där markbeläggning, förgårdsplanteringar, husplacering, garage med mera samordnas.
- I grupphusområden ska samlade parkerings- och avfallslösningar eftersträvas för att minimera bilkörning och avfallstransporter och öka andelen grönyta.

Institutionsbebyggelse

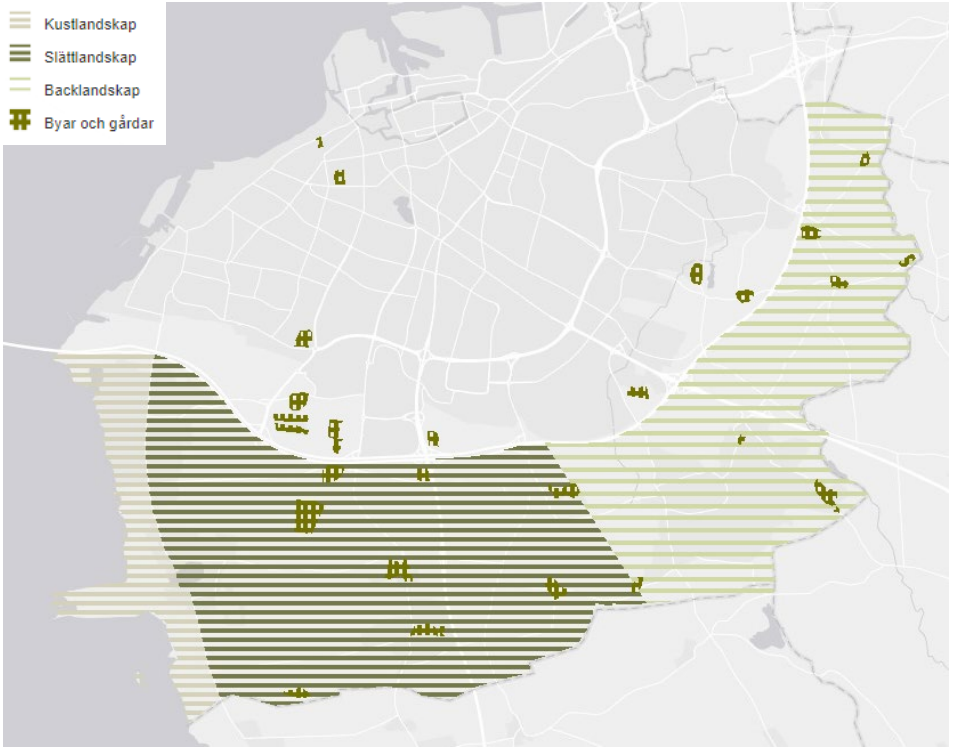
Under 1800-talet växte statlig och kommunal förvaltning samtidigt som behovet av skolor, sjukhus och andra institutioner ökade. Flertalet av de nya institutionsbyggnaderna som då behövdes placerades strax utanför den äldre stadskärnan. Institutionerna byggdes framförallt på donationsjordarna och kring Malmöhus slott, men även i särskilda områden som exempelvis Värnhems sjukhus, Östra Sjukhuset och Folkets Park.

Institutionsområdena är utbyggda under en lång tidsrymd och byggnaderna representerar stilar från olika årtionden. Karakteristiskt för flera av områdena är den stora omsorgen som lagts på omgivningarnas utformning samt frikostigt tilltagna grönytor och parker. Trots olika ålder och verksamheter bildar husen tillsammans med grönskan ett sammanhållet och karakteristiskt inslag i stadsbebyggelsen. Institutionerna som luckrar upp den slutna kvarterstaden har stor betydelse för stadsbilden.

I Malmö fanns speciella förutsättningar för institutionsbyggandet genom de donationsjordar som Erik av Pommern 1421 skänkt staden. På 1700-talet fastslogs vilka ytor som skulle behandlas som donationsjordar, det vill säga Magistratsvången och de bägge sumpmarkerna, Västra och Östra Rörsjöarna. Marken kom inte att tas i anspråk för bebyggelse förrän under 1800-talet. Först 1965 fick staden generell rätt att använda donationsjordarna efter eget omdöme.

- Nya och äldre byggnader bör samspela vad gäller skala, material och detaljer. Hus i park är en återkommande grundtanke i vissa av stadens institutionsmiljöer. I dessa områden är gestaltningsidén med en friliggande bebyggelse viktig att bevara.
- Ofta är stora uppvuxna träd en viktig del av gestaltningen. Befintliga träd bör därför bevaras. Nya träd bör planteras för att bibehålla miljöns gestaltning på sikt.

Landskapskaraktärer och byar



Malmö omges av ett öppet kulturlandskap präglat av mångtusenårigt odlande. Grovt kan landskapet delas in i tre karaktärer: slättlandskapet i söder, kustlandskapet i väster och backlandskapet i öster.

Från medeltiden till 1800-talets början låg bebyggelsen utanför staden främst samlad i byar med gårdar och gatuhus i anslutning till en bygata. Det fanns en tydlig uppdelning mellan den samlade bebyggelsen i byn och omgivande åkrar och ängar. Vägnät, fastighetsbildning och bebyggelse präglas idag av skiftesreformerna med sammanslagna åkertegar och gårdar utflyttade från bykärnan. Gårdarna är jämnt fördelade i landskapet.

Kustlandskap

- Kustlandskapets i huvudsak öppna karaktär ska bevaras och strandängarna skyddas mot exploatering och igenväxning.
- I kustlandskapet ska hävden förbättras med bete eller slåtter där det behövs.
- Den direkta visuella kontakten mellan kustens strandängar och slättens åker och ängsmark, samt de fria utblickarna mot Öresund, ska bevaras.
- Kustlandskapets ursprungliga vägdragningar, vinkelräta mot kusten, ska bevaras.

Slättlandskap

- Slättlandskapets öppna och storslagna karaktär ska bevaras och befintliga inslag i åkerlandskapet, såsom gårdsmiljöer, trädridåer och gravhögar ska värnas.
- Slättlandskapet ska få nya eller återskapade alléer, pilevallar, öppna vattendrag, ängs- och betesmarker, våtmarker och dungar.
- Där det är angeläget ska kulverterade vattendrag öppnas som ett led i att återinföra vatten som en del av slättlandskapet.

Backlandskap

- Backlandskapets säregna topografi ska bevaras och variationen i naturtyper med åkermark, ängs- och betesmark, busk- och träddungar, beträdor, dammar och våtmarker ska värnas, utvecklas och nyanläggas.
- Backlandskapets befintliga småvatten ska tas tillvara och nya dammar ska tillskapas i lämpliga lägen.

Byar och stora gårdar

- Byar och stora gårdars bebyggelse ska även fortsatt ligga i öppet jordbrukslandskap.
- I byar och vid stora gårdar ska stora tillskott av nybyggnad undvikas. Mindre förändring och kompletteringar ska ske med stor hänsyn till bebyggelsens och trädgårdsanläggningarnas kulturhistoriska och arkitektoniska värden.
- Vid förändring och komplettering ska byarnas karaktärer, i form av småskalighet, befintlig bebyggelsestruktur och byggnadernas läge i förhållande till gatan, bevaras och skyddas. Nybyggnation på allmänningar, gårdsplaner eller i gårdarnas trädgårdar ska undvikas och bör i första hand ske där det tidigare funnits gatubebyggelse.
- Äldre gatu- och vägstråk inom och mellan byarna ska bevaras.

- Äldre gårdsbebyggelse, trädgårdsanläggningar på storgårdar och landerier, gatuhus samt byggnader som tidigare haft stor betydelse för livet i byarna, som till exempel bysmedjan och skolbyggnader, ska bevaras och skyddas.
- Stora gårdar ska inte delas i mindre tomter.
- Skyltning och ljussättning i nära anslutning till byar och stora gårdar samt markbeläggning, staket och häckar ska ges en utformning som tar hänsyn till omgivningens kulturmiljövärden.

GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER

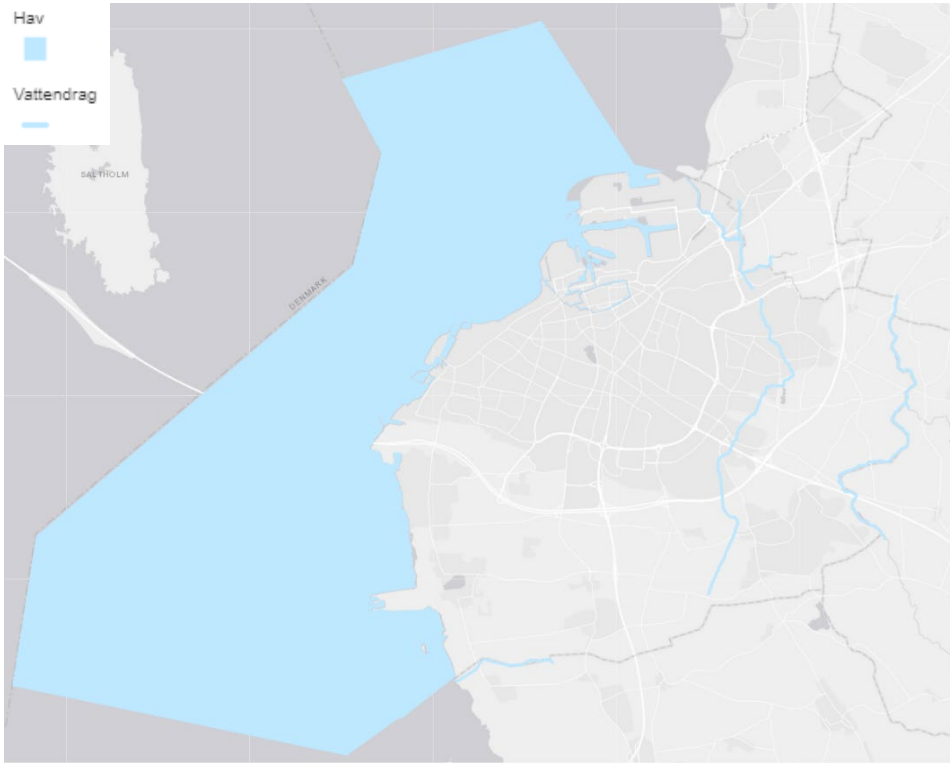
Park, natur, gröna stråk



Malmös övergripande gröna nätverk består av park- och naturmark som är sammanbundna med gröna rekreativa stråk och kopplingar. Kartan redovisar befintliga och föreslagna stora park- och naturområden, större än 5 hektar. Parker och torg som är mindre än 5 hektar ingår som en del av blandad stad och verksamhetsområden, och redovisas separat som underlag. Gröna stråk utgörs av park, natur och gröna kopplingar.

- Arealen park och natur ska öka. Alla Malmöbor ska ha högst 1 km till närmsta park- eller naturområde som är större än 5 hektar (*Grönmodellen*).
- Stora parker och naturområden ska erbjuda ett brett utbud av faciliteter och rekreativa funktioner. Parker och naturområden ska utformas och placeras så att rofyllda platser kan uppnås.
- Den biologiska mångfalden ska öka genom att biotop- och artvariationen blir större. Sällsynta biotoper och arter ska skyddas, bland annat genom formella skydd (*Naturvårdsplanen*).
- Befintliga ekosystemtjänster ska utvecklas och nya behovsinriktade ekosystemtjänster ska skapas.
- Exploatering inom park- och naturmark för ändamål som inte är park- eller naturrelaterade, ska inte ske. Undantagsvis kan samhällsviktiga funktioner tillåtas men då på grönområdets villkor.
- Gröna stråk ska utgöras av en sammanhållen grön struktur och ska stödja uppbyggnaden av den biologiska mångfalden och den grönblå infrastrukturen. Stråkens bredd kan variera längs sträckan.
- Gröna stråk ska utformas för att vara rekreativa, inbjudande, tillgängliga, artrika och erbjuda olika typer av gröna rum av varierande storlek.
- För att stärka de gröna stråken ska nya målpunkter och attraktioner etableras och befintliga förstärkas, i form av parker, naturområden, fritidsanläggningar, torg och andra mötesplatser.
- Möjligheten att förse landsbygden med gröna stråk ska tas tillvara. Tillgängligheten ska förbättras genom ett nät av gång-, cykel- och ridstigar som följer åkerkanter, dikesrenar och pilevallar.
- Nya gröna kopplingar ska anläggas och befintliga ska förstärkas så att barriärer mellan olika stadsdelar och mellan stad och landsbygd kan överbryggas. Gröna kopplingar ska även bidra till att öka den biologiska mångfalden i staden genom att fungera som spridningskorridorer för djur och växter. Större infrastrukturbarriärer är en särskild utmaning för att säkra sammanhängande kopplingar. Områden med brist på grönska ska vara prioriterade avseende nya gröna kopplingar till närliggande gröna och blå kvaliteter.

Hav och vattendrag



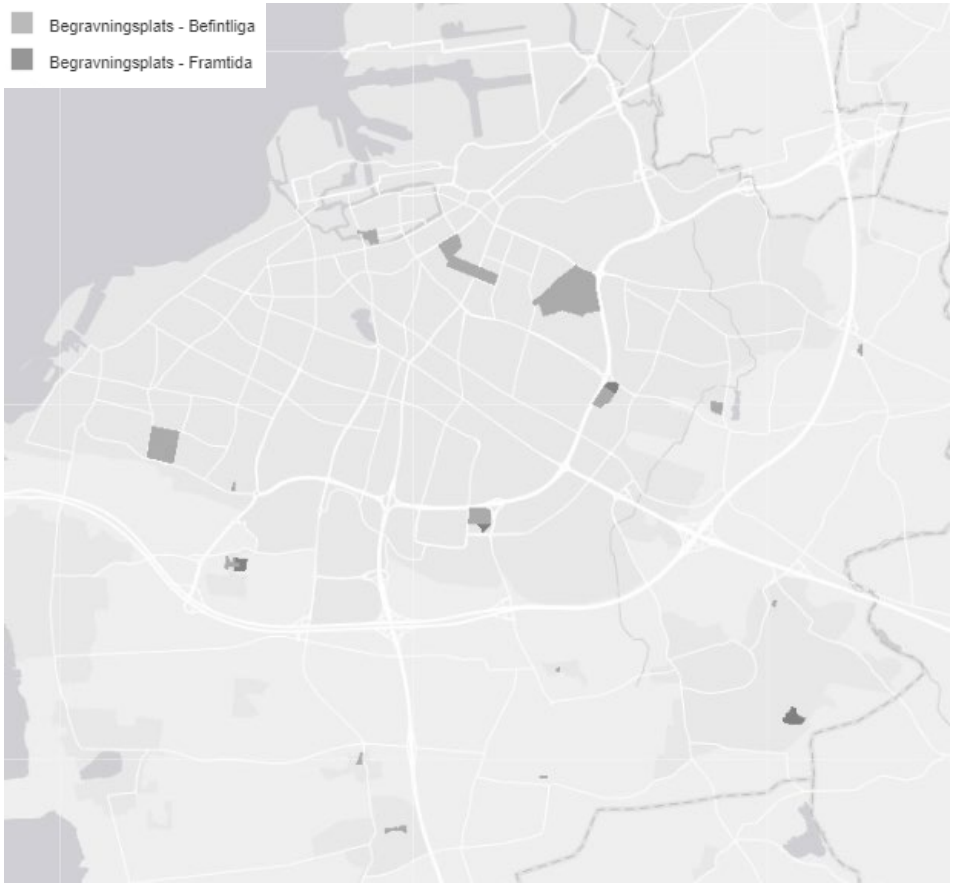
Kartan visar hav och vattendrag, inklusive kanaler och hamnbassänger.

- Marina miljöer med höga naturvärden ska så långt som möjlig skyddas genom exempelvis naturreservat. Återskapande av marinekologiska värden ska där det är möjligt ske genom restaurering och sanering.
- Framtida behov av vågbrytare i de marina delarna av naturreservat ska utredas och möjliggöras.
- Ickekommersiella hamnbassänger ska grundas upp till 4-6 meters djup för att skapa nya områden för ålgräs, blåmusslor och makroalger.
- Den planerade metroförbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö ska konstrueras och utformas med hänsyn till pågående verksamheter och befintliga marinbiologiska värden.

- Tillgänglighet till vatten (havet, sjöar, dammar, kanaler, vattendrag) för rekreation, fritidsaktivitet, småskalig näringsverksamhet och temporära evenemang ska öka och utvecklas. Fler centralt belägna havsbad ska kunna utvecklas.
- Det lokala fisket och fiskehamnarnas verksamhet ska säkerställas och utvecklas. Utbudet av gästhamnar och serviceutbudet för båtturister ska förbättras.
- Utökad marin energiproduktion, kommunikationer, farleder och hamnverksamhet ska möjliggöras med minsta möjliga miljöpåverkan.
- Vattendragens och kanalernas vattenkvalitet och ekologiska status ska förbättras så att miljökvalitetsnormerna för vatten följs genom bland annat minskad näringsbelastning och att ytor reserveras för att kunna avskilja näringsämnen och föroreningar.
- Genom att avsätta kantzoner längs vattendrag ska förutsättningarna för biologisk mångfald öka och näringsläckage till vattendrag förhindras samtidigt som tillgänglighet förbättras.
- Vattendrag ska restaureras genom exempelvis återställande av lekplatser för fisk och plantering av träd vid åkanter.

Se även utredningsområde 4 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

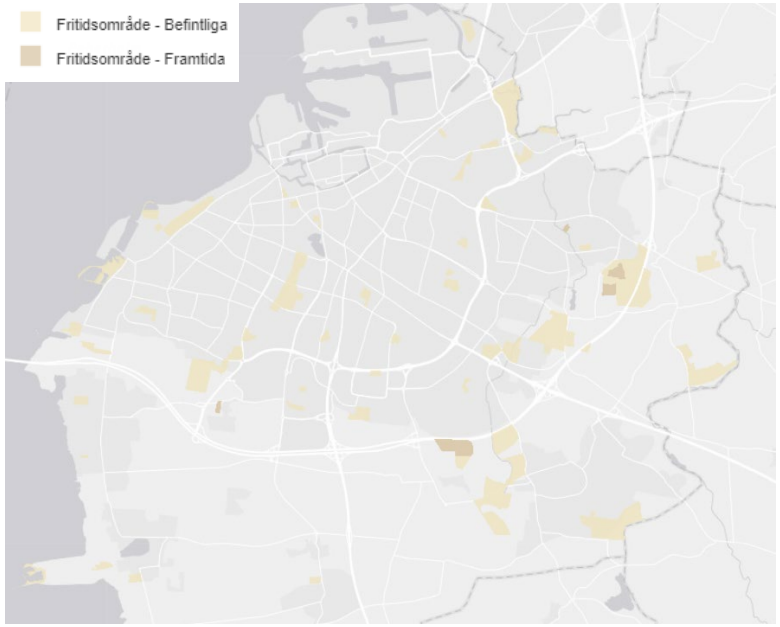
Begravningsplatser



Stadens begravningsplatser har förutom sitt primära syfte också kulturhistoriska, rekreativa och biologiska kvaliteter. Länsstyrelsen behöver kontaktas vid väsentlig förändring av en begravningsplats, exempelvis vid uppförande eller väsentliga ändringar av byggnader, fleråriga träd och buskar, gångar, murar, skyltar, äldre gravvårdar eller andra fasta anordningar.

- Ökad tillgänglighet för allmänheten ska eftersträvas, på platsens och funktionens villkor.

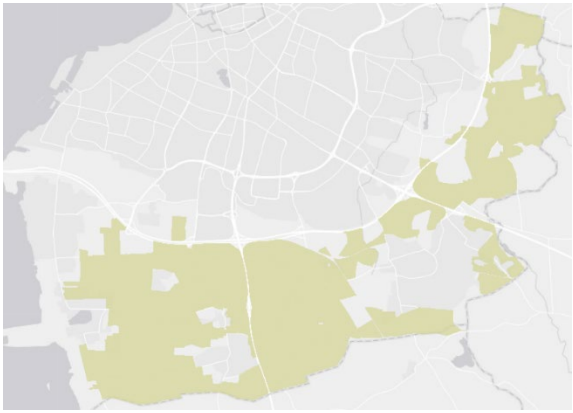
Fritidsområden



Fritidsområden omfattar platser och funktioner för sportaktiviteter, koloniområden, campingplatser samt småbåtshamnar. Gemensamt för dessa är att de är särskilt iordningsställda för en specifik aktivitet eller funktion och därmed inte allmänt tillgängliga på samma villkor som parker och naturområden. Utöver dessa särskilda fritidsområden ryms även ett lokalt utbud av mindre platser för fritidsaktiviteter i områden som redovisas som blandad stad.

- Fritidsområden ska så långt möjligt kunna användas för flera olika fritidsändamål.
- Småbåtshamnarna ska bevaras och göras mer allmänt tillgängliga.
- Fritidsområden ska enkelt kunna nås från olika delar av staden med kollektivtrafik och via gång- och cykelvägar.
- Existerande koloniområden ska som regel bevaras eller ersättas med likvärdiga områden. Koloniområdenas kulturhistoriska och ekologiska värden ska värnas och göras mer tillgängliga för allmänheten.
- Exploatering för andra ändamål ska ej ske inom fritidsområden såvida inte kompensation kan ske på annan plats.

Jordbruksmark

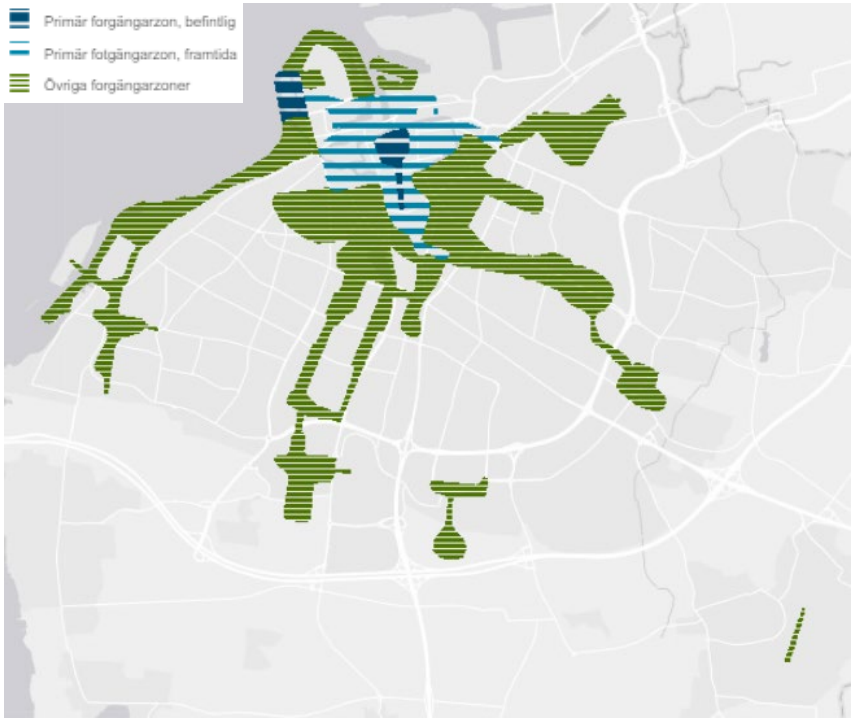


Malmös landsbygd utgör en viktig resurs som på olika sätt kan nyttjas bättre. Den stadsnära landsbygden befinner sig i ett spänningsfält mellan jordbruksproduktion, bevarandevärde och exploateringstryck. I jordbrukslandskapet finns byar och enstaka bostäder, mindre verkstäder, småindustri och småskalig handel samt platser med höga naturvärden och mark för fritids- och rekreationsändamål.

- Jordbruksmarken ska så långt möjligt hushållas som en produktionsresurs för framtida generationer. Eventuell förändring av markanvändningen ska i första hand ske på ett sätt som möjliggör återupptagande av jordbruksproduktion.
- Värdefulla naturområden i jordbrukslandskapet ska bevaras samt skyddas från åtgärder som kan påverka den biologiska mångfalden negativt.
- Ekologiskt jordbruk samt odling av livsmedel för närområdet ska främjas.
- Kulverterade vattendrag ska om möjligt återställas till öppna vattendrag.
- Jordbrukslandskapets öppenhet, dess nät av existerande ägogränser, vägnät, alléer, samt byar och gårdsmiljöer ska bevaras och utvecklas.
- Ny kompletterande bebyggelse kan tillåtas i befintliga bystrukturer förutsatt att det finns närhet till kollektivtrafik och kommunalt VA. Om dessa förutsättningar inte uppfylls får enstaka bostäder tillåtas i befintliga bebyggelseluckor. Undantag kan ges till samhällsviktiga funktioner med särskilda behov och då annan mark inte kan tas i anspråk på tillfredsställande sätt, som exempelvis vissa typer av LSS-boenden.
- Användning av befintlig bebyggelse ska kunna förändras, och då ske på jordbrukslandskapets villkor och med hänsyn till kulturmiljövärden.

TRAFIK

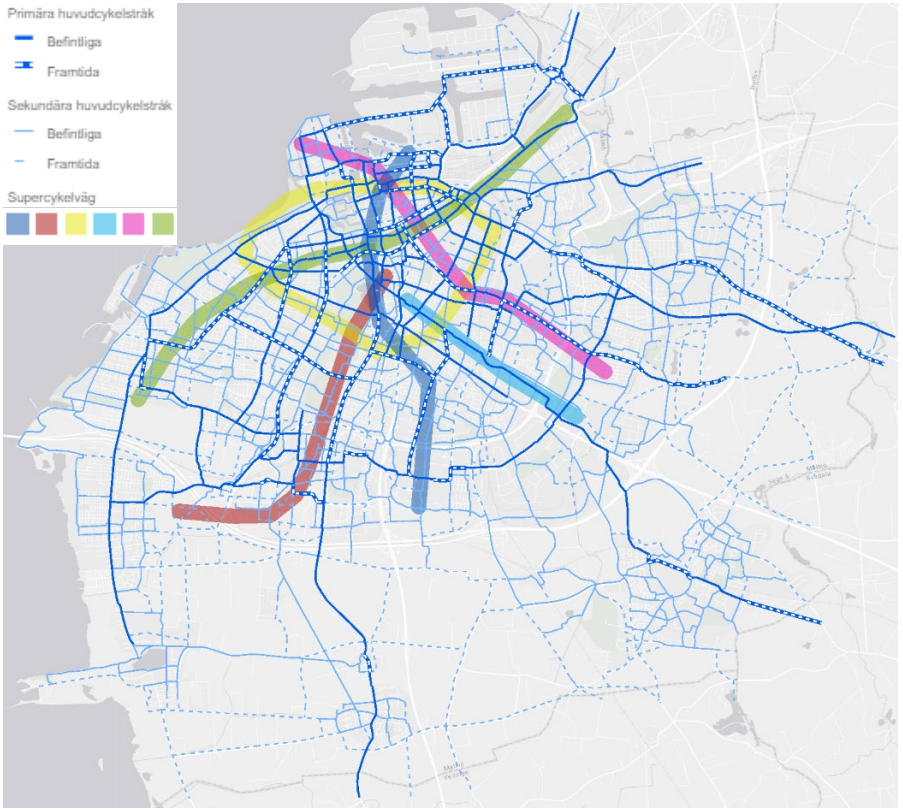
Fotgängarzoner



Fotgängarzoner är områden där fotgängares tillgänglighet och trygghet är särskilt prioriterad.

- Goda villkor ska skapas för fotgängare, även utanför utpekade fotgängarzoner. Gågator och gångfartsområden ska möjliggöras utifrån den specifika gatans förutsättningar.
- Inom fotgängarzoner ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras högt i relation till andra anspråk. Gatorna ska ha tilltagna mått på gångbanor, fler och säkra passager över gatorna samt varierande upplevelser. Detta kan ske genom exempelvis gågator och gångfartsområden, lägre fordonshastigheter, utsmyckningar och material samt genom stor hänsyn till gröna värden.
- Inom primära fotgängarzoner ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras mycket högt i relation till andra anspråk.

Huvudcykelnät



Huvudcykelnätet utgörs av primära och sekundära huvudcykelstråk, där vissa stråk även kan vara utpekade supercykelvägar. Utöver detta finns ett än mer finmaskigt cykelnät som inte är utpekat i översiktsplanen, men som syftar till att koppla bostäder och mindre målpunkter till primära och sekunda huvudcykelstråk.

- Huvudcykelnätet ska vara gent, tryggt, trafiksäkert, tillgängligt och bära huvuddelen av cykeltrafiken. Cyklister ska hänvisas till nätet genom visuell tydlighet, skyltning och marknadsföring.
- Cykeltrafik ska separeras från övrig fordonstrafik där trafikflödena är höga samt i gator med busstrafik. Inom primära fotgängarzoner kan cyklister ibland få acceptera en lägre framkomlighet och i vissa fall blandas med fotgängarna.

- Utpekade blandtrafikgator ska ha låga motortrafikmängder och åtgärder ska genomföras för att främja cykeltrafiken. Behov av separering från övrig fordonstrafik kan uppstå även i dessa gator.
- Fler korsningspunkter tvärs huvudgatorna ska åstadkommas. I korsningspunkter ska cyklisters framkomlighet och säkerhet sättas före framkomlighet för motorfordonstrafik. Undantag gäller för korsningspunkter med utpekade stråk för kollektivtrafik med högre kapacitet.
- Attraktiv och säker cykelparkering ska erbjudas i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga målpunkter.
- Vid nybyggnad, ombyggnad och upprustning av huvudgator ska dubbelsidiga cykelbanor eftersträvas. Detta möjliggör en framtida enkelriktning av cykelnätet.

Supercykelvägar

- Supercykelvägar ska knyta samman befolkningstäta områden, arbetsplatstäta områden, stora kollektivtrafikknutpunkter samt andra viktiga målpunkter. Supercykelvägarna ska vara kapacitetsstarka och gena cykelvägar med hög komfort och tydlig identitet. De ska även ha hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet samt ha hög drift- och underhållsnivå.
- Supercykelvägar ligger som utgångspunkt längs stadens huvudgator med ett avstånd på 1500–2000 meter. Nätet är tätare i de centrala delarna och glesare i de perifera delarna.

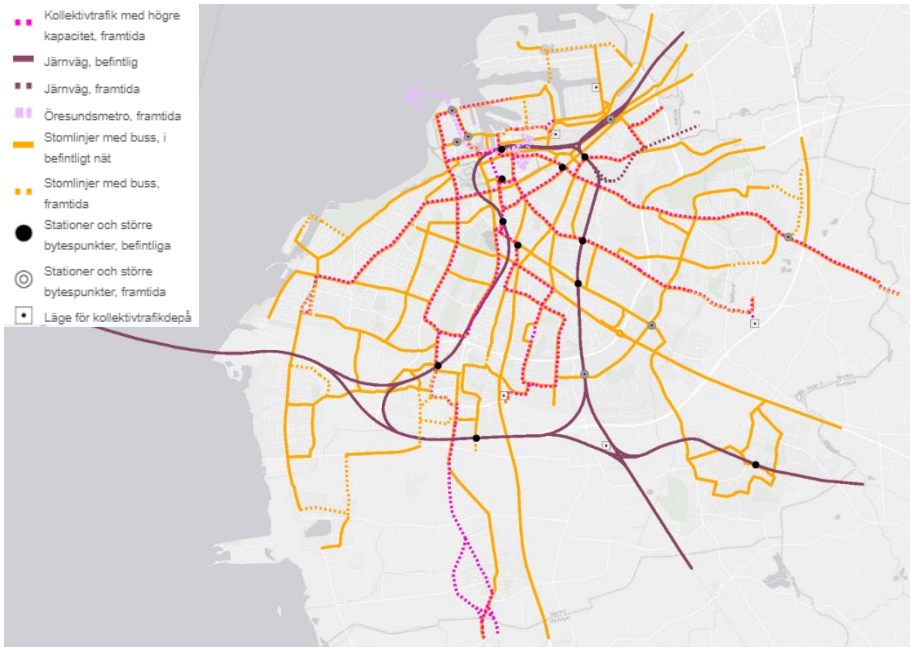
Primära huvudcykelstråk

- Primära huvudcykelstråk ska knyta samman stadsdelar och fungera som kopplingar till kollektivtrafikknutpunkter.
- Primära huvudcykelstråk ligger som utgångspunkt längs huvudgator med ett avstånd på 500–1000 meter.

Sekundära huvudcykelstråk

- Sekundära huvudcykelstråk ska länka ihop stadsdelars målpunkter med primära stråk samt vara nära bostäder. Utöver det ska nätet koppla till närliggande målpunkter.
- Sekundära huvudcykelstråk har ett avstånd på 250–500 meter. Nätet kan bestå av separata cykelbanor, friliggande cykelvägar samt blandtrafikgator.

Huvudnät för kollektivtrafik



Kollektivtrafikens linjer med högst efterfrågan och utbud ingår i huvudnätet för kollektivtrafik och består av ett sammanhängande lokalt och regionalt nät på väg och spår. Kollektivtrafiksystemet består av spårtrafik, kollektivtrafik med högre kapacitet samt stombusstrafik. Utöver huvudnätet finns ytterligare kollektivtrafiklinjer som kopplar an till huvudnätet.

- Huvudnätet för kollektivtrafik ska utgöra basen för en attraktiv kollektivtrafik med hög framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, tillförlitlighet och kapacitet. Nätet ska utgöra en långsiktig struktur i stadsbyggandet som människor kan bygga sina vardagsliv kring.
- Där det är möjligt ska kollektivtrafiken prioriteras i trafiken genom utformning, separata ytor och anpassade signaler. Detta gäller både stombusslinjer och kollektivtrafik med högre kapacitet.
- Särskild omsorg ska läggas vid utformningen av hållplatsmiljöer med anslutande gång- och cykelstråk samt bytesfunktioner.

Framtida kollektivtrafik med högre kapacitet

- I utpekade stråk för framtida kollektivtrafik med högre kapacitet ska extra insatser vidtas så att det skapas en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik.
- Satsningar på kollektivtrafik med högre kapacitet ska stödja stadsutvecklingen och skapa stadsmiljöförbättringar i aktuella gatustråk. De ska koordineras med ny och kompletterande bebyggelse, målpunkter och grönska, samt annan trafikinfrastruktur som nya cykelbanor och gångmöjligheter. Hållplatslägen ska stärka lokal handel och övrigt näringsliv.
- Utpekade stråk för kollektivtrafik med högre kapacitet ska på sikt kunna hantera 60 meter långa fordon.
- Regionala kopplingar för kollektivtrafik med högre kapacitet ska utvecklas mot Bara/Klågerup i Svedala kommun samt Höllviken/Skanör/Falsterbo i Vellinge kommun.

Stombusstrafik

- Stombusslinjernas framkomlighet ska prioriteras i korsningspunkter med annan trafik. Det kan exempelvis ske med förtur i trafiksignaler. Inom primära fotgängarzoner samt i korsningspunkter med primära cykelstråk och supercykelvägar kan kollektivtrafiken få en lägre framkomlighet.

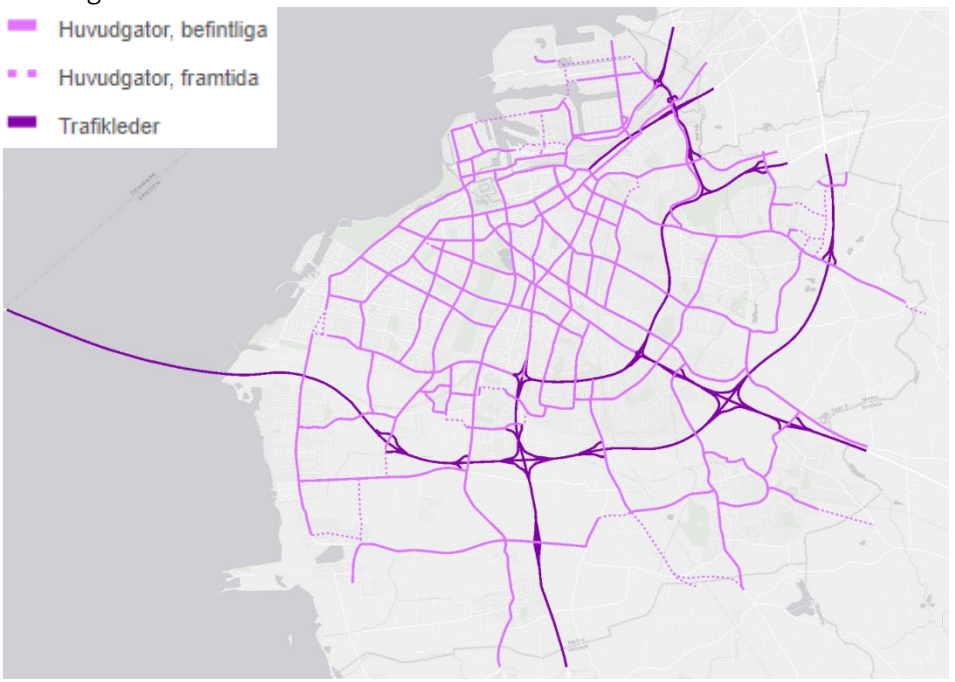
Spårtrafik

- En ny metroförbindelse till Köpenhamn ska möjliggöras. Reservat ska utredas för sträckning och stationslägen i Västra hamnen, vid Malmö C och vidare in i Malmö. Även stationslägenas stadsutvecklingseffekter på omgivningen ska utredas.
- Kapacitet för ökad persontrafik på järnväg och järnvägsstationer ska säkerställas. Citytunnelns belastning gör att persontågstrafik mellan Lund och Köpenhamn ska möjliggöras på Kontinentalbanan och dess stationer.

Stationer och större bytespunkter

- Nya stationer ska möjliggöras bland annat vid Fosieby och Sjölunda.
- Större bytespunkter ska långsiktigt trafikeras av lokala och regionala stombusslinjer samt kollektivtrafik med högre kapacitet. Från bytespunkterna ska stora delar av staden nås med kollektivtrafik.
- Vid stationer och större bytespunkter ska smidiga byten mellan olika kollektivtrafiklinjer samt mellan kollektivtrafik och cykeltrafik ges hög prioritet.

Huvudgator och trafikleder



Huvudgator utgör det naturliga vägvalet mellan stadens olika områden, för såväl person- som godstrafik. Samtidigt utgör de tillsammans med parker och torg, stadens vardagsrum, och ska utformas därefter. Trafikleder är tillägnade de stora transportvolymerna och har därför en motorvägsliknande utformning.

- Huvudgator ska uppmana till ett dämpat trafiktempo. Hänsyn lämnas till fotgängare och cyklister. Antalet passagemöjligheter där fotgängare och cyklister kan korsa huvudgatorna i markplan ska bli fler, särskilt i anslutning till skolor. Gröna kopplingar tvärs huvudgator ska utvecklas.
- Huvudgator ska inte upplevas som barriärer, därför ska gaturummen utformas yteffektivt. Gångbanor och cykelbanor ska eftersträvas längs alla huvudgator och inslaget av träd och annan grönska ska öka. De huvudgator som idag utgör barriärer ska successivt kompletteras med bebyggelse, grönska, handel och andra aktiviteter så att deras barriäreffekt minskar.

- Huvudgator ska generellt vara dimensionerade för busstrafik även om det inte ingår i huvudnätet för kollektivtrafik.
- Förutsättningarna för huvudgatornas utformning och omvandling varierar. Ombyggnader ska vid behov ske i samband med stadsomvandlings- eller förtätningsprojekt.
- Huvudgatornas utformning ska ge goda förutsättningar för ett rikt stadsliv med handel och service i bottenvåningarna. Det ska till exempel ske genom att angöring och korttidsparkering anordnas längs kantsten, och/eller genom god tillgänglighet från kollektivtrafik kombinerat med goda villkor för fotgängare och cyklister.
- Om uppställningsytor för leveranser och avfallstransporter inte kan lösas på kvartersmark kan lösningar prövas på allmän plats. Lämpligheten görs utifrån en samlad bedömning.
- Huvudgator som fungerar som infartsleder ska även fortsättningsvis bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik. Det kan till exempel innebära att antalet körfält inte ska vara färre än två i vardera riktningen.
- Stora transportvolymer ska hänvisas till närmaste trafikled.
- Längs huvudgator och trafikleder där bullerriktvärden eller miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas ska åtgärder vidtas. Bullerskydd ska så långt möjligt göras utan att skapa eller förstärka sociala, mentala och fysiska barriärer. Istället för vallar och skärmar ska till exempel dämpning och omfördelning av trafiken, omgestaltning av gaturummet, tystare beläggning eller fasadåtgärder övervägas. Ny bebyggelse invid gator ska fungera avskärmande för buller. Bullerskydd ska vid behov också kunna fungera som riskskydd.

Godslogistik



Malmös geografiska läge gör staden betydelsefull för olika godstransporter som också bidrar till regionens utveckling. Samtidigt är godstransporter ofta störande och riskfyllda. Kartan visar befintliga och framtida godsstråk på järnväg, samt platser för nya kajlägen i Malmö hamn.

- Ett reservat ska lämnas för en yttre godsbana parallellt med Yttre Ringvägen. Den yttre godsbanan syftar bland annat till att avlasta Kontinentalbanan från godståg och frigöra kapacitet för persontåg. Därmed förbättras möjligheterna för fortsatt stadsutveckling längs Kontinentalbanan.
- En fortsatt god och förbättrad tillgänglighet till hamnens verksamheter ska säkerställas. En ny kombinerad väg- och järnvägsbro ska byggas över Industrihamnsrännan så att Mellersta hamnen knyts samman med Norra hamnen. Norra hamnen kan då utvecklas för mer järnvägstrafik, och viss kapacitet på bangården kan frigöras. Reservat ska lämnas även för en ny järnvägskoppling i anslutning till Spillepengens trafikplats.

- För att förbättra kapaciteten och konkurrenskraften för godstrafik på järnväg ska en ankomst- och avgångsbangård för hamnanknutet gods kunna anläggas längs Lappögatan i Norra hamnen.
- Den centralt belägna styckegodshanteringen längs Carlsgatan ska beredas en mindre central plats på bangården.
- Malmö stad ska verka för att en utfyllnad med en djuphavskaj kommer till stånd i Norra och att nya kajer anläggs i Industrihamnsrännan. Nya kajer ska kompensera för kajlägen i Frihamnsbassängen som på sikt ska avvecklas.
- Ett lämpligt nät av huvudgator och trafikleder för tung godstrafik ska pekas ut.

Riskbedömning längs transportleder för farligt gods



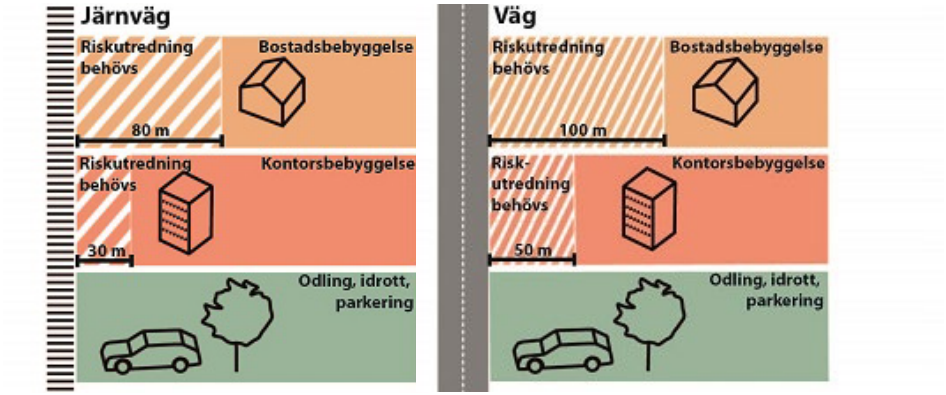
Riktlinjerna avser de vägar och järnvägar som länsstyrelsen fastställt som rekommenderade för farligt gods. Längs övriga vägar, som inte ingår i det rekommenderade vägnätet för farligt gods, behöver inga riskanalyser göras och heller inga konsekvensreducerande åtgärder vidtas med anledning av farligt gods.

- Längs järnvägar ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Inom denna zon ska parkering och andra funktioner där få människor vistas under kort tid medges. Kontorsbebyggelse ska medges fram till 30 meter från järnvägens spårkant. Bostadsbebyggelse, oavsett boendetäthet, ska medges fram till 80 meter från järnvägens spårkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.
- Längs vägar som rekommenderas för farligt gods ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Inom denna zon kan parkering och andra funktioner där få människor vistas under kort tid medges. 50 meter från vägkant ska tät kontorsbebyggelse medges. Bostadsbebyggelse, oavsett

boendetäthet, ska medges 100 meter från vägkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.

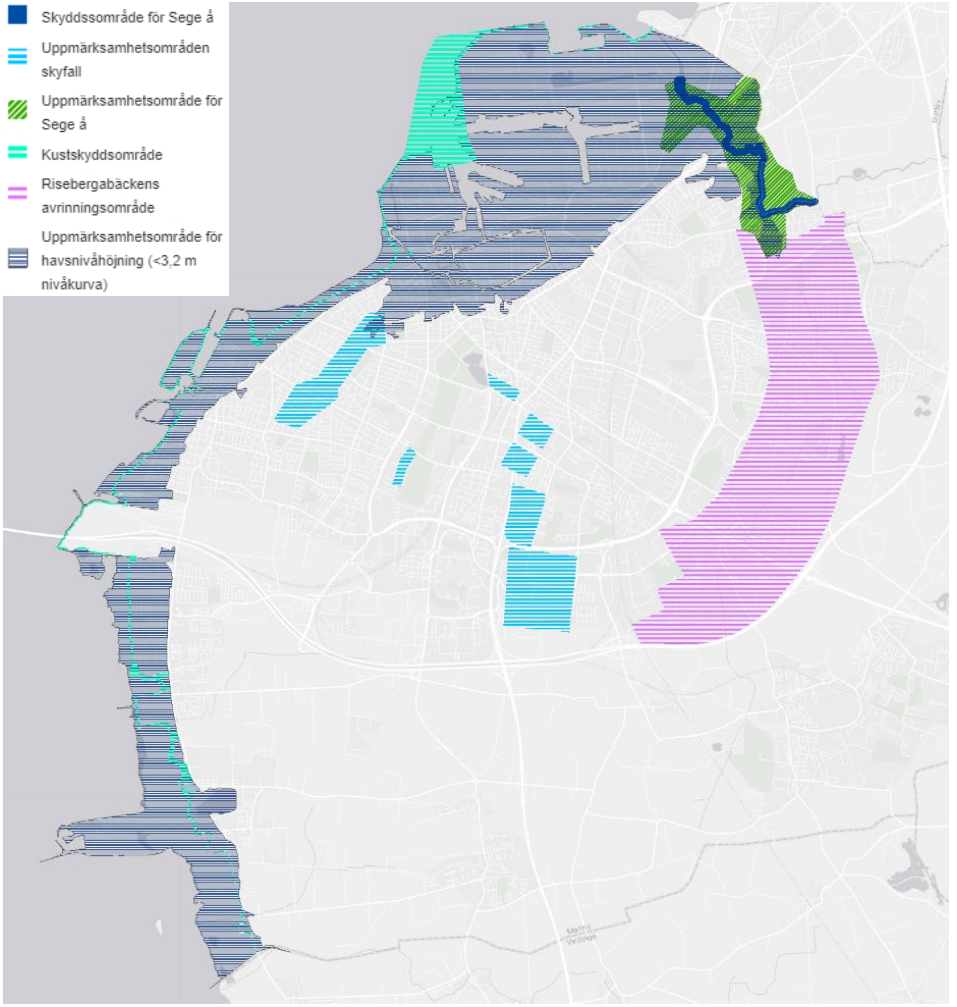
- För skolor, förskolor, vårdhem, större idrotts- och fritidsanläggningar och liknande tillämpas samma avstånd som för bostadsbebyggelse. För större butiker och sällanköpshandel tillämpas samma avstånd som för kontor. Lager, parkering och liknande kan då med fördel orienteras mot vägen/järnvägen. Avsteg från riktlinjerna kan övervägas efter särskild riskanalys.

Mått för riskavstånd för farligt gods



KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

Klimatanpassning vatten



Kartan visar områden där särskild uppmärksamhet behöver tas till framtida havsnivåhöjningar, dagvattenhantering och skyfall. Inom Kustskyddsområde säkerställs det ytbehov som ett sammanhängande kustskydd behöver. Kustskyddsområdet innebär

inte att möjligheten till alternativa åtgärder stängs utan ska betraktas som ett grundalternativ som kan utvecklas.

Kustskyddsåtgärder

- Vid nyexploatering ska alla skyddsbehov som behövs under kommande 100 år regleras genom planbestämmelser i detaljplan. Marknivåer ska regleras i plankarta.
- Inom uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning ska *Strategi för kustskydd* användas i fysisk planering och exploatering samt förvaltning.
- I och mellan kustskyddsområdet och havet gäller ett generellt byggnadsförbud. Undantag från detta byggnadsförbud får avgöras från fall till fall beroende på byggnadsverkets livslängd, gällande klimatprognos samt bebyggelsestrukturens inverkan på möjligheten att åstadkomma ett sammanhängande skydd. Detta gäller även befintliga funktioner som bad och småbåtshamnar. Kustskyddsområdet hindrar inte möjligheten att anlägga underjordisk infrastruktur, som tunnlar och ledningar.
- Upp- och utfyllnader som ingår i det sammanhängande kustskyddet inom kustskyddsområdet ska ha en marknivå på över +4,5 meter RH2000.
- I detaljplaner ska platsspecifika översvämningsrisker utredas utifrån stadens klimatunderlag så att lokala skyddsbehov identifieras och platsspecifika åtgärder kan utformas med lämpliga dimensioner. Generellt behöver hanteringen av vågor studeras närmare inför etablering av skyddsåtgärder.
- Vid uppförande av ett sammanhängande kustskydd ska förutsättningarna för naturområden samt allemansrättslig tillgång till strand- och kajområden tryggas.
- Utryckningsfordons framkomlighet i gator och stråk ska skyddas mot stigande havsnivåer.
- Allmän platsmark mot kajkant med minst 20 meters bredd ska eftersträvas i nya detaljplaner för att möjliggöra för framtida skyddsbehov.

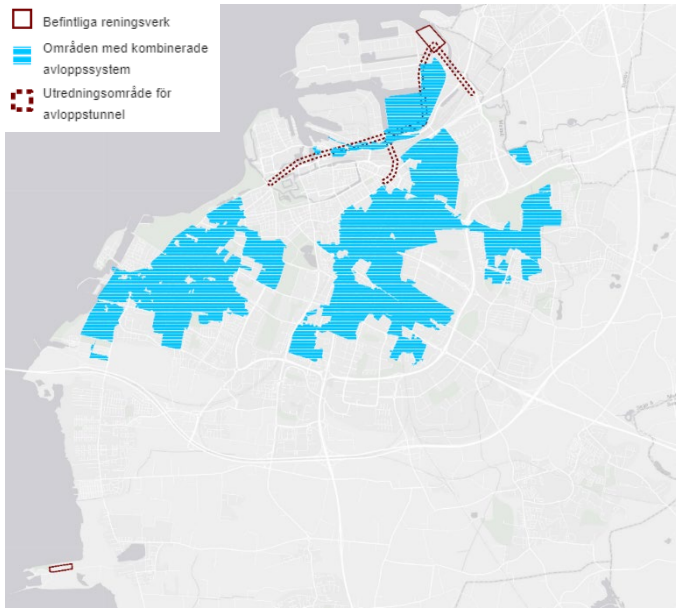
Nivåer för lägsta golv och mark

- Lägsta färdiga golvnivå för byggnader i nya detaljplaner ska vara minst +3.2 meter över havet (RH2000) och grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader berörs inte. Befintliga byggnader som inte kan skyddas genom höjd nivå för färdigt golv ska skyddas genom andra tekniska åtgärder i eller utanför byggnadsverket upp till denna nivå. Lokaler i bottenvåning och liknande, som på grund av tillgänglighetsskäl inte kan uppföras med färdigt golv på +3,2 m, ska uppföras med vattentät konstruktion upp till denna nivå genom teknisk konstruktionslösning i entré för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning.
- Tekniska anläggningar i nya detaljplaner ska ha vattentät konstruktion upp till +3,2 meter för att upprätthålla nödvändiga byggnadstekniska funktioner.
- Samhällsviktiga funktioner i byggnader i nya detaljplaner ska ha färdigt golv +3,5 meter och tät grundkonstruktion till samma nivå. Om detta inte är möjligt ska byggnaden skyddas genom andra skyddsåtgärder utanför byggnadsverket upp till denna nivå för skydd mot tillfälliga havsnivåhöjningar.
- Lägsta marknivå för infrastruktur samt allmän platsmark ska utredas ur ett sårbarhetsperspektiv. Lägsta marknivå för prioriterade vägar och gator ska vara +2,8 meter vilket ska säkras genom höjdsättning i plankartan.

Skyfall

- Ny bebyggelse och samhällsviktiga verksamheter ska planeras och utformas för att klara ett 100-årsregn.
- Inom uppmärksamhetsområden för skyfall ska särskilda åtgärder för att minska negativa effekter av skyfall vidtas.
- Vid planering inom Risebergabäckens avrinningsområde ska åtgärder möjliggöras som minskar översvämningsrisken i Risebergabäcken och dess närområde. I kombination med detta ska gröna och blå kvaliteter förstärkas och ges en ökad tillgänglighet.
- Dagvatten som genereras i nya detaljplaner ska renas om det är så förorenat att det påverkar vattenförekomstens förutsättningar att nå eller bibehålla god status enligt miljökvalitetsnormerna.
- Inom skyddsområde för Sege å ska stadens framtida behov av översvämningsskydd beaktas så att möjligheten att anlägga, säkra och förvalta ett skydd inte försvåras eller omöjliggörs.
- Inom uppmärksamhetsområde för Sege å ska översvämningsrisker och lokala skyddsbehov identifieras och åtgärdas i nya detaljplaner och anläggnings- och byggnadsarbete. Dagens allemansrättsliga tillgång till Sege å ska tryggas.

VA

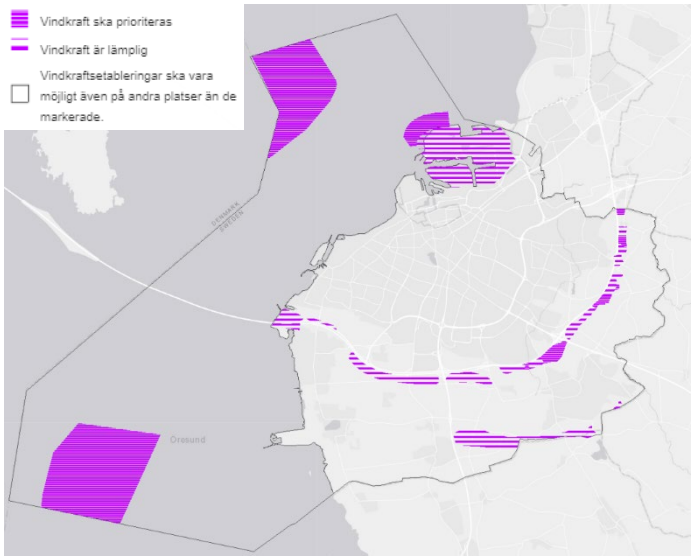


Malmö avloppstunnel är en förutsättning för att minska mängden bräddningar till kanalen och andra vattendrag. Tunneln ger följdeffekten att reningen av avloppsvatten blir mer effektiv på reningsverken. Utsläppskraven från avloppsreningsverken förväntas på sikt bli hårdare och med en växande stad ökar avloppsmängderna som ska renas. Detta leder till behov av att bygga ut och anpassa avloppsreningsverken och ledningssystemet med anordningar.

Cirka 30 procent av Malmös avloppsnät är kombinerat, det vill säga att spillvatten och dagvatten leds till samma ledning. Vid kraftiga regn kan ledningskapaciteten överskridas och uppdämning sker då i systemet, vilket kan leda till källaröversvämningar. Kraftiga regn kan också ge upphov till bräddningar.

- Utrymme för reningsverken och anslutande ledningar ska säkerställas så att de kan anpassas till större avloppsmängder samt uppfylla hårdare reningskrav.
- Utrymme för Malmö avloppstunnel ska säkerställas.
- VA-anläggningar ska skyddas från stigande havsnivåer.
- Vid förtätning och exploatering ska risken för källaröversvämning och bräddning inte öka. Om det finns rimliga förutsättningar ska riskerna minska.

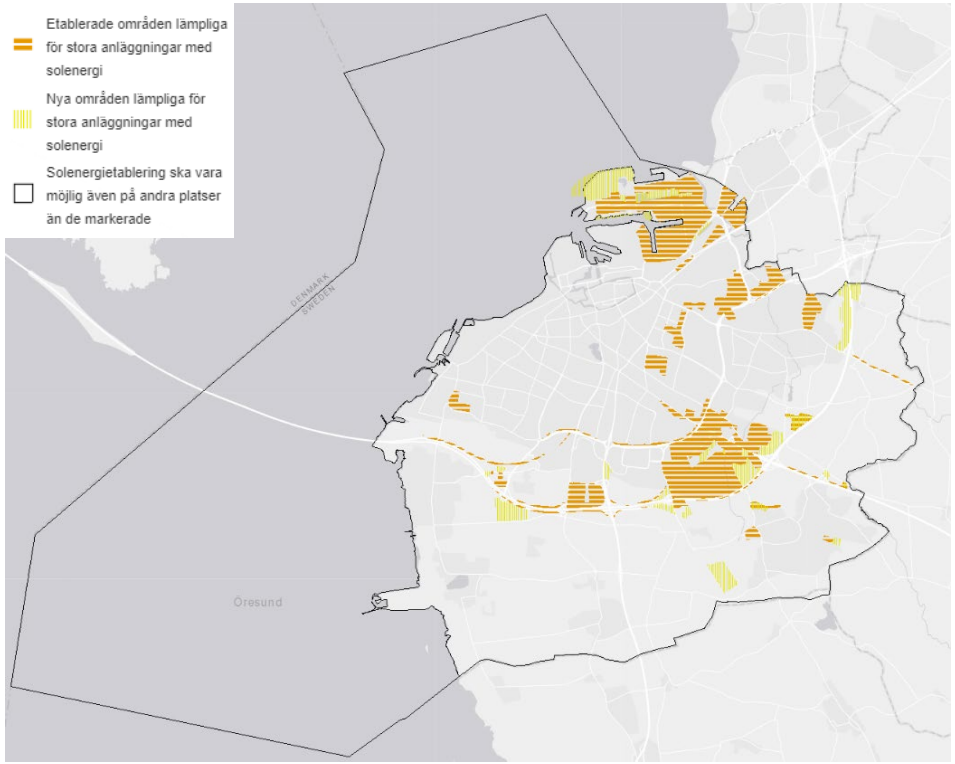
Vindkraft



Kartan visar prioriterade och lämpliga områden för större vindkraftsetableringar. Vindkraft är en viktig del av Malmös energiomställning. Valet av platser för större vindkraftsetableringar motiveras av genomförda landskapsbildsanalyser och av landskapets förutsättningar, hänsyn till vindförhållanden, naturvärden, boendestruktur och restriktioner som riktvärden ger avseende buller, skuggor och riskavstånd. Natur- och kulturmiljöintressen bedöms inte permanent påverkas negativt av vindkraftsetableringar då vindkraftverkens livslängd beräknas till ca 20 år och marken då går att återställa.

- Till havs ska utbyggnad i anslutning till existerande verk kring Lillgrund och en ny etableringsmöjlighet vid grundet Sjollen prioriteras. Sjollen har bedömts ha störst potential för vindkraft i Malmös havsområde och ett förverkligande bör samordnas med berörda kommuner och danska initiativ.
- Vindkraftverk ska företrädesvis uppföras i sammanhållna grupper så att visuella effekter i landskapet skapas.
- Vindkraftsetablering av mindre omfattning ska även kunna uppföras i områden som inte redovisas i kartan.
- Etablering av småskalig vindkraft i verksamhetsområden och blandad stad ska anpassas till omgivande bebyggelse och funktioner.

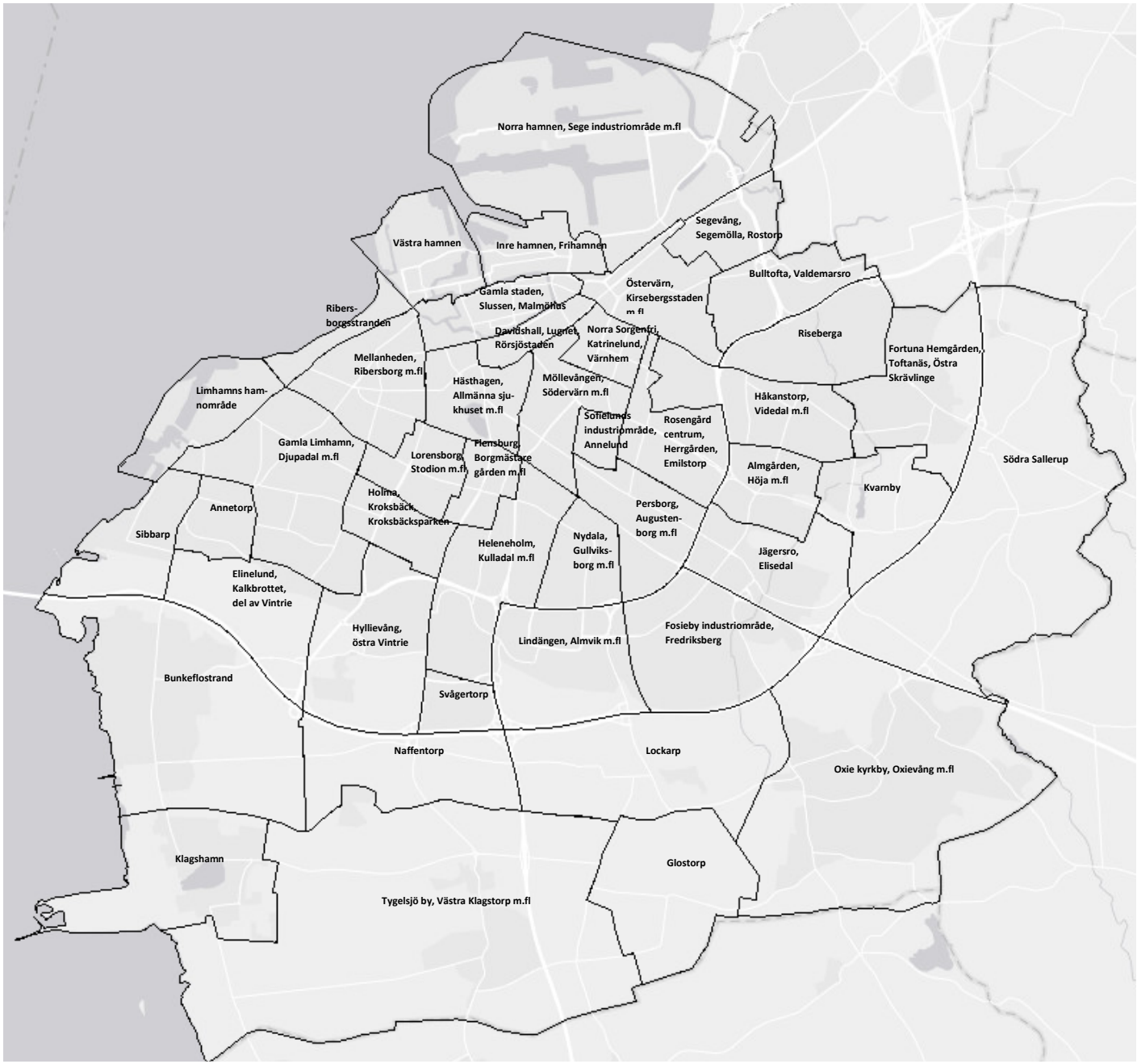
Solenergi



Solenergi är en viktig del av Malmös energiomställning. Verksamhetsområden och områden längs med större vägar och järnvägar är särskilt lämpliga för stora och medelstora solenergianläggningar. Solpaneler och solfångare är dock möjligt att applicera på de flesta typer av byggnader och kan integreras i byggnadernas arkitektur.

- Möjligheten att etablera solenergianläggningar ska tas tillvara i hela staden.
- Planering och utveckling av verksamhetsområden ska främja etablering av solenergianläggningar. Stora hårdgjorda ytor och tak gör dem särskilt lämpliga för solenergiproduktion.
- Längs större vägar och järnvägar ska outnyttjade ytor prioriteras för solenergianläggningar.
- På byggnader och anläggningar med högt arkitektoniskt värde, samt i områden inom *Uppmärksamhetsområde för kulturhistoriskt värdefulla miljöer* (se kartlager), ska varsamhet och god anpassning till byggnadens och omgivningens karaktär särskilt beaktas.
- Vid ny- och ombyggnad ska solenergianläggningar integrerade i byggnadens arkitektur eftersträvas.

PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER



Almgården, Höja m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 900 bostäder och ca 300 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Almgården, Höja, Stenkällan och Jägersro villastad. I delar av området finns förutsättningar för att tillföra ny bebyggelse.

- Förtätning ska främst ske utmed de större gatorna så att ett mer sammanhållet och levande gaturum uppnås. Längs Agnesfridsvägen ska ytor omfördelas för att gynna oskyddade trafikanter.
- Bättre och tydligare gång- och cykelkopplingar inom området och till omkringliggande områden ska skapas.
- Utbudet av detaljhandel och kollektivtrafik ska förbättras.
- Åtgärder för att minska buller i Ögårdsparken ska eftersträvas.

Annetorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2500 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdet Annetorp och norra delen av delområdet Kalkbrottet. Inom området finns utbyggnadsområdet *Annetorp* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). En succesiv omvandling av Annetorps verksamhetsområde till blandad stad bidrar till att länka samman olika delar av Limhamn och att bättre knyta den nya bebyggelsen vid kalkbrottets norra kant till Limhamns centrum.

- Annetorps verksamhetsområde ska ges möjlighet att få ett mer varierat innehåll och succesivt omvandlas till blandad stad. Omvandlingen ska ske så att livskraftiga verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området.
- Olika alternativ för hur trafik ska kunna ledas genom området ska utredas.
- Planeringen ska ta hänsyn till områdets brist på park. I nord-sydlig riktning ska till exempel en grön koppling anläggas som knyter ihop Limhamns centrum med parkområdena runt Limhamns kalkbrott. Befintliga gröna kvaliteter ska utgöra grunden för en sådan koppling.
- Planeringen ska ta hänsyn till nedströms skyfallsproblematik.

Bulltofta, Valdemarsro

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området innehåller några mindre bostadsområden och ett stort sammanhängande verksamhetsområde. Tillsammans med Stora Bernstorp i Burlövs kommun kan ett sammanhängande verksamhetsområde utvecklas som också knyter an till de norra delarna av Toftanäs och Fortuna Hemgården.

- Bulltofta och Valdemarsro ska fortsätta utvecklas som ett av Malmöområdets största verksamhetsområden.
- Verksamhetsområdet ska förtätas med högre byggnader och nya byggnader på lågt utnyttjade hårdgjorda ytor.
- Verksamhetsområdet riktar sig främst till verksamheter inom kategorin Småindustri och service och till viss del inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Nya gröna och blå kvaliteter ska tillskapas. Stråket längs Risebergabäcken ska förstärkas och ges en ökad tillgänglighet.

Bunkeflostrand

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 1700 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Bunkeflostrand är en relativt ung bostadsort som med närheten till Öresundsbron och Hyllie station har mycket god tillgänglighet till omvärlden. Bunkeflostrand ska fortsätta utvecklas som bostadsort med utvecklad service och hållbara transportmöjligheter.

Inom området finns utbyggnadsområdena *Bunkeflostrand* och västra delen av *Ingvalla* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan; riktlinjer för Ingvalla redovisas under platsspecifika riktlinjer för Naffentorp). Den utbyggnad och förtätning som föreslås i Bunkeflostrand utgör en naturlig förstärkning av tätorten och bidrar till att skapa ökat underlag för lokal service och kollektivtrafik som det råder brist på i dagsläget och som annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. Utbyggnaden bidrar även till att bredda Malmös bostadsutbud.

Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*). Eftersom naturreservatet Bunkeflo strandängar både erbjuder höga naturvärden och rekreationsmöjligheter är dessa värden särskilt viktiga att beakta vid utformning av kustskyddsåtgärder.

- Det öppna landskapet mellan Bunkeflostrand och Klagshamn ska bevaras så att tätorterna även fortsättningsvis uppfattas som åtskilda.
- Service- och handelsutbudet ska ges möjlighet att utvecklas, främst med en ny centrumetablering mellan Gottorpvägen och Gottorps allé.
- Norra Bunkeflostrand ska utvecklas med olika typer av bostäder och en relativt hög bebyggelsetäthet. Samtidigt ska det finnas utrymme för naturvärden, mötesplatser och rekreation. Den nya bebyggelsen ska vävas samman med den befintliga.
- Ett stort natur- och rekreationsområde ska anläggas öster om Bunkeflostrand. Området är en del av det ekostråk som förbinder staden med kusten och ska möjliggöra för rekreation. Området ska innehålla flera olika rum av varierande storlek och form och de inre delarna ska vara störningsfria från omgivningen.
- Ny bebyggelse ska samspela med natur- och rekreationsområdet, exempelvis genom att byggnaders entréer vänds mot grönområdet.
- Gottorps allé ska bevaras i sitt sammanhang. Borttagna delar av allén ska återskapas.

Se även utredningsområde 5 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området består av delområdena Davidshall (uppfört främst på 1920-talet), Lugnet (uppfört främst på 1970-talet) och Rörsjöstaden (uppfört främst i slutet av 1800-talet). Området rymmer många centralt belägna bostäder och ett viktigt rörelsestråk för gång och cykel längs Kungsgatan. I området finns få förtätningsmöjligheter.

- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Elinelund, Kalkbrottet, del av Vintrie

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 3000 bostäder och ca 1400 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Elinelund, större delen av delområdet Kalkbrottet samt västra delen av delområdet Vintrie. Utbyggnad av blandad stad pågår öster om Limhamns kalkbrott. I området finns naturreservatet och natura 2000-området Limhamns kalkbrott med en värdefull fauna och flora. Ollebo och Almhov är två små närliggande verksamhetsområden i södra delen av området.

- Limhamns kalkbrotts potential som rekreationsområde ska tillvaratas utan att äventyra befintliga naturvärden.
- Naturvärden inom Natura 2000-området ska skyddas när närliggande områden exploateras. Hänsyn till dess unika miljöer ska tas när ny bebyggelse gestaltas. Gröna värden ska vara bärande i bebyggelseutvecklingen och tillkommande grönska ska utgå från Natura 2000-områdets unika biotoper.
- Ett lågt bilinnehav ska möjliggöras i området, bland annat genom utveckling av mobilitethus med delningsfunktioner.
- Ny blandad stad i området ska knytas bättre till sin omgivning, bland annat genom en ny gång- och cykelkoppling över Yttre Ringvägen samt en ytterligare entré i västra delen av koloniområdet Elinelunds sommarstad. En ytterligare entré till koloniområdet bidrar också till att öka tillgängligheten för allmänheten.

- Verksamhetsområdena Ollebo och Almhov riktar sig främst mot verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Mellan verksamhetsområdena Ollebo och Almhov går det ekostråk som förbinder staden med kusten. Stråket ska värnas och vidareutvecklas så att dess sammanlänkande funktion säkerställs.

Se även utredningsområde 5 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Flensburg, Borgmästaregården m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 900 bostäder och ca 1100 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Flensburg, Borgmästaregården, Gröndal samt Södertorp. Inom området finns utbyggnadsområdet *västra Flensburg* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). I *västra Flensburg*, mellan Pildammsvägen och Per Albin Hanssons väg, finns främst kunskapsintensivt företagande, utbildning, forskning och kommunal samhällsservice.

Pildammsvägen har förutsättning att bidra till ett ökat stadsliv som binder samman de omgivande stadsdelarna med varandra. En kombination av slutna eller halvt slutna kvarter och öppen bebyggelse längs Pildammsvägen kan generera många bostäder och arbetstillfällen. Genom att bebygga bland annat parkeringsplatser och ytor längs vägen kan ett tätare men ändå fortsatt grönt gaturum skapas.

- Inom utbyggnadsområdet *västra Flensburg* ska plats ges för kunskapsintensivt företagande, utbildning, bostäder och servicefunktioner. Nya forskningsmiljöer ska kunna byggas som ger utvecklingsmöjligheter för den forskning som pågår kopplat till sjukhuset och universitetet. En framtida utvidgning av sjukhusområdet inom området ska vid behov utredas.
- Tillgängligheten till *västra Flensburg* ska förbättras genom fler in- och utfarter för biltrafik. Det inre gaturummet ska anpassas för låga hastigheter så att genomfartstrafik motverkas.
- Befintliga gröna rum ska bevaras och förädlas i *västra Flensburg*. En park ska anläggas i den södra delen av området.
- Nya öst-västliga kopplingar ska underlätta för rörelser genom området, bland annat en grön koppling mellan Heleneholmsstigen och Stadion.
- Potentialen att tillskapa ny bebyggelse på båda sidor om Pildammsvägen ska tas tillvara. Vid komplettering längs Pildammsvägen ska möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker tillvaratas.
- Hänsyn ska tas till befintlig grönska vid ombyggnad av Pildammsvägen. Plats för kompensationsåtgärder behöver studeras inom området.

Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 4000 bostäder och ca 6000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består av delområdena Fortuna Hemgården i öster, Toftanäs i väster och Östra Skrävlinge i söder. Fortuna Hemgården innehåller idag främst småskalig bebyggelse och jordbruksmark med inslag av växthusnäring, Toftanäs innehåller ett verksamhetsområde och ett handelsområde, och Östra Skrävlinge innehåller främst småskalig bebyggelse.

Fortuna Hemgården ska utvecklas till blandad stad och verksamhetsområde. Inom området finns utbyggnadsområdena *Fortuna Hemgården Västra* och *Fortuna Hemgården Östra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Planering för verksamheter pågår i den östra delen, längs Yttre Ringvägen. Även Burlövs kommun planerar för verksamheter i angränsande områden.

- Kontakten med backlandskapet i öster ska stärkas med en ekopassage under Yttre Ringvägen.
- Fortuna Hemgården ska ha en grön identitet, som bygger vidare på den odlingshistoria som finns i området. Grönstrukturen i området ska kopplas samman med Husies övriga park- och naturområden. Genom hela området, från norr till söder, ska ett grönt stråk finnas med öppen dagvattenhantering och höga ekologiska och rekreativa kvaliteter.

- Fortuna Hemgården ska ha varierande bebyggelsetyper och en högre bebyggelsetäthet ska möjliggöras i anslutning till Sallerupsvägen och framtida huvudgator.
- Olika delar av framtidens Fortuna Hemgården ska integreras med varandra, exempelvis med ett nätverk av gator och cykelvägar. Topplocksgatan och Vevaxelsgatan ska förlängas österut genom området och Flansbjersvägen i Burlövs kommun ska kunna sammanbindas med Hörakroksvägen.
- Sallerupsvägens gaturum ska planeras för att minska gatans barriärverkan.
- Befintliga byggnader och verksamheter i Fortuna Hemgården ska så långt som möjligt bevaras. I norr ska ny bebyggelse samspela med den gamla bystrukturen.
- Den östra delen av Fortuna Hemgården, längs Yttre Ringvägen, ska utgöras av ett verksamhetsområde. Verksamhetsområdet ska ha en hög bebyggelsetäthet i relation till platsens läge och funktion. Verksamhetsområdet ska fungera som bullerskydd för bostadsbebyggelse västerut. En mjuk övergång mellan verksamhetsområdet och bostadsbebyggelsen ska skapas, exempelvis med icke störande verksamheter. En gränszon ska innehålla park, icke störande verksamheter och bostäder där det bedöms möjligt.
- Verksamhetsområdet i Fortuna Hemgården riktar sig till verksamheter inom kategorin Småindustri och service i väster och kategorin Ytkrävande lager och tillverkning närmast Yttre Ringvägen (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Verksamhetsområdet i Toftanäs riktar sig till verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring etc (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Södra delen av Toftanäs ska på sikt kunna utvecklas till ett stadsdelscentrum med torg och kommunal service och bättre integrering med närliggande områden.

Fosieby industriområde, Fredriksberg

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 2500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Delområdena Fosieby industriområde och Fredriksberg utgör tillsammans ett av Malmös största sammanhängande verksamhetsområden. Området har behov av bättre kollektivtrafikförsörjning och bättre tillgänglighet via cykelnätet. Behovet kommer att öka ytterligare när området byggs tätare och fler arbetstillfällen tillskapas. En ny tågstation för persontrafik föreslås på Kontinentalbanan i nordvästra delen av området. Inom området finns utbyggnadsområdet *Fredriksberg* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Verksamhetsområdet riktar sig främst till verksamheter inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Området ska värnas som ett av Malmös största sammanhängande verksamhetsområden. Nya funktioner som kan lägga restriktioner för pågående störande eller farliga verksamheter ska inte tillåtas.
- Förtätning ska ske genom påbyggnader och genom att lågt utnyttjad mark, i första hand hårdgjorda ytor, tas i anspråk för ny bebyggelse.
- Malmö stad ska pröva nya arbetssätt som kan bidra till ett mer yteffektivt verksamhetsområde med fler arbetstillfällen.
- Marken öster om den föreslagna stationen ska kvarstå för verksamhetsändamål tills stationsläget lagts fast och markanvändningsutredningar slutförts.
- Gröna stråk ska utvecklas inom området, dels längs Risebergsbäcken, dels för att förbinda stråket längs Risebergabäcken med Lindängelund, Hyllie och kusten.
- Den kulturhistoriskt värdefulla miljön kring Fredriksbergs gård ska beaktas så att tillskott av ny bebyggelse bidrar till att utveckla dess värden.
- Befintlig biologisk reningsanläggning vid Skogholms ängar ska ges möjlighet att utvecklas.

Gamla Limhamn, Djupadal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 300 arbetstillfällen.

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Gamla Limhamn, Bellevue, Nya Bellevue, Rosenvång, Djupadal samt Hyllieby. Området domineras av bostäder, främst enbostadshus. Längs delar av Linnégatan/Erikslustsvägen, främst lokaliserat till den gamla dikessträckningen ”Hylliediket” finns en svår problematik vid skyfall.

- Olika skyfallsåtgärder ska utredas med bakgrund av att det i området finns begränsad tillgång till allmän parkmark. En skyfallsgata i Erikslustvägen via Tessins väg till Sergels väg är en tänkbar lösning. Förutom åtgärder som kommunen har rådighet över krävs åtgärder på kvartersmark.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat genom att skapa gröna kopplingar till stora parker i närområdet.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Gamla staden, Slussen, Malmöhus

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 200 bostäder och få eller inga arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området utgör en stor del av Malmös stadskärna. I området finns få förtätningsmöjligheter.

- De grönblå inslagen inom de bebyggda delarna ska öka. Krontäckningsgraden ska öka för att mildra värmeöeffekter.
- Gamla staden ska knytas bättre till Västra hamnen och Nyhamnen, bland annat genom nya gång- och cykelkopplingar över bangården.
- Östergatan, med dess förlängningar, ska utvecklas på gåendes- och cyklisters villkor för att skapa en naturlig förbindelse mellan Malmös östra delar och Gamla staden samt vidare mot Malmös västra delar.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Glostorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark. Inom området ligger det framtida verksamhetsområdet *Glostorps vång* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). *Glostorps vång* har varit avsatt för industriändamål sedan 1960-talet (Generalplan för Oxie) och planer har funnits på att lokalisera en tågdepå för regiontåg. Läget motiveras bland annat av etableringsmöjligheter för järnvägsanknuten verksamhet.

- Verksamhetsområdet Glostorps vång är främst avsett för järnvägsanknuten verksamhet inom kategorin Tekniska samhällsfunktioner. Området kan även rymma verksamheter som logistik och lager med behov av goda järnvägs- eller vägförbindelser inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Glostorps vång ska utformas så att minsta möjliga störning uppkommer på det flacka jordbrukslandskapet i väster som har höga kulturhistoriska värden.
- Gröna stråk genom området ska vidareutvecklas och utgöra en länk mellan Oxie och åkerlandskapet.
- Risebergabäcken ska bibehållas som öppet vatten även om det kan medföra en omläggning av bäcken.

Se även utredningsområde 9 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Heleneholm, Kulladal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 2000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Heleneholm, Eriksfält, Västra Söderkulla, Kulladal och Lindeborg. Inom området finns olika områden med enbostadshus och flerbostadshus. En stor del av utbyggnadskapaciteten finns i områdets norra del där också utbyggnadsområdet *Heleneholm* finns (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Området mellan Heleneholmsstigen och Trelleborgsvägen ska förtätas med fler bostäder och arbetsplatser.

- Potentialen att tillskapa ny bebyggelse på båda sidor om Pildammsvägen ska tas tillvara. Vid komplettering längs Pildammsvägen ska möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker tillvaratas.
- Kulladal och Gröndal, öster om Pildammsvägen, ska ges en förbättrad koppling till Kroksbäcksparken.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga gröna kopplingar till stora parker i närområdet.

Holma, Kroksbäck, Kroksbäcksparken

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2300 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

I området finns ett större område med enbostadshus och två större områden med flerbostadsshus. Inom området finns utbyggnadsområdet *Kroksbäck* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Det geografiska läget på gångavstånd från Hyllie station och den stadsdel som växer upp runt stationen har gett nya förutsättningar för utveckling i området.

- En större funktionsblandning med inslag av arbetsplatser, service och mötesplatser (samlingslokaler, grönytor, lekplatser, torg) ska möjliggöras. En större variation av boendeformer och upplåtelseformer ska eftersträvas.
- Förtätning med ny stadsbebyggelse ska ske längs Lorensborgsgatan och Pildammsvägen. Möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker ska tillvaratas. Mindre bebyggelsetillägg kan tillåtas inom den befintliga kvartersstrukturen.
- Befintliga bilfria miljöer ska i så stor utsträckning som möjligt förbli bilfria.
- Området ska kopplas bättre till sina omgivningar med hjälp av nya och förstärkta stråk i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Pildammsvägens och Lorensborgsgatans barriäreffekter ska minskas.
- Kroksbäcksparkens kvaliteter för rekreation och naturvärden ska vidareutvecklas.

Hyllievång, östra Vintrie

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 10000 bostäder och ca 10000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdet Hyllievång samt den östra delen av delområdet Vintrie. Inom området finns utbyggnadsområdena *Hyllie Västra*, *Hyllie Södra*, *Vintrie* samt *Vintrie Västra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). För delar av området gäller Översiktsplan för Södra Hyllie - fördjupning av Översiktsplan för Malmö - antagen av kommunfullmäktige 2018-05-31 (mer information finns under *Plandokument* i kartan).

I området finns Hyllie station med goda tågförbindelser och regionalt intressanta målpunkter, som Malmö Arena, Malmömässan och Emporia. Runt stationen växer en ny stadsdel fram med bostäder, kontor, handel, service etc. I den södra delen av området finns Bunkeflo by och Vintrie by samt jordbruksmark som ska omvandlas till blandad stad. Omvandlingen av jordbruksmark motiveras av det stationsnära läget.

- Ny bebyggelse i söder ska ges ett medvetet möte med Söderslätt så att Hyllie hela tiden har en framsida mot söder. Det förankrar utbyggnaden på platsen och i dess historia.
- Ny småhusbebyggelse ska kunna tillåtas i anslutning till Vintriegården och Erlandsro gård förutsatt att den anpassas till och utvecklar befintlig kulturmiljö.
- Området ska utformas med gena och attraktiva stråk till Hyllie station för fotgängare och cyklister.
- Förtätning med ny stadsbebyggelse ska ske på båda sidorna om Pildammsvägen och Annetorpsvägen. Möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker ska tillvaratas.
- Området ska kopplas bättre till sina omgivningar med hjälp av nya och förstärkta stråk i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Pildammsvägens, Annetorpsvägens och Lorensborgsgatans barriäreffekter ska minskas.
- Ytor för skydd mot buller från Yttre ringvägen ska säkerställas.
- En ny idrottsplats ska anläggas väster om Bunkeflo by.
- Ytor för fördröjning av dagvatten och vatten vid skyfall ska säkras tidigt i utbyggnaden så att dagvattensystemet nedströms inte belastas ytterligare.

- Kulturmiljön i och runt Bunkeflo by ska värnas i den fortsatta utvecklingen av Hyllie.
- En obruten siktlinje ska säkerställas mellan Vintrie by och Vintriegården.
- Hyllie ska fortsatt vara en föregångare för klimatsmart stadsbyggande i enlighet med Klimatkontraktets ambitioner. Det innebär bland annat att Hyllie ska ge plats för pilotprojekt inom hållbarhet.

Håkanstorp, Videdal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Håkanstorp, Östra Kyrkogården, Videdal samt Virentofta. Bebyggelsen består främst av enbostadshus och förtätningsmöjligheterna är små.

- Sallerupsvägens gaturum ska ses över för att minska gatans barriärverkan.

Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 1200 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Kronprinsen, Hästhagen, Fågelbacken, Kronborg, Teatern, Rådmansvången, Allmänna sjukhuset samt Pildammsparken. Området är en del av det centrala Malmö och rymmer en stor variation av funktioner med flerbostadshus, service, handel och kontor. Pildammsparken och sjukhusområdet är dominerande inslag i området. Områdets förtätningspotential är koncentrerad kring Hästhagens IP, Simhallsbadet och station Triangelns södra uppgång. Inom området finns utbyggnadsområdena *Hästhagen* samt *Triangeln* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Hästhagens IP ska finnas kvar och ny bebyggelse ska anpassas efter idrottsplatsens funktioner.
- Skånes universitetssjukhus är en av regionens allra viktigaste verksamheter och ska säkerställas.
- Sjukhusområdet ska bättre integreras med omgivningen. Det ska bland annat ske med genomgående gång- och cykelvägar, nya gatuanslutningar till omgivande gatunät och genom att orientera byggnadernas entréer mot omkringliggande gatunät.
- Sjukhusområdets kontakt med Pildammsparken ska förbättras, till exempel genom att trafiktempot på Pildammsvägen sänks och med säkra korsningspunkter för gående och cyklister.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Inre Hamnen, Frihamnen (Nyhamnen)

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 7500 bostäder och ca 14000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området är idag till stor del ett verksamhetsområde som är under omvandling till blandad stad i enlighet med Översiktsplan för Nyhamnen - fördjupning av Översiktsplan för Malmö - antagen av kommunfullmäktige 2019-12-19 (mer information finns under *Plandokument* i kartan). Inom området finns utbyggnadsområdena *Nyhamnen Västra* samt *Nyhamnen Östra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

Jägersro, Elisedal

Förväntad utbyggnadskapacitet: 3500 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området innehåller idag främst verksamhetsområden och fritidsområden. Delar av Jägersro planeras att omvandlas från fritidsområde till blandad stad genom en fördjupad översiktsplan och nuvarande travbana planeras att flyttas längre österut. Inom området finns utbyggnadsområdet *Jägersro* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Ny blandad stad ska knytas samman med befintliga bostadsområden, fritidsområden och parker.

- Ny bebyggelse ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till närliggande hästverksamhet.
- I anslutning till Risebergabäcken ska park- och naturmark behållas och utvecklas för rekreation, dagvatten- och skyfallshantering.
- Jägersro centrum ska utvecklas till en regional handelsplats och större bytespunkt för kollektivtrafik och utformas så att områdets attraktivitet stärks.
- En framtida större bytespunkt för kollektivtrafik i Jägersro ska på längre sikt kunna hantera kollektivtrafik med högre kapacitet. Huruvida detta sker via Jägersrovägen eller Agnesfridsvägen ska utreds i samband med kommande planering för området.
- Rekreativa och ekologiska värden ska värnas när en ny travbana etableras i den nordöstra delen av området.
- Verksamhetsområdet i Elisedal, i östra delen av området, riktar sig främst till verksamheter inom kategorin Småindustri och service. Inom området ska även enstaka funktioner inom kategorierna Ytkrävande lager och tillverkning samt Tekniska samhällsfunktioner kunna rymmas (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Hänsyn ska tas till den gravhög som finns i Elisedal, exempelvis genom att skapa siktlinjer mot högen genom den nya bebyggelsen.
- Den befintliga delen av Elisedals verksamhetsområde ska ges möjlighet att moderniseras och förtätas genom högre byggnader och nya byggnader på lågt utnyttjade hårdgjorda ytor.
- En återvinningscentral ska etableras i Elisedals verksamhetsområde. Den ska utformas för ökat återbruk.

Klagshamn

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 300 arbetstillfällen.

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Klagshamn är en bostadsort med främst enbostadshus och närhet till jordbrukslandskap och natur. Inom området finns utbyggnadsområdet *Klagshamn* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Den utbyggnad och förtätning som föreslås i Klagshamn kommer att ske under lång tid som en naturlig förstärkning av tätorten. Utbyggnaden bidrar till att skapa ökat underlag för lokal service och kollektivtrafik som det råder brist på i området idag och som annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. Utbyggnaden bidrar även till att bredda Malmös bostadsutbud.

Fram till 1938 bröts kalksten i två kalkbrott och överskottsmaterial användes för att anlägga Klagshamnsudden. Kalkbrotten är idag vattenfyllda dammar och utgör tillsammans med en stor del av Klagshamnsudden ett naturreservat. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- Ny bebyggelse längs lokalgator och huvudgator ska så långt möjligt utformas med entréer mot gatan. Trädplanteringar och möjligheter till kantstensparkering ska eftersträvas längs gatorna.
- Servicefunktioner ska möjliggöras i anslutning till mötesplatser och rörelsestråk.
- Kollektivtrafikförsörjningen ska förbättras.
- Trafiksituationen i Klagshamn, främst längs Borrebackevägen, ska förbättras och en ny öst-västlig gatusträckning ska utredas norr om Klagshamn samt en nord-sydlig som förbinder Borrebackevägen med Naffentorpsvägen.
- Bebyggelse ska finnas på båda sidor längs den föreslagna öst-västliga huvudgatan. De existerande gårdarna Hermanstorp och Dalhem ska bevaras och deras samband med jordbrukslandskapet bibehållas.
- Planering av området öster om Slättängsvägen och vid Nygårdsvägen ska genomföras samlat för att skapa en god livsmiljö som knyter an till omgivningen. En fortsatt utveckling av orten på längre sikt ska beaktas.
- Tillgänglighet till rekreationsområdet på Klagshamnsudden ska bevaras och vidareutvecklas.
- Siktlinjer mellan jordbrukslandskapet och Öresund ska bibehållas norr och söder om Klagshamn.

Kvarnby

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 1500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området har med sitt läge på gränsen till backlandskapet, med Husie kyrka, Kvarnby by och Husie mosses vildhet en särprägel i Malmö. I flera delar av området finns höga naturvärden. Stora delar av området planeras att på lång sikt omvandlas till naturområde, blandad stad och ett verksamhetsområde. Inom området finns utbyggnadsområdena *Kvarnbyvägen*, *Husievägen*, *LV4* samt *Kvarby & Marklunda* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Områdets utpräglat gröna karaktär ska vidareutvecklas när ny bebyggelse tillkommer. Ny bebyggelse längs Kvarnbyvägen och Husie kyrkoväg ska utformas så att visuell och fysisk kontakt med närliggande gröna områden tillvaratas.
- Husie mosse ska utvidgas österut till Kvarnbyvägen så ett stort sammanhängande naturområde skapas. Ekologiska och rekreativa värden ska värnas och utvecklas.
- Östra delen av Amiralsgatan ska bli ett framtida kollektivtrafikstråk och en hög bebyggelsetäthet längs gatan ska eftersträvas. Ny blandad stad ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till närliggande hästverksamheter.
- Ellenborgsvägen ska kunna förlängas österut till Kvarnbyvägen så att en effektivare kollektivtrafikförsörjning av området öster om Husie mosse möjliggörs.
- Förbättrade gång- och cykelvägar samt gröna stråk mellan den omgivande staden, Kvarnby och landskapet ska möjliggöra för fler kan ta del av områdets kvaliteter. Längs Risebergabäcken ska ett grönt stråk vidareutvecklas. Ekopassagen under Yttre Ringvägen i områdets södra del ska vidareutvecklas som länk ut mot jordbrukslandskapet.
- En ny lokalisering för Husiegårds idrottsplats ska utredas i området.
- Tillägg till Kvarnby by ska ske med stor varsamhet och med beaktande av den ursprungliga bymiljön.
- Det framtida verksamhetsområdet ska i första hand vända sig till verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Tekniska samhällsfunktioner (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Inom det framtida verksamhetsområdet ska en depå för kollektivtrafik kunna anläggas. Motorstadion ska på längre sikt eventuellt flyttas och lämna plats för ytterligare verksamhetsytor.

Se även utredningsområde 8 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Limhamns hamnområde

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 250 arbetstillfällen.

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Limhamns hamnområde har vuxit med ett stort antal bostäder under 2010-talet. Inom området finns möjlighet att vidareutveckla havs- och kustberoende fritidsaktiviteter. Norra delen av Ön utgör på sikt en strategisk resurs för havsnära bostäder. Inom området finns utbyggnadsområdet *Ön Norra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Höga naturvärden och förekomst av markföroreningar utgör särskilda förutsättningar för omvandling av platsen. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- I den norra delen av Ön ska framtida bebyggelse kombineras med att öppna ytor med höga naturvärden bibehålls för biologisk mångfald, rekreation och fritidsaktiviteter. Platsens lämplighet för en publik byggnad ska utredas.
- En ny förbindelse för gång-, cykel- och kollektivtrafik mellan norra Ön och Limhamns Sjöstad ska utredas. Utredningen ska bland annat visa hur en sådan förbindelse skulle påverka hamnbassängens utvecklingsmöjligheter som aktivt vattenrum.
- Ökad vattengenomströmning under Övägen ska möjliggöras för att åstadkomma en förbättrad vattenkvalitet i hamnbassängen.
- Möjlighet till ytterligare utfyllnad i anslutning till Öns nordvästra del ska utredas.

Lindängen, Almvik m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Lindängen, Almvik, Fosieby och Kastanjegården. Området är omgärdat av stora infrastrukturella barriärer. Det finns ett stort antal flerbostadshus och inslag av enbostadshus samt ett starkt föreningsliv. Inom området finns utbyggnadsområdet *Lindängen* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). En ny tågstation för persontrafik föreslås på Kontinentalbanan i nordöstra delen av området.

- Området ska kompletteras med varierande bostadstyper, arbetsplatser, utbildning och servicefunktioner. Tillskott av ny bebyggelse ska möjliggöras framförallt utmed de stora gatorna.
- Med ny bebyggelse, fler och tydligare kopplingar och lägre trafiktempo ska Munkhättegatans och Lindängsvägens barriäreffekter minskas. Gaturummen ska utformas så att de fungerar bättre som mötesplatser och bidra till ökad trygghet. Även de större barriärerna Trelleborgsvägen, Kontinentalbanan och Inre Ringvägen ska på olika sätt överbryggas för att bättre koppla samman området med andra delar av staden.
- Områdets gröna karaktär ska fortsätta utvecklas för att möta den ökande befolkningens rekreativa behov. Det ska ske med högre kvalitet på parkerna, planteringar i gaturummen, samt tydligare kopplingar mellan park- och rekreationsområdet Lindängelund och övriga delar av Lindängen.
- Framtida markanvändning och kopplingar till omgivande stadsdelar kring stationsläget ska utredas med målsättningen att optimalt utnyttja stationens möjligheter att utveckla området. Möjligheten att avveckla Fosieby trafikplats till förmån för ny markanvändning ska beaktas och utredas.
- Lindängen centrum ska ges möjlighet att utvidgas och vidareutvecklas. Serviceutbudet ska främjas och den slutna torgmiljön ska göras mer utåtriktad med ambitionen att torget ska vara på allmän plats. Framtidens hus, bibliotek, vårdcentral och BVC samt livsmedelshandel är viktiga centrumfunktioner som behöver plats i Lindängens centrum.
- Inom delområdet Almvik finns ett framtida verksamhetsområde där den norra delen främst riktar sig till verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan). I den södra delen ska plats säkerställas för en depå för kollektivtrafik. En etablering av en depå skulle innebära att Lindängelundsvägen behöver flyttas österut.
- Möjligheten att etablera en Park & Ride-anläggning ska undersökas i anslutning till en framtida kollektivtrafikhållplats längs Trelleborgsvägen.

Lockarp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark och ett verksamhetsområde som är beläget mellan två järnvägssträckningar och Yttre Ringvägen.

- Verksamhetsområdet riktar sig främst till verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan). Den sydöstra delen av verksamhetsområdet Lockarp ska reserveras för en kollektivtrafikdepå. En stor gasledning gör det svårt att uppföra varaktiga byggnader där, men uppställningsplats för fordon och liknande är möjligt.
- Gröna stråk genom området ska vidareutvecklas och utgöra en länk mellan staden och jordbrukslandskapet.

Se även utredningsområde 7 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Lorensborg, Stadion m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 2000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Lorensborg, Bellevuegården, Stadion samt Ärtholmen. Inom området finns utbyggnadsområdet *Lorensborg och Bellevuegården* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Lorensborg och Bellevuegården domineras av flerbostadshus från 1960-talet. Planer finns för förtätning inom området.

Stadionområdet har sedan 1950-talet varit en väsentlig del av Malmös idrottsliv. Området har ständigt utvecklats och förändrats och ska fortsatt vara en plats för idrott och utbildning. Förnyelsen av området baseras på att den gamla arenan, Malmö Stadion, rivs.

- Områdena längs Lorensborgsgatan ska förtätas med flerbostadshus, enbostadshus, arbetsplatser och service. Förtätning ska främst ske utmed gator för att bidra till ett mer levande gaturum och koppla bebyggelsen bättre till kollektivtrafikens stråk. Bebyggelsens entréer ska orienteras mot närliggande gator.
- De stora halvöppna gårdarna som ansluter till intilliggande parker är av stort värde för området och förtätning ska ske med hänsyn till detta.
- Vid ombyggnad av Lorensborgsgatan ska hänsyn tas till befintlig grönska, inklusive biotopskyddad allé. Plats för kompensationsåtgärder behöver studeras inom området.
- Stora och små park- och grönytor ska bevaras. Ärtholmsparken ska utvecklas.
- Befintlig närservice ska stödjas och utvecklas.
- Ytor för nya förskolor och grundskolor saknas och ska studeras i ett större sammanhang.
- Gröna kvaliteter och samband inom Stadionområdet ska utvecklas och stärkas, bland annat genom att omgivande parkstråk bevaras och utvecklas.
- Nya mötesplatser för idrott, evenemang och hälsa ska skapas inom Stadionområdet.
- Stadionområdet ska göras mer tillgängligt för Malmöborna, bland annat genom att skapa trygga stråk och nya mötesplatser.
- Kompletterande bebyggelse i form av kontor och konceptbostäder ska möjliggöras på Stadionområdets norra del för att ytterligare stärka områdets profil med fokus på idrott, utbildning och hälsa.
- Möjligheten att etablera en ny gymnasieskola inom Stadionområdet ska utredas.

Mellanheden, Ribersborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 100 bostäder och få eller inga arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Västra innerstaden inkluderar delområdena Västervång, Fridhem, Ribersborg, Rönneholm, Dammfri, Mellanheden och Solbacken. Inom området finns olika områden med enbostadshus och flerbostadshus. Längs delar av Linnégatan/Erikslustsvägen, främst lokaliserat till den gamla dikessträckningen ”Hylliediket” finns en svår problematik vid skyfall.

- Olika skyfallsåtgärder ska utredas med bakgrund av att det i området finns begränsad tillgång till allmän parkmark. En skyfallsgata i Erikslustvägen via Tessins väg till Sergels väg är en tänkbar lösning. Förutom åtgärder som kommunen har rådighet över krävs åtgärder på kvartersmark.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Möllevången, Södervärn m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Västra Sorgenfri, Östra Sorgenfri, Möllevången, Norra Sofielund, Södra Sofielund samt Södervärn. Området är en central del av Malmö som domineras av flerbostadshus och service/handel.

- De gröna inslagen inom de bebyggda delarna ska öka. Krontäckningsgraden ska öka för att mildra värmeöeffekter.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Naffentorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3000 arbetstillfällen

Tillgång till park- och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark. I västra delen ligger det framtida verksamhetsområdet *Ingvalla* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

Områdets läge vid en av- och påfart till Yttre Ringvägen ger god tillgänglighet och bra skyltläge. Här finns potential för relativt personalintensiva verksamheter med hög andel kontor med behov av strategiskt läge. Stadens tillgång på verksamhetsområden är begränsad och Ingvalla är ett av få alternativ för Malmö att erbjuda plats för ett framtida lokalt näringsliv.

- Möjligheter att nyttja marken närmast söder om Yttre Ringvägen för vindkraft eller solenergi ska utredas och vägas mot andra markanvändningsintressen på kort och lång sikt.
- Verksamhetsområdet Ingvalla riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan) med hög andel kontor.
- Ingvalla ska ha en hög bebyggelsetäthet och utformas så att en attraktiv miljö skapas. Anslutning från Vintrie trafikplats behöver skapas och kollektivtrafikförsörjningen förbättras.

Se även utredningsområde 6 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Norra hamnen, Sege industriområde m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området inkluderar delområdena Norra hamnen, Oljehamnen, Mellersta hamnen, Östra hamnen, Spillepengen samt Sege industriområde.

Hamnfunktionerna är viktiga för staden och dess framtida utveckling. Hamnverksamheten drivs av CMP, ett av Malmö stad, Köpenhamns kommun och privata aktörer samägt bolag. Framtidens hamnar måste klara mötet mellan sjöfart, järnväg och lastbil på ett effektivt sätt. I hamnområdet finns också betydande energiproduktion och andra storskaliga och störande verksamheter som är viktiga för kommunen och regionen. Flera platser i hamnen har höga naturvärden. Hamnen behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

Kommungränsen går tvärs igenom Spillepengens rekreationsområde som har höga naturvärden och stor potential för rekreation och friluftsliv.

Översvämningsproblematik i anslutning till Sege å är en angelägenhet för såväl Malmö stad som Burlövs kommun.

- Norra hamnen, Oljehamnen och de norra delarna av Mellersta hamnen och Östra hamnen ska säkras för verksamheter inom kategorin Hamnanknuten verksamhet. Övriga delar om området riktar sig främst till verksamheter inom kategorierna Ytkrävande lager och tillverkning samt Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Området ska fortsatt vara ett av Malmöområdets största sammanhållna verksamhetsområden.
- Malmö hamn ska kunna stärka Malmös näringsliv med intermodala lösningar för gods som hanteras över kaj (järnväg, väg och sjöfart). Området vid Lappögatan ska reserveras för en ankomst- och avgångsbangård.
- De verksamheter som är mest störande, ytkrävande eller medför stora risker för omgivningen ska lokaliseras så långt norrut som möjligt i hamnområdet.
- Reservat ska lämnas för en vägförbindelse som sammanbinder Västra hamnen med Mellersta hamnen.
- En ny utfyllnad av havet väster om Norra hamnen ska ge ytterligare expansionsmöjligheter för hamnanknuten verksamhet. Möjligheten att skydda hamnen med vågbrytare ska studeras. De nya utfyllnaderna ska miljökonsekvensbedömmas och utföras så att till exempel påverkan på Lommabukten minimeras.
- En ny kombinerad väg- och järnvägsbro ska kunna anläggas över Industrihamnsrännan så att Mellersta hamnen knyts samman med Norra hamnen.
- Oljehamnens område ska kunna utvidgas söderut mot Lappögatan.
- Inom, och till, hamnområdet ska gång- och cykelvägnätet utvecklas, och på sikt även kollektivtrafikförsörjningen. Även gång- och cykelförbindelserna mot Lomma och Burlövs kommun ska göras attraktivare.
- Hamnområdet lämpar sig väl för energiproduktion i form av exempelvis solenergi och biogasanläggningar. Längs kustlinjen i nordväst ska vindkraft

möjliggöras. Vindkraft kan även uppföras inom andra områden i Malmö hamn på hamnverksamheternas villkor.
- I Spillepengsområdets södra kant, direkt norr om Sege å, finns ett verksamhetsområde som i nuläget är övningsområde för Räddningstjänsten SYD. I det fall nuvarande användningen upphör ska området tas i anspråk för fritidsändamål.
- Sege industriområde, på gränsen mot Burlövs kommun, riktar sig främst mot verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Vid nya etableringar i de delar av verksamhetsområdet som gränsar mot Burlövs kommun ska verksamheter som innebär skyddsavstånd över kommungränsen undvikas.

Se även utredningsområde 1, 2 och 3 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2500 bostäder och ca 1500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Tydlig brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Delar av området utgörs av Malmös äldsta verksamhetsområde. Några av områdets mest tongivande företag är kopplade till läkemedelsindustrin. Sedan 1970-talet har många verksamheter avvecklats och industribyggnader rivits. Planering och byggande av främst bostäder pågår och området är på väg att utvecklas till att bli en integrerad del av innerstaden. Inom området finns utbyggnadsområdena *Norra Sorgenfri* samt *Norra Sorgenfri II* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Området ska successivt övergå till blandad stad. Omvandlingen ska ske så att verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området i enlighet med befintliga tillstånd. Det kan innebära begränsningar för bland annat bostadsbyggande, förskolor, samlingslokaler med mera.
- Mångfald, småskalighet och variation ska utgöra kärnvärden vid omvandlingen. De storskaliga kvarteren ska delas upp i mindre enheter. Bottenvåningar i strategiska lägen ska kunna rymma utåtriktade funktioner.
- Befintliga industribyggnader med högt arkitektoniskt värde ska bevaras för att stärka områdets karaktär och identitet.
- Torg och parker ska lokaliseras inom området. Avsaknaden av en stor park i stadsdelen gör det angeläget att skapa attraktiva gröna stråk till stadens stora parker. Möjligheten att förbättra tillgängligheten och användbarheten av kyrkogårdarna för rekreation ska studeras.
- Industrigatan ska utvecklas till ett stråk som med utåtriktade verksamheter binder samman stadens centrum med östra Malmö.
- Genom ett väl utvecklat cykelvägnät och attraktiva gaturum ska fotgängare och cyklister ges särskild uppmärksamhet.
- Ett grönt gång- och cykelstråk ska sammanbinda S:t Pauli kyrkogårdar med Östra kyrkogården.
- Möjligheten att etablera en ny gymnasieskola i området ska utredas.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Nydala, Gullviksborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 100 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Almhög, Nydala, Gullviksborg, Hermodsdal samt Östra Söderkulla. Inom området finns utbyggnadsområdet *Eriksfältsgatan* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Bebyggelsen är grupperad kring ett stråk av parkrum och mindre stadsdelscentrum. Det gröna stråket utgör en del av det större Lindängestråket.

- Området ska kompletteras med olika bostadstyper, arbetsplatser, utbildningsplatser och servicefunktioner. Tillskott av ny bebyggelse ska möjliggöras framförallt utmed de stora gatorna.
- Med ny bebyggelse, fler och tydliga kopplingar samt lägre trafiktempo ska Munkhättegatans och Eriksfältsgatans barriäreffekter minskas. Gaturummen ska utformas så att de fungerar bättre som mötesplatser och bidra till ökad trygghet. Även Kontinentalbanan och Inre Ringvägen ska på olika sätt överbryggas för att bättre koppla samman området med andra delar av staden.

- Torg och mindre stadsdelscentrum ska ges möjlighet att vidareutvecklas och göras mer utåtriktade.
- Fosiestråkets gröna karaktär ska fortsätta utvecklas för att möta den ökande befolkningens rekreativa behov, exempelvis genom vidareutveckling av parker, planteringar i gaturummen, samt tydligare kopplingar till parker i närliggande områden.

Oxie kyrkby, Oxievång m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 800 bostäder och ca 500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Oxie kyrkby, Oxievång, Käglinge, Kristineberg, Toarp samt Kungshög och består till största del av enbostadshus. Centralt i området finns en tågstation, Oxie station, och med utökad tågtrafik på Ystadbanan och Citytunneln har området fått ett mer strategiskt läge i regionen.

Samhället bestod ursprungligen av flera byar vilket fortfarande kan uppfattas i bebyggelsestrukturen. Stora delar av området har god tillgång till fritidsområden och gröna kvaliteter. Nya områden för blandad stad och verksamhetsområden i utkanten av tätorten innebär en naturlig förstärkning av tätorten som ger bättre underlag för service och ett levande näringsliv som möjliggör för fler arbetstillfällen i området.

- Oxie ska fortsatt vara bebyggelsemässigt skilt från övriga staden med ett i huvudsak oexploaterat kulturlandskap.
- Oxie centrum ska stärkas, bland annat genom en förlängning av Tegelbruksvägen till Svedalavägen, samt genom att delar av Galgebacken omvandlas till blandad stad.
- Ett varierat inslag av bostäder fler arbetstillfällen ska eftersträvas.
- Parkerna ska stärkas som mötesplatser.
- Bättre kopplingar till omkringliggande landskap ska eftersträvas, bland annat genom nya passager under väg E65.
- I området finns flera mindre verksamhetsområden som främst riktar sig mot verksamheter inom kategorin Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Vattentäkten i Toarps ekoby ska avsättas som vattenskyddsområde och beaktas i planering som kan påverka vattentäkten.

Se även utredningsområde 9 och 10 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Persborg, Augustenborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 400 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Augustenborg, Lönngården, Persborg, Västra Kattarp, Hindby samt Gullvik som innehåller ett stort antal bostäder, både enbostadshus och flerbostadshus. I området finns Persborgs station och runt denna finns både en stor förtätningspotential och utbyggnadsområdet *Persborg* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Ett verksamhetsområde sträcker sig längs Ystadvägen och norrut längs Inre Ringvägen.

- Persborg station ska vidareutvecklas som en viktig nod i sydöstra Malmö. Området i anslutning till Persborg station ska omvandlas till blandad stad med kontor, handel, service och varierade bostadskvarter.
- Stationen ska enkelt kunna nås med trafiksäkra, gena och prioriterade cykelvägar.
- Ett lågt bilinnehav ska eftersträvas i området, bland annat genom utveckling av mobilitethus med delningsfunktioner.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga gröna kopplingar till parker i närområdet.
- Verksamhetsområdet längs Ystadvägen riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring, etc. (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Ribersborgsstranden

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Ribersborgsstranden är ett viktigt rekreationsområde för både Malmöbor och besökare i staden och utgör en viktig del av Malmös identitet som kuststad. Området innanför stranden behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- Ribersborgsstrandens funktion som rekreationsområde ska vidareutvecklas med försiktighet och med hänsyn till områdets nuvarande kvaliteter.

Riseberga

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Riseberga består främst av Bulltofta rekreationsområde och bostäder i form av enbostadshus.

- Bulltofta rekreationsområde ska fortsätta utvecklas som ett av Malmös största natur- och rekreationsområden.
- Sallerupsvägens gaturum ska ses över för att minska gatans barriärverkan.

Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m. fl.

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 3000 bostäder och ca 1500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Törnrosen, Örtagården, Herrgården, Rosengård Centrum, Kryddgården, Apelgården samt Emilstorp. Inom området finns utbyggnadsområdet *Rosengård* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Rosengårds station, mellan Rosengård och Annelund ger stora möjligheter och drivkrafter för stadsutveckling i området. De kommunala satsningarna i Rosengård är en process som kommer att löpa under lång tid. Det övergripande syftet är att med fysisk stadsutveckling även förbättra sociala och hälsomässiga förhållanden.

- Fler bostäder och bostadstyper, arbetsplatser och service samt nya platsbildningar, mötesplatser och parker ska skapas.
- Förtätning ska i första hand ske på parkeringsplatser och ytor längs Amiralsgatan.
- Gröna kvaliteter ska värnas och utvecklas.
- Amiralsgatan ska omvandlas till ett mer stadsmässigt gaturum med lägre hastigheter, korsningar i plan och med både bostäder och verksamheter med entréer mot gatan.
- Dagvattenhanteringen ska säkerställas med hjälp av bland annat träd och regnbäddar. Även åtgärder för att hantera skyfall behövs inom området.
- Korsningspunkter med cirka 150 meters mellanrum ska eftersträvas längs Amiralsgatan. Busstrafik ska prioriteras i korsningspunkterna.
- Möjligheten att öka den fria höjden under cykelbroarna som korsar Adlerfelts väg och Frölichs väg ska utredas. Större fordon kan då passera och en mer hållbar avfallshantering upprätthållas.
- Utformningen av Amiralsgatan ska ta hänsyn till näringslivets behov av transporter mellan Sofielunds och Emilstorps verksamhetsområden och Inre Ringvägen.
- Verksamhetsområdet Emilstorp ska rymma verksamheter inom kategorierna Volymhandel och besöksnäring, etc. samt Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).

Segevång, Segemölla, Rostorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 200 bostäder och få eller inga arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Inom området finns olika områden med enbostadshus och flerbostadshus samt den tidigare institutionsmiljön Sege park som är under omvandling till blandad stad.

- Rekreationsmöjligheterna längs Sege å ska stärkas genom att skapa ett grönt stråk längs ån. Detta ska ske i samverkan med Burlövs kommun.

- Sege park ska utvecklas till ett område med blandade funktioner och ska fungera som en testbädd för olika hållbarhetslösningar, där bland annat delningsekonomi får en framträdande roll.

Sibbarp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

I Sibbarp finns främst enbostadshus och kustnära natur och rekreation. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- Lernacken ska stärkas som natur- och rekreationsområde och utvecklas som besöksmål.
- En ny gång- och cykelbro över Barnviken ska utredas.
- Befintligt koloniområde väster om kalkbrottet ska kunna utökas.

Sofielunds industriområde, Annelund

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 200 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Verksamhetsområdet i Sofielunds rymmer idag både stora och små verksamheter. Ett av Sveriges största bagerier och dess transportbolag samt en betydelsefull stärkelsetillverkare utgör två av områdets mest tongivande företag. I övrigt rymmer området ett flertal mindre verksamheter och företag inom småskalig tillverknings- och verkstadsindustri, kreativa näringar, importföretag, verksamheter inom den privata tjänstesektorn, besöksnäring, utbildning samt handel med café och restaurang. I området finns också ett rikt utbud av aktiviteter inom fritids- och kultursektorn. Byggnaderna i Sofielunds industriområde speglar den historiska utvecklingen i området och bidrar till en tillåtande karaktär och atmosfär för en kreativ och spännande miljö.

- Nya verksamheter i Sofielunds industriområde ska främst vara inom kategorin Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).
- Området ska utvecklas till ett blandat kultur-, fritids- och näringslivscentrum, med inslag av handel, café och restaurang.
- Kvarteren Kampen, Intäkten, Spelet och Vändrosen ska i huvudsak upplåtas för kultur- och fritidsändamål. Kultur- och fritidsaktiviteter även tillåtas inom andra delar av området, främst längs Norra Grängsbergsgatan. Oavsett var de placeras ska de verka på de befintliga företagens villkor, till exempel behov att bullra, hantera farliga ämnen och vara tillgängliga för tunga transporter.
- En kulturljudzon ska etableras som möjliggör viss nivå av buller från kultur- och fritidsverksamheter utan att riskera att bullerriktvärden inomhus i bostäder överskrids. Nya bostäder ska därför inte etableras närmare verksamhetsområdet än idag.
- Området ska utvecklas till en inkubator för nyföretagande inom bland annat hantverk, service- och privata tjänstesektorn.
- Bevarande, anpassning och utveckling av befintliga industribyggnader ska stärka områdets karaktär och skala.
- Rörelsestråken genom området ska stärkas med en medveten gestaltning som gör att de upplevs trafiksäkra och inbjudande. Det gäller Norra Grängesbergsgatan, Rosengårdsstråket och stråket mellan Gullängen och Persborg. Gång- och cykeltunnlarna under Kontinentalbanan ska göras välkomnande och trygga.
- Ett samlat grepp på dagvatten- och skyfallshantering ska eftersträvas inom området.

Svågertorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 2000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området utgörs idag av ett renodlat handelsområde som är glest bebyggt. Nära Svågertorps station finns förutsättningar för en hög bebyggelsetäthet, i första hand med

kontor och andra personalintensiva verksamheter. Närheten till Köpenhamns flygplats innebär att området har en hög regional och global tillgänglighet.

- Det stationsnära läget skapar förutsättningar för en hög bebyggelsetäthet och en generell förtätning ska eftersträvas.
- Verksamhetsområde riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring, etc (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).

Se även utredningsområde 6 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Södra Sallerup

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 400 arbetstillfällen.

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området domineras av jordbruksmark med inslag av fritidsområden. Nytt verksamhetsområde föreslås i nordvästra respektive sydöstra delen av området. De nya områdena är endast är utökningar av befintliga verksamhetsområden.

- Rekreationsmöjligheterna längs Sege å ska stärkas genom att ett stråk längs ån ska skapas. Detta ska ske i samverkan med grannkommunerna.
- Verksamhetsområdet i nordväst, Allyhill, riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning. Verksamhetsområdet i sydost riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning* i länken nedan).

Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 800 bostäder och ca 300 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Tygelsjö by, Västra Klagstorp, Skumparp samt Tygelsjö vång. Byarna Tygelsjö och Västra Klagstorp domineras idag av enbostadshus och omgärdas av jordbruksmark. Närmast kusten finns strandängar som ingår i ett naturreservat. Framtida kollektivtrafik med högre kapacitet mellan Vellinge och Hyllie kan ge både Tygelsjö och Västra Klagstorp potential att växa som stationsorter. Inom området finns utbyggnadsområdena *Tygelsjö* samt *Västra Klagstorp* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Befintlig och ny bebyggelse ska anpassas efter en möjlig förbindelse för kollektivtrafik med högre kapacitet mellan Malmö och Vellinge. Planering av utbyggnadsområden ska i allt väsentligt avvakta beslut om denna förbindelse.
- En mer varierad bebyggelse ska tillfogas den idag ensartade bebyggelsen i Tygelsjö. Det kan bland annat innebära en tät radhusbebyggelse med inslag av små flerbostadshus. Serviceutbudet ska stärkas med grundskolor, förskolor, fritidsytor, handel med mera.
- Ny bebyggelse i Västra Klagstorp ska respektera byns historiska struktur och anpassas till den befintliga bebyggelsen. Kyrkogården, Källgården och Änghaga gård ska fortsättningsvis utgöra byns avslutning mot slätten. Bykärnans kontakt med landskapet ska säkerställas med instick av ängsmark och gröna kopplingar ut till omgivande landskap.
- Det öppna landskapet mellan Tygelsjö och Västra Klagstorp ska bevaras i en omfattning som gör att byarna även fortsättningsvis uppfattas som åtskilda.
- Bättre kopplingar för gång- och cykeltrafik mellan Tygelsjö och kusten ska skapas. Bland annat ett rekreativt stråk längs Bäckaforsvägen. Rekreationsmöjligheterna längs Gessiebäcken ska stärkas genom att ett stråk längs bäcken ska skapas. Detta ska ske i samverkan med Vellinge kommun.
- I avrinningsområden mot Gessiebäcken ska dagvattenhanteringen beaktas så att belastningen på bäcken inte ökar.

Motiv till alternativa sträckningar av kollektivtrafik genom Tygelsjö

Centralt beläget reservat (i eller intill Falsterbobanans gamla sträckning):
Den framtida kollektivtrafikens sträckning i detta stråk är motiverad av en effektiv, gen dragning som ger ett stations-/hållplatsläge i centrala Tygelsjö. Reservatet är i större delen av sträckningen öppen, dvs är inte igenbyggd, även om bebyggelsen på vissa ställen ligger nära och viss grönstruktur och annan trafik kan behöva flyttas. Visst intrång i befintliga fastigheter kan behövas. I förhållande till det östligare reservatet erbjuds en god täckning av Tygelsjö och en förstärkning av centrumet. Orten kommer med på pärlbandet av orter i det regionalt tunga stråket Falsterbonäset-Höllviken-Vellinge-Hököpinge-Tygelsjö-Hyllie-Malmö. Detta gäller för buss men också för en

framtida kollektivtrafik med högre kapacitet. Söder om Tygelsjö, vid kommungränsen, ansluter reservatet till Vellinge kommuns reservat för framtida spårtrafik. En dragning i eller intill Tygelsjövägen söderut från Rödklintsgatan anges också som fortsatt möjlig.

Västligt beläget reservat (i ny sträckning):
Den framtida kollektivtrafikens sträckning i detta stråk är motiverad i fall det genare, centralt belägna reservatet inte kan genomföras. Detta gäller för buss men också för framtida kollektivtrafik med högre kapacitet. Sträckningen rundar Tygelsjö längs nuvarande bebyggelses västra sida, och kan ansluta till Vellinge kommuns reservat i samma läge som det centrala reservatet. Det kan också ansluta i ett läge i eller intill Tygelsjövägen. Ett stationsläge är möjligt sydväst om nuvarande bebyggelsekant, men sträckningen som sådan bedöms vara utom räckhåll för större delen av orten, vars huvudförsörjning fortsatt kommer att ske med buss i befintlig gatuinfrastruktur. Sträckningen påkallar istället en ny utbyggnad av Tygelsjö åt sydväst, som kan orienteras helt mot det nya stations-/hållplatsläget. En sådan exploatering är inte aktuell.

Västra hamnen

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 4500 bostäder och ca 6000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Västra hamnen är ett område som under 2000-talet har omvandlats från industriområde till blandad stad med ett stort inslag av flerbostadshus och kontor. Området har fortsatt stor utbyggnadspotential och innehåller utbyggnadsområdena *Varvsstaden*, *MalmÖn* samt *Galeonen* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Behovet av samhällsservice kan medföra att delar av områdets utbyggnadsområden kan behöva byggas ut tidigare än vad som anges i utbyggnadsordningen.

En viktig aspekt i det fortsatta planeringsarbetet är att förbättra kollektivtrafikförsörjningen. Öresundsmetron innebär framtida stationslägen i området.

Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- Tillgängligheten till Västra hamnen ska öka genom att anlägga nya broar. Bland annat med en kombinerad nord-sydlig kollektivtrafik-, gång- och cykelkoppling som knyter samman Varvsstaden med Neptunigatan. Reservat ska lämnas för en förbindelse som sammanbinder Västra hamnen med Mellersta hamnen.
- Västra hamnens parker, stråk, platser och bebyggelse ska tillsammans utformas som en innerstadsmiljö med stor variation i funktioner, rikedom på mötesplatser och öppna publika rum.
- Kajerna kring Västra hamnen ska vara allmänt tillgängliga, upplevelserika och rymma en variation av olika sorters miljöer.
- Västra hamnen ska upplevas som en kontinuerlig fortsättning av Gamla staden. Fotgängarstråk ska särskilt prioriteras.
- Möjligheterna att vidareutveckla det rekreativa stråket längs kusten, med bland annat målpunkterna djuphavsbadet och ljudkullen, ska studeras.
- Befintliga kulturhistoriskt intressanta byggnader ska bevaras och ges nytt innehåll.

Se även utredningsområde 1 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Östervärn, Kirsebergsstaden m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 6500 bostäder och ca 4500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Östervärn, Ellstorp, Kirsebergsstaden samt Johanneslust. I området finns en stor variation av bostäder och verksamheter. I området ligger tågstationen Östervärn som är en viktig nod i nordöstra Malmö och runt stationen finns en stor förtätningspotential.

För stora delar av området gäller Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn - fördjupning av Översiktsplan för Malmö - antagen av kommunfullmäktige 2020-12-22. (mer information finns under *Plandokument* i kartan). Inom området finns utbyggnadsområdena *Östervärn*, *Järnvägsverkstäderna* samt *Järnvägsverkstäderna Södra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Sallerupsvägens gaturum ska planeras för att minska gatans barriärverkan.

- Omvandling av området mellan Lundavägen och Stockholmsvägen ska i allt väsentligt avvakta beslut om en ny tågstation vid Sjölundsviadukten.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.
- Simrishamnsbanans höjdläge och markanspråk ska utredas med utgångspunkten att en framtida järnväg ska vara nedsänkt jämfört med omgivningen på sträckan mellan Östervärns station och bron över Segemöllegatan. Detta för att minska järnvägens barriäreffekt och öka möjligheterna för stadsutveckling.

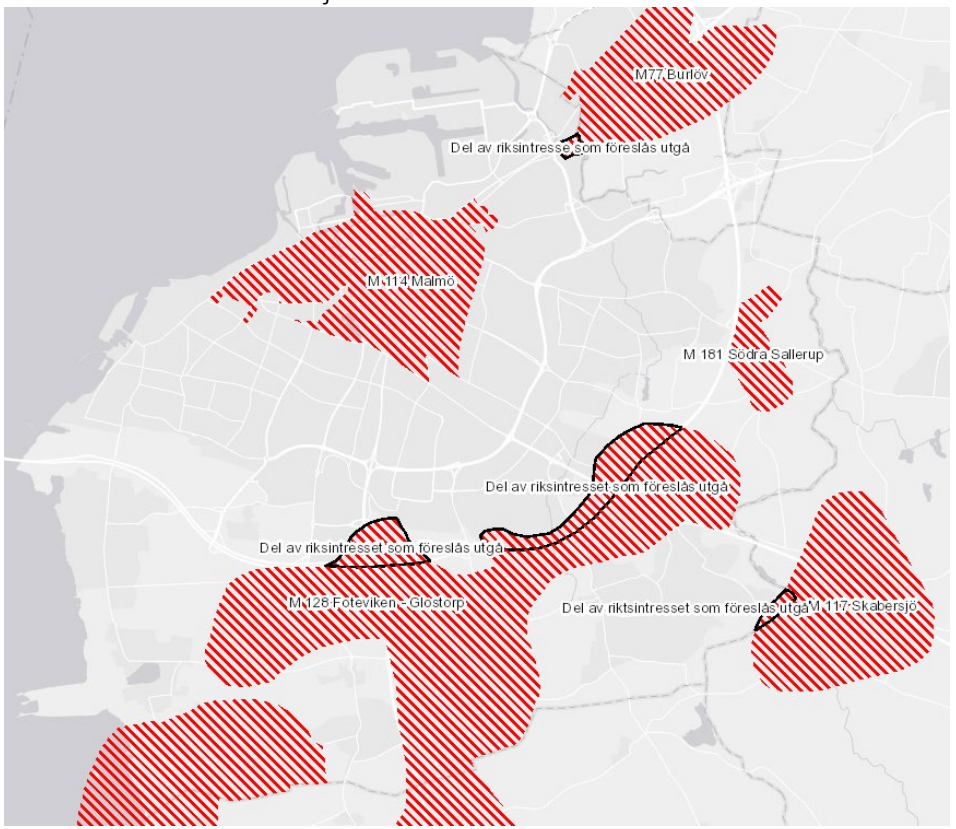
Se även utredningsområde 3 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Läs mer:
Grönmodellen
Kapacitet i utbyggnadsområden
Kategorisering av verksamhetsområdens markanvändning

RIKSINTRESSEN

Läs motiv och beskrivning till riksintressena här.

Riksintresse för kulturmiljövård



M 77, Burlöv

En del av riksintressets utbredning berör Malmö stad men varken i motivet eller i uttrycket för riksintresset omnämns några värden som ligger inom Malmö stad. I *Översiktsplan för Malmö*, antagen 2014, framfördes att riksintresseområdets avgränsning borde anpassas så att det sammanfaller med Malmös kommungräns. Malmö stad vidhåller detta.

M 114, Malmö

Förändringar som berör den bebyggelse och de miljöer riksintresset är knutet till, ska ske med stor varsamhet och med respekt för dess värden och karaktär. Som stöd för detta finns inom riksintresseområdet områden som Malmö stad bedömt vara särskilt skyddsvärda ur ett lokalt perspektiv. Dessa benämns *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer* (se kartlager). Därutöver har kommunens bebyggelse klassificerats i olika *stadskaraktärer* för vilka riktlinjer utarbetats (se kartlager). Även *Platsspecifika riktlinjerna* kan rymma viktig kulturhistorisk hänsyn (se kartlager). I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värden särskilt att beaktas så att de inte går förlorade.

Malmö stad anser att nuvarande beskrivning av riksintresset är föråldrad och att förståelsen för riksintressets syfte skulle underlättas om dess värden uppdaterades och specificerades.

M 117, Skabersjö

En liten del av riksintressets utbredning berör Malmö stad. Varken i motivet eller i uttrycket för riksintresset framkommer värdet av att inbegripa delar av Toarps bebyggelse. Riksintresset bör ses över och ges en avgränsning som bättre avspeglar de värden riksintresset har att bevaka. Malmö stad ser inga sådana värden inom stadens avgränsning.

M 128, Foteviken-Glostorp

Riksintressets utbredning är omfattande och det är i många delar ett otydligt samband mellan områdets avgränsning och riksintressets värden. Dessutom rymmer området delar vars värden Malmö stad menar inte kan utgöra riksintresse. Redan i *Översiktsplan för Malmö 2000* framförde Malmö stad önskemål om att justera riksintresset så att de delar som ligger innanför Yttre ringvägen skulle utgå. Detta har ännu inte genomförts. Malmö stad menar även att huvuddelen av riksintresset väster om Trelleborgsvägen bör utgå och ser därför ett behov av att inte bara uppdatera riksintressebeskrivningen, utan även genomföra en översyn av riksintresset i sin helhet.

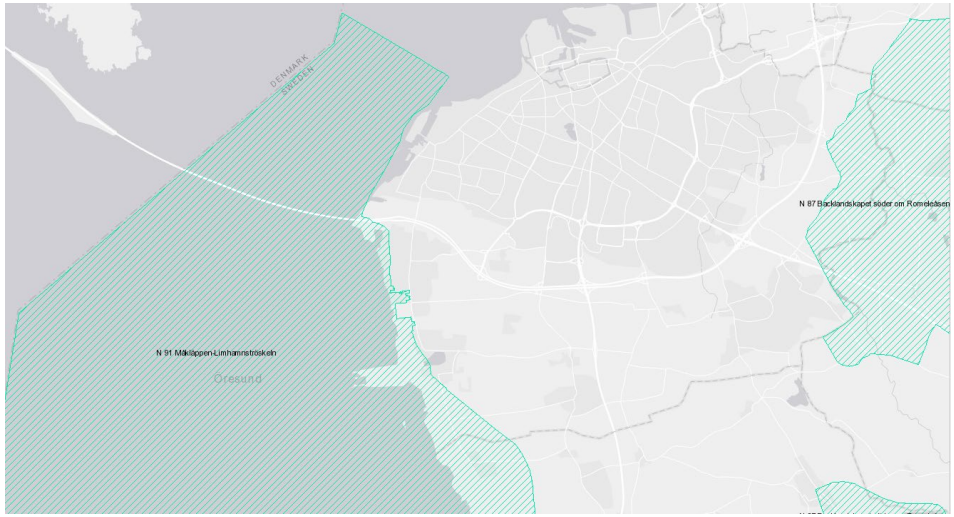
Inom det nuvarande riksintresseområdet har Malmö bedömt flera byar och gårdar vara skyddsvärda ur ett lokalt perspektiv, dessa ligger inom *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer* (se kartlager). Därutöver har kommunens landsbygd klassificerats i ett antal olika *landskapskaraktärer* för vilka riktlinjer utarbetats (se kartlager). I detta kartlager redovisas också riktlinjer för ett antal *byar och gårdar*.

Även *Platsspecifika riktlinjerna* (se kartlager) kan rymma viktig kulturhistorisk hänsyn. I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värdena att beaktas så att de inte går förlorade. Det gäller exempelvis föreslagna lägen för vindkraft längs Yttre ringvägen och verksamhetsområdet Glostorps vång.

M 181, Södra Sallerup

Förändringar som berör den bebyggelse och de miljöer riksintresset är knutet till, ska ske med stor varsamhet och med respekt för dess karaktär. Som stöd för riksintresset har Malmö stad bedömt byarna Södra Sallerup och Östra Kattarp vara skyddsvärda även ur ett lokalt perspektiv. Dessa ligger därför inom *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer* (se kartlager). Därutöver har kommunens landsbygd klassificerats i ett antal olika *landskapskaraktärer* för vilka riktlinjer utarbetats (se kartlager). I samma kartlager redovisas också riktlinjer för ett antal *byar och gårdar*. I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värdena att beaktas så att de inte går förlorade.

Riksintresse för naturvård



N 87, Backlandskapet söder om Romeleåsen

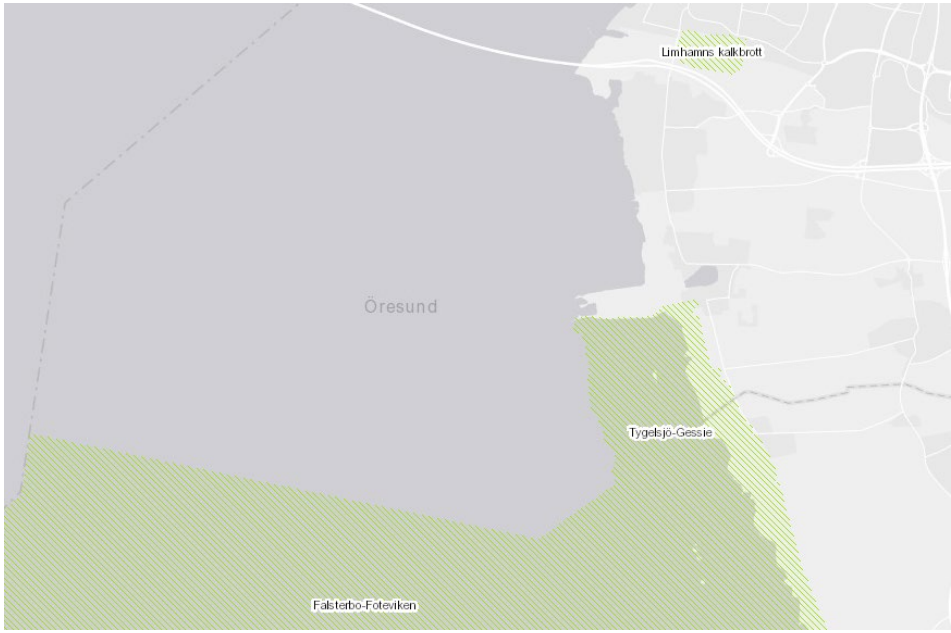
Riksintresseområdet är omfattande och rymmer delar av kommunens backlandskap. För Malmös del är det endast området kring Södra Sallerups by som särskilt omnämns i riksintressets värdebeskrivning. Kring Södra Sallerups by sammanfaller riksintresseområdet för naturvård med riksintresset för kulturmiljövård, M 181 Södra Sallerup. Det bör noteras att de flesta av kalkbrotten som riksintressets områdesbeskrivning syftar på ligger utanför riksintresseområdet. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över riksintresseområdets värde. I *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) uppmärksammas ett flertal lokaler inom riksintresseområdet som har högsta eller mycket högt naturvärde. Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar riksintressets värden.

N 91, Måkläppen-Limhamnströskeln

Riksintresseområdet är omfattande och sammanfaller till stora delar med riksintresset för högexploaterad kust. Riksintresset överlappar även riksintressen för kulturmiljövård, farleder, yrkesfisket och Natura 2000-områden. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över riksintresseområdets värde. Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar riksintressets värden. För att ge stöd för ett sådant ställningstagande har Malmö stad bildat ett naturreservat för Bunkeflo strandängar mellan Lernacken och Klagshamnsudden. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. I *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) har strandängarna och Klagshamnsudden bedömts ha högsta naturvärde.

Inom riksintresseområdet finns föreslagna lägen för vindkraft, dels på Lernacken och dels genom en utbyggnad av befintlig vindkraftspark på Lillgrund. Etableringarna skulle bidra till att uppnå flera av staten antagna miljömål. Malmö stad ser det därmed som en skyldighet att redovisa vindkraftlokaliseringar värda att studera vidare. Översiktsplanen anger varken mängden kraftverk eller områdenas slutliga utbredning. Under fortsatta prövningar och planprocesser kommer vindkraftsetableringarna att prövas gentemot de värden riksintresset har att värna.

Riksintresse för natura 2000-områden



Limhamns kalkbrott

Limhamns kalkbrott är i sin helhet fastställt som Natura 2000-område. Kalkbrottet ligger i direkt anslutning till Limhamns bebyggelse. I strävan att stödja Limhamns lokala centrum och generellt uppnå en effektiv markanvändning innanför Yttre Ringvägen, avser Malmö att fortsätta exploatera i brottets närhet. Varje utbyggnad kommer att prövas avseende påverkan på Natura 2000-området. Ingen bebyggelse föreslås i kalkbrottet eller i dess slänter.

I *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) har kalkbrottet bedömts ha högsta naturvärde. För att säkerställa naturvärdena har ett kommunalt naturreservat bildats för kalkbrottet. Naturreservatet har samma avgränsning som Natura 2000-området. I samband med bildandet av naturreservatet förband sig Malmö stad att fortsätta länspumpa kalkbrottet. Sammantaget ges därmed Natura 2000-området ett fullgott skydd. Avsikten är att studera om det på sikt är möjligt att, utan att hota områdets värden, göra området tillgängligt för friluftsliv, turism och forskningsändamål.

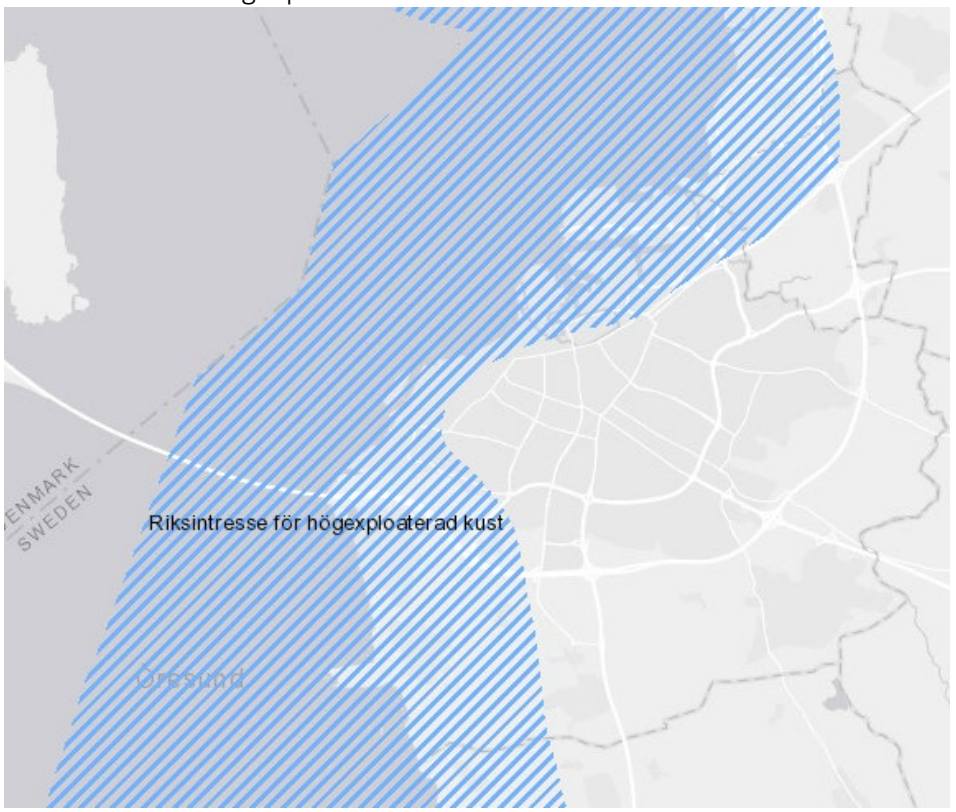
Tygelsjö-Gessie

Natura 2000-området ligger inom riksintresseområdet för högexploaterad kust. Det överlappas också, helt eller delvis, av riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och yrkesfisket. För Malmös del sammanfaller området också nästan helt med Natura 2000-området Falsterbo–Foteviken. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet om Natura 2000-områdets värden och Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar dessa. Till stöd för ett sådant ställningstagande har de landområden som ingår i Natura 2000-området uppmärksammats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) och bedömts ha högsta naturvärde. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. I Natura 2000-områdets bevarandeplan framhålls att Natura 2000-området omfattas av Fotevikens naturreservats reglering. För Fotevikens naturreservat gäller bland annat beträdnadsförbud vissa tider på året. Dessa gäller samtliga besökare. I översiktsplanen föreslås inte heller någon ny bebyggelse i direkt anslutning till Natura 2000-området. Sammantaget ges därmed Natura 2000-området ett fullgott skydd.

Falsterbo-Foteviken

Natura 2000-området ligger inom riksintresseområdet för högexploaterad kust. Det överlappas också, helt eller delvis, av riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och yrkesfisket. För Malmös del sammanfaller området nästan helt med Natura 2000-området Tygelsjö-Gessie. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet om Natura 2000-områdets värden och Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar dessa. Till stöd för ett sådant ställningstagande har de landområden som ingår i Natura 2000-området uppmärksammats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) och bedömts ha högsta naturvärde. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. I Natura 2000-områdets bevarandeplan fastslås åtgärder för att säkra de värden som område ska värna. Bland annat att friluftslivet ska kanaliseras genom uppförande av spångar, skyltar, staket med mera. Även beträdnadsförbud gäller vissa tider på året. Dessa gäller samtliga besökare. I översiktsplanen föreslås inte heller någon ny bebyggelse i direkt anslutning till Natura 2000-området. Sammantaget ges därmed Natura 2000-området ett fullgott skydd.

Riksintresse för högexploaterad kust



Riksintresset för högexploaterad kust har en vid utbredning och omfattar stora delar av Malmö. Här innefattas såväl Malmö hamn, Västra hamnen, Limhamns centrum, hela gamla staden och andra tätbebyggda områden. Dessutom ingår större delen av Malmös vattenområden. Detta förklaras till viss del av att det i förarbetena till beslutet av riksintresset angavs att en alltför detaljerad avgränsning av riksintresseområdet skulle leda till olyckliga låsningar.

Malmö stads huvudsakliga planeringsinriktning är att främst bygga innanför Yttre Ringvägen och att använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt. Inriktningen avser att stödja en hållbar samhällsutveckling på alla plan. Detta ska ske utan att äventyra tillgängligheten till kusten, snarare tvärt om. Vid omvandling av tidigare industriella kustområden kommer kuststräckan att bli mer tillgänglig än tidigare.

En begränsad utbyggnad föreslås även i befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i kommunens mindre tätorter medför en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. En succesiv utbyggnad av Bunkeflostrand och Klagshamn, som ligger inom riksintresseområdet, behövs även för att bredda Malmös bostadsutbud och klara befolkningsutvecklingen. Utbyggnaden av Bunkeflostrand och Klagshamn, som ligger inom riksintresset för högexploaterad kust behövs för att tillgodose den förväntade befolkningsökningen, behovet av grönområden och ge underlag för lokal service. Utbyggnaden omfattas således av undantagsregeln 4 kap 1 § andra stycket i Miljöbalken. Utbyggnaderna bedöms inte heller påtagligt skada kustlandskapets samlade natur- och kulturvärden.

Inom riksintresset för högexploaterad kust har länsstyrelsen framhållit två områden inom Malmö som beskrivs som särskilt värdefulla, så kallade värdekärnor. Dessa är Klagshamnsudden med Bunkeflo strandängar, samt strandängarna söder om Klagshamnsudden mot Höllviken, inkluderande slättlandskapet mellan havet och Tygelsjö/Gessie. Malmö stad avser inte att godkänna ny bebyggelse inom dessa värdekärnor som påtagligt skadar deras värden. För att ge stöd för ett sådant ställningstagande har Malmö stad bildat ett naturreservat för Bunkeflo strandängar. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. Klagshamnsudden såväl som strandängarna norr och söder därom har också uppmärksammats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) som områden av högsta naturvärde.

Malmö stad avser i övrigt, i enlighet med förarbetena till riksintresseförklaringen, att freda kustzonen söder om Yttre Ringvägen från större industriella anläggningar som utgör hot mot kustzonens bevarandevärden liksom en exploatering med fritidsbebyggelse som utestänger allmänheten från att utnyttja kusten för strövande och bad. Tillskott av ny bebyggelse skall ske så att utblickar och havskontakt från åkerlandskapet bibehålls. Vid tillskott av bebyggelse anges +3,2 meter över medelvattennivån som lägsta marknivå för nybyggnad (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

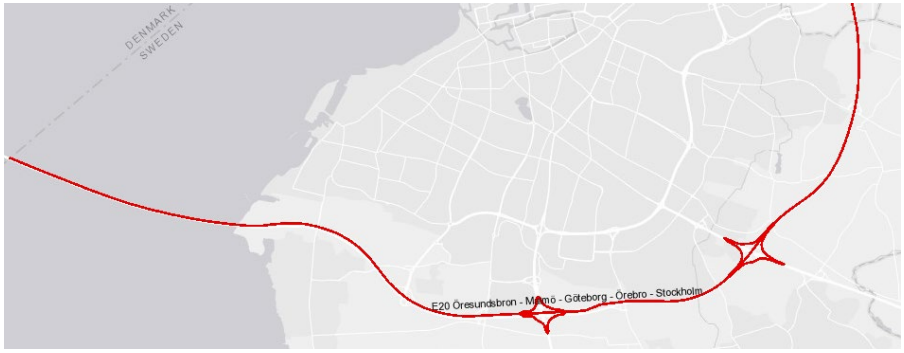
Riksintresse för väg

E 6, Trelleborg-Göteborg-Svinesund



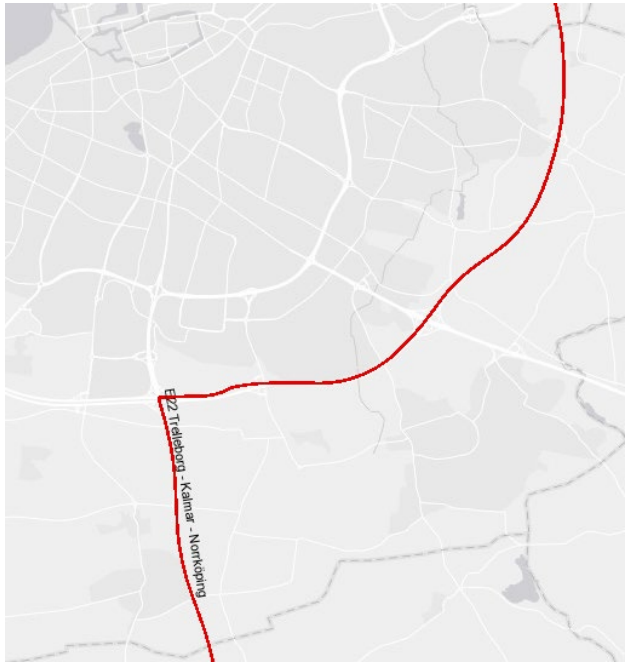
Väg E 6 har i Malmö gemensam dragning med väg E 22 och till stora delar med väg E 20. Väg E 6 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

E 20, Öresundsbron-Malmö-Göteborg-Örebro-Stockholm



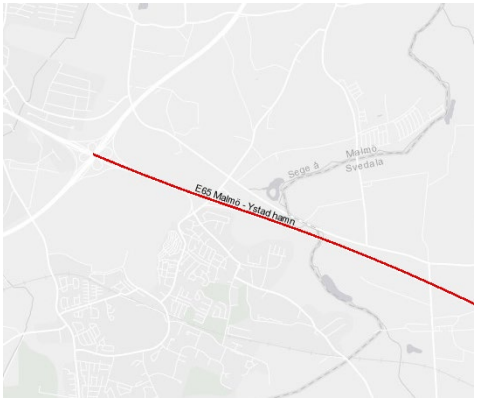
Väg E 20 har i Malmö till stora delar gemensam dragning med väg E 6 och väg E 22. Väg E 20 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

E 22, Trelleborg-Kalmar-Norrköping



Väg E 22 har för i Malmö gemensam dragning med väg E 6 och till stora delar med väg E 20. Väg E 22 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

E 65, Malmö-Ystad hamn



Väg E 65 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

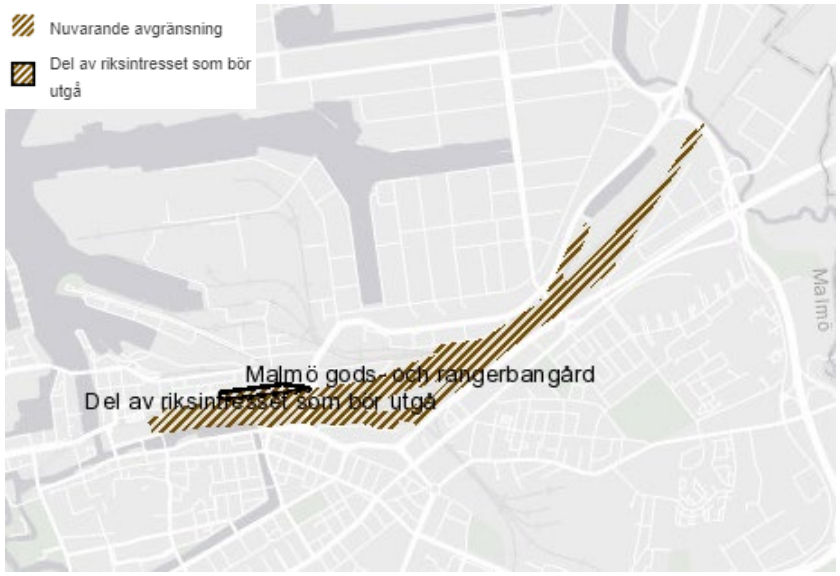
Anslutning till Malmö hamn och Malmö kombiterminal (Malmö godsbangård)



En god tillgänglighet till Malmö hamn och Kombiterminalen är av stor vikt för staden och dess framtida utveckling. Malmö stad har därför medverkat till att bygga om trafikplats Spillepengen så att den bättre svarar mot deras tillgänglighetsbehov. För att säkerställa att Spillepengens trafikplats över tid klarar sin uppgift som trafikfördelare kommer Malmö stad löpande att bevaka trafikutvecklingen.

Riksintresse för järnväg

Malmö gods- och rangerbangård



Malmö stad tolkar såväl gods- som personbangården som ingående delar av riksintresset. En fortsatt god utveckling av spårburen trafik ligger i linje med Malmö stads intentioner. En väl fungerande bangård är en angelägenhet för både regionen och riket som helhet. En bangård som inte kan möta framtida behov riskerar att slå hårt mot bland annat näringslivet. Malmös bangård står dock inför stora utmaningar. Godstågen förväntas bli fler och längre, persontågen blir också fler och längre och behöver mer uppställningsplats, en planskildhet mellan spåren till Citytunneln och spåren till banhallen behövs av kapacitetsskäl och verkstadslokalerna på bangården måste anpassas efter nya fordonstyper. Även kombiterminalen, en funktion som betraktas som en del av riksintresset för Malmö godsbangård, har expansionsbehov. Det är idag oklart hur bangården bäst svarar på dessa och andra utmaningar. Enligt Trafikverket är det inte sannolikt att bangården kommer att kunna rymma alla dessa anspråk, för detta är den för liten.

Malmö stad menar samtidigt att det finns stora samhälleliga vinster med att använda central och stationsnära mark effektivt, inte minst som stöd för riksintresset Malmö C. Det är ett av skälen till att en översiktsplan för Nyhamnen utarbetats och antagits. Planen berör området norr om den centralstationsnära delen av bangården. Nyhamnen kommer att ges en blandad stadsbebyggelse och ett betydligt effektivare markutnyttjande än idag. En del av bebyggelsen planeras ligga söder om Carlsgatan, på mark som idag användas för styckegodshantering och serviceändamål. Det föreslås också nya gång- och cykelbroar över bangården. Avsikten är att dessa ska knyta Nyhamnen till den övriga stadsbebyggelsen och bidra till ett miljövänligt lokalt resande. Malmö stad ställer sig i sammanhanget tveksam till att styckegodshantering är en funktion som med nödvändighet behöver ligga nära centralstationen. Trafikverket har framfört att de i nuläget inte kan tillmötesgå kommunens önskemål men delar Malmö stads uppfattning att det behövs en plan för hur bangården ska kunna möte framtida anspråk. Trafikverket har påbörjat en sådan studie. Malmö stad välkomnar fördjupande samtal kring bangårdens framtida utveckling och hur dess funktioner kan säkerställas i sydvästra Skåne. Malmö stad kommer att säkerställa att förändrad markanvändning i bangårdens närhet genomförs med hänsyn till bangårdens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Station utmed järnväg av riksintresse



En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Det är av strategiskt stor betydelse att i en expansiv region säkerställa möjligheten för nya framtida stationslägen. Malmö stad föreslår därför att plats säkerställs för ytterligare framtida stationer. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av befintliga stationer föreslås inte. I avsikt att med ett större resandeunderlag stödja den spårburna trafiken föreslås i översiktsplanen ytterligare bebyggelse i stationsnära lägen, till exempel vid Malmö centralstation, Östervärns station och Hyllie station. Bebyggelsetillskottet kommer att ske med hänsyn till stationernas funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Södra stambanan



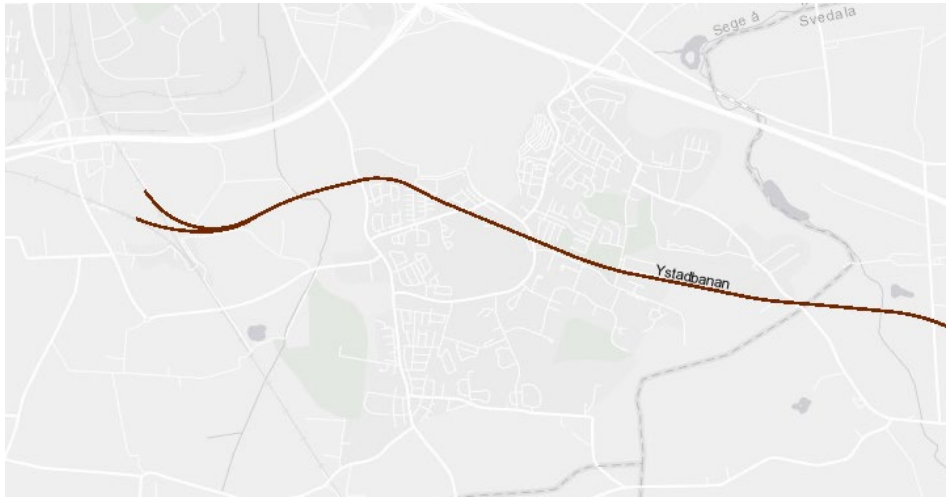
En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banan föreslås därför inte. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Godsstråket genom Skåne



En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Malmö stads ansträngningar för att få till stånd regional persontågtrafik mot Trelleborg har varit stora. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banan föreslås därför inte. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Ystadbanan



En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banan föreslås därför inte. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Öresundsbanan



En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Malmö stads ansträngningar har varit stora för att få till stånd Öresundsförbindelsen, Öresundsbanan och Citytunneln. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av förbindelsen föreslås därför inte. Förändringar i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Riksintresse för civil luftfart

Malmö-Sturup flygplats

Malmö-Sturup flygplats utgör riksintresse för civil luftfart. Trots att flygplatsen ligger utanför kommunen omfattas hela kommunens yta av ett skyddsområde för flygplatsen. Skyddsområdet kan rymma utrustning för kommunikation, navigation och övervakning kopplade till flygplatsens verksamhet. Dessa är skyddsobjekt enligt lag och får inte avbildas på kartor. Skyddsområdet avser objekt högre än 20 meter ovan mark- eller vattenytan. Malmö stad kommer därför att kontakta LFV och Malmö-Sturup flygplats i alla de plan- och bygglovsärenden som rymmer denna typ av objekt. I de fall objekten befinner sig till havs kommer även Kustbevakningen i Karlskrona att kontaktas.

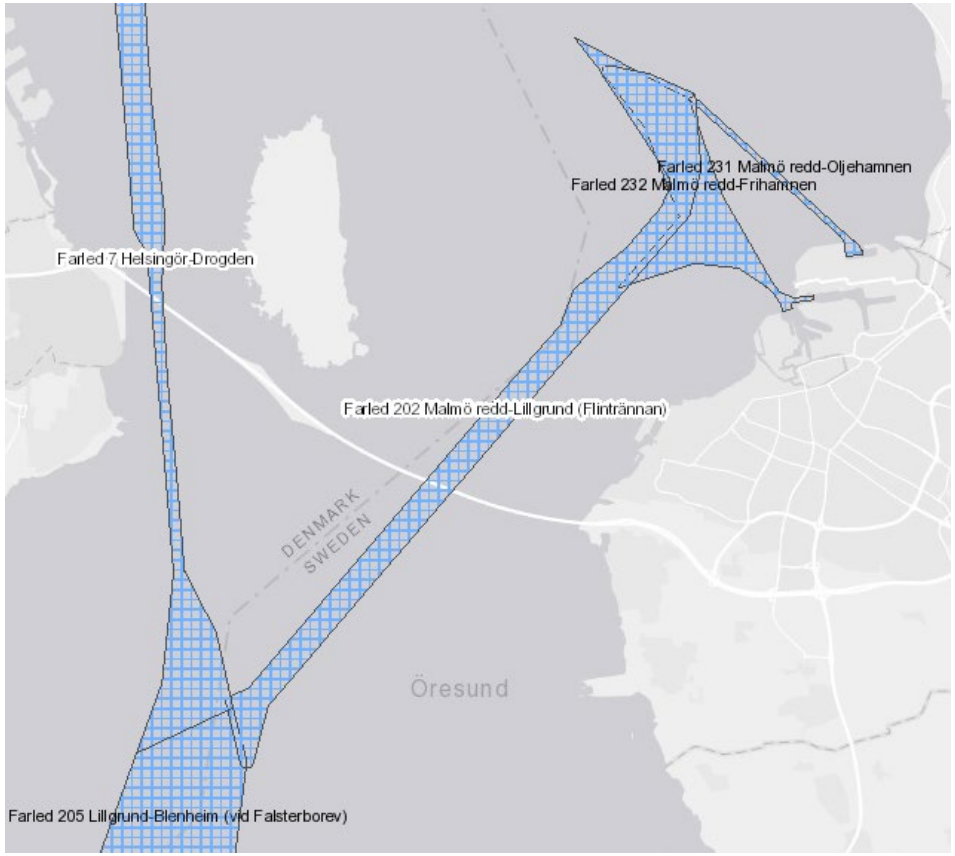
Riksintresse för farled

Farled 7, Helsingör-Drogden

Havsområdet i Öresund är viktigt för sjöfarten. Farled 7 överlappas av riksintressen för naturvård och yrkesfisket och berör endast marginellt Malmö kommuns vattenområden. Inga åtgärder föreslås som försvårar för sjöfarten i farleden.

Farled 202, Malmö redd-Lillgrund (Flintrännan)

Farled 202 är av stor internationell betydelse och överlappas i delar av riksintresset för högexploaterad kust och riksintressen för naturvård och yrkesfisket. Malmös ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att grundet Sjollen föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft (se kartlager *Vindkraft*). Även en utbyggnad av befintlig vindkraftpark på Lillgrund bör studeras vidare. Nya havsbaserade vindkraftverk kommer att behöva planeras så att den inte påtagligt försvårar för sjöfarten i farleden.



Farled 205, Lillgrund-Blenheim (vid Falsterborev)

Havsområdet i Öresund är viktigt för sjöfarten. Farled 205 överlappas av riksintressen för naturvård och yrkesfisket och berör endast marginellt Malmö kommuns vattenområden. Inga åtgärder föreslås som försvårar för sjöfarten i farleden.

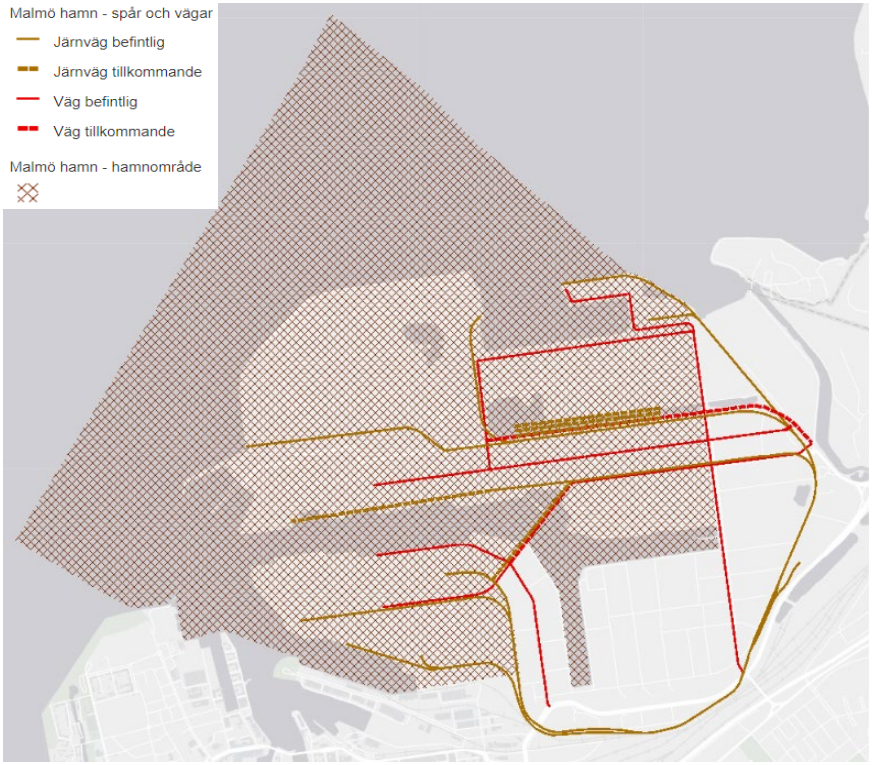
Farled 231, Malmö redd-Oljehamnen

Hamnens verksamhet är viktig för Malmös framtid. Malmö stad verkar därför till att säkerställa en god tillgänglighet för sjöfarten. Inga åtgärder föreslås som försvårar för sjöfarten i farleden.

Farled 232, Malmö redd-Frihamnen

Hamnens verksamhet är viktig för Malmös framtid. Malmö stad verkar därför för att säkerställa en god tillgänglighet för sjöfarten. I närtid föreslås inga åtgärder som försvårar för sjöfarten i farleden. Malmös ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att grundet Sjollen föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft (se kartlager *Vindkraft*). En framtida vindkraftspark på Sjollen kommer att behöva planeras så att den inte påtagligt försvårar för sjöfarten i farleden. På sikt kommer ett kustskydd att krävas för att skydda staden mot havsnivåhöjningar. Det är då viktigt att utforma skyddet så att hamnverksamheten fortsatt kan utvecklas.

Riksintresse för Malmö hamn



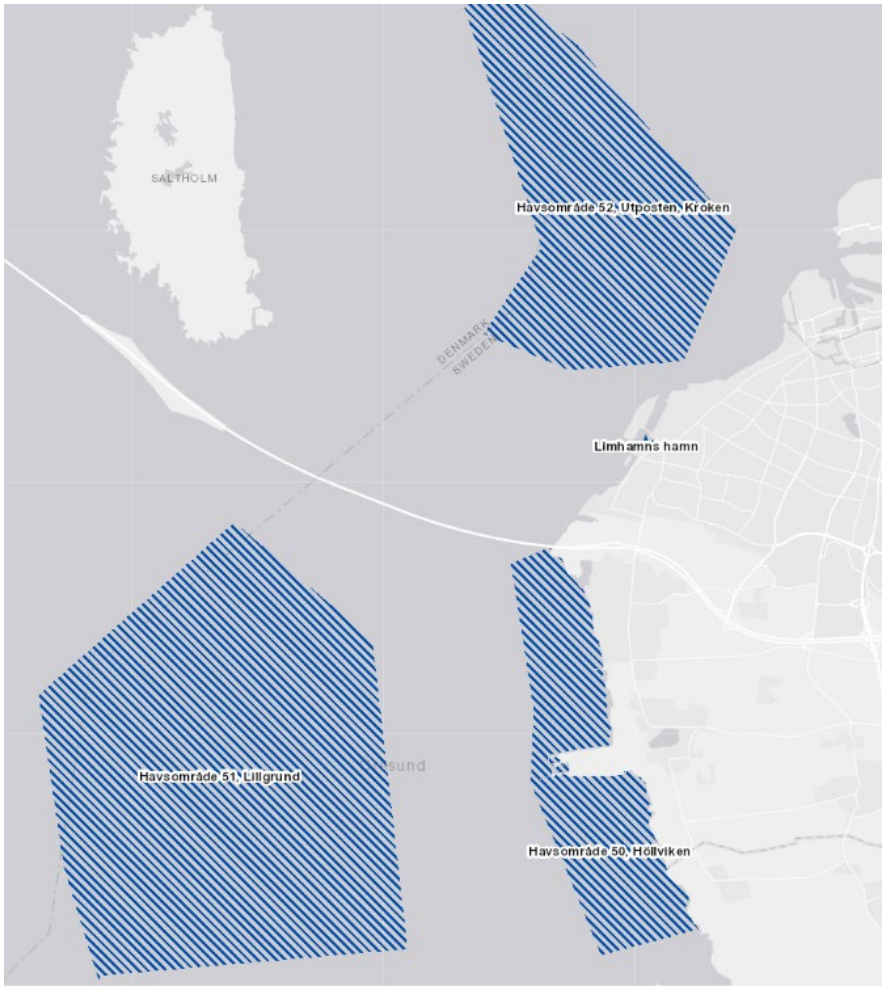
Malmö stad verkar för en fortsatt god utveckling av hamnverksamheten. Tillsammans med hamnoperatören Copenhagen Malmö Port (CMP) har kommunen genomfört stora

investeringar i Norra hamnen i form av nya kajer, nytt terminalområde, anslutningsvägar och nya järnvägsspår samt en fördjupad inseglingsränna. En ny kombiterminal i Norra hamnen togs i bruk under 2011. Kommunen planerar dessutom för en ny utfyllnad i havet i syfte att möjliggöra ytterligare expansion av hamnverksamheten i Norra hamnen. Behovet av utfyllnaden och den nya djuphavskajen kommer att bli påtagligt framöver då de allt större fartygen inte längre kommer att kunna angöra de små och trångt belägna inre hamndelarna. För att säkerställa hamnverksamhetens fortsatta utveckling arbetar Malmö stad även för en god och förbättrad tillgänglighet till hamnområdet med väg och järnväg. Malmö stad kommer också att säkerställa att förändrad markanvändning inom riksintressets influensområde genomförs med hänsyn till hamnverksamhetens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Riksintresset syftar enlig dess precisering till att skydda väsentliga funktioner snarare än den utbredning verksamheten för närvarande har. Kriterierna för om de olika hamndelarna ska bedömas vara av riksintresse tar i preciseringen sin utgångspunkt i deras användning. Riksintresset är enligt preciseringen inte statiskt utan kan anpassas då hamnverksamhetens förutsättningar förändras. Det innebär att riksintresset för en viss yta eller hamnfunktion kan omprövas om exempelvis en funktion på ett godtagbart sätt lokaliseras till en annan plats inom hamnen.

Länsstyrelsen har i samband med sitt granskningsyttrande på *Översiktsplan för Nyhamnen*, antagen december 2019, godtagit Malmö stads förslag till ny geografisk avgränsning av riksintresseområdet Malmö hamn. Förutsättningarna för Malmös hamnutveckling har förändrats och förväntas förändras ytterligare. Öresundsverket har bland annat utpekats som riksintresse och hotade arter har identifierats och i detaljplan fredats med ett nytt naturområde. Ett framtida kustskydd behöver utredas för att stå emot förväntade havsnivåhöjningar och samtidigt fortsatt möjliggöra för hamnverksamhetens utveckling. I hamnområdet har även en väg- och järnvägsbro planerats för att förbinda Mellersta hamnen med Norra hamnen så att hamnverksamheten interna logistik kan bedrivas mer rationellt, vilket i sin tur kan medföra minskad tillgängligheten till de båda industrihamnsbassängerna. Därutöver önskar Malmö stad möjliggöra en vägförbindelse som sammanbinder Västra hamnen med Mellersta hamnen. Under år 2020 slöt Malmö stad och hamnoperatören CMP ett avtal med avsikt att koncentrera hamnverksamheten till Norra hamnen och den nordliga delen av Mellersta hamnen. Därmed avträder CMP ytterligare centralt belägen mark som kan ges en mer effektiv markanvändning. Det är angeläget att statens utpekade riksintressen är adekvata och uppdaterade. I annat fall riskerar riksintressenas värden att ifrågasättas. Sammantaget menar Malmö stad att det finns goda skäl att se över riksintresseområdet i sin helhet.

Riksintresse för yrkesfisket



Havsområde 50, Höllviken djup <3meter

Riksintresseområdet ligger inom såväl riksintresset för högexploaterad kust som riksintresset för naturvård, N 91 Måkläppen-Limhamnströskeln. Riksintresset sammanfaller delvis även med riksintresset för kulturmiljövård M 128 Foteviken-Glostorp och Natura 2000-områdena Tygelsjö-Gessie och Falsterbo-Foteviken. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över riksintresseområdets värde. För att ge stöd för riksintresset har Malmö stad bildat ett kommunalt naturreservat för Bunkeflo strandängar mellan Lernacken och Klagshamnsudden. Ett skäl till bildandet av naturreservatet var att kunna bevara och utveckla våtmarker och grunda havsområden av nationell betydelse. Naturreservatets avgränsning sammanfaller därför till övervägande del med riksintresseområdets avgränsning. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. Malmö stad föreslår inga åtgärder som påtagligt hotar riksintresset.

Havsområde 51, Lillgrund

Riksintresset ligger inom riksintresset för naturvård, N 91 Måkläppen-Limhamnströskeln, och berörs delvis av riksintresset för högexploaterad kust och Natura 2000-området Falsterbo-Foteviken, samt av farlederna 7 Helsingör-Drogden, 202 Malmö redd-Lillgrund och 205 Lillgrund-Blenheim. Malmö stads ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att en utvidgning av Lillgrunds befintliga vindkraftspark föreslås som en framtida möjlighet. Malmö stad anger varken mängden kraftverk eller utvidgningens slutliga storlek. Efter fortsatta prövningar och planprocesser kommer utvidgningen att bedömas utifrån dess miljökonsekvenser och andra vattenanvändningsintressen och värden. Malmö stad avser inte att föreslå åtgärder som påtagligt hotar de värden riksintresset har att bevaka.

Havsområde 52, Utposten, Kroken

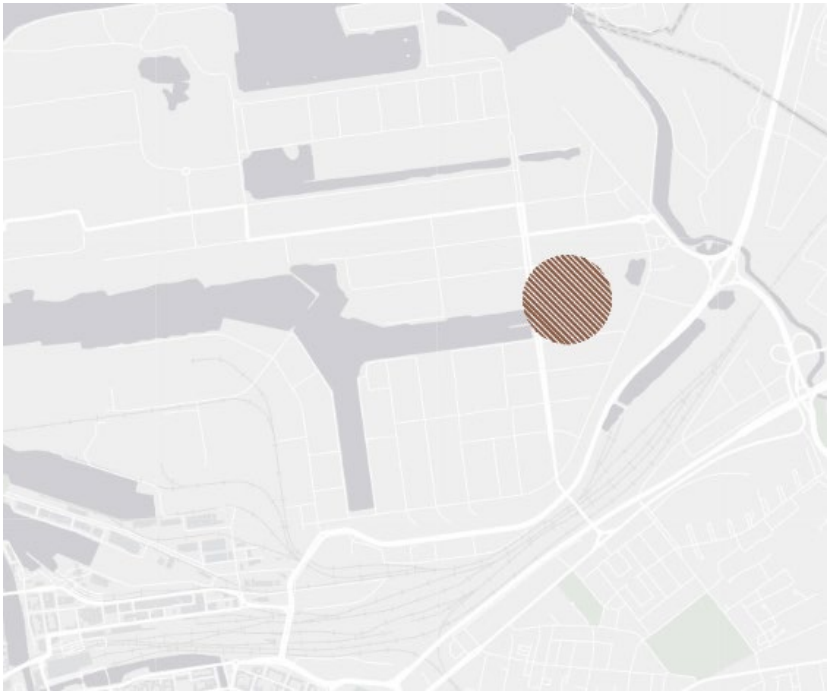
Riksintresset överlappas delvis av riksintresset för högexploaterad kust och riksintresset för naturvård, N 91 Måkläppen-Limhamnströskeln, samt berörs delvis av farlederna 202 Malmö redd-Lillgrund (Flinträннan) och 232 Malmö redd-Malmö Frihamn. Malmö stads ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att grundet Sjollen föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft (se kartlager *Vindkraft*). Malmö stad anger varken mängden kraftverk eller vindkraftparkens slutliga storlek. Efter fortsatta prövningar och planprocesser kommer utvidgningen att bedömas gentemot miljökonsekvenser och andra vattenanvändningsintressen och värden. Malmö stad avser inte att föreslå åtgärder som påtagligt hotar de värden riksintresset har att bevaka.

Limhamns fiskehamn

Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt äventyrar riksintresset. Som stöd för riksintresset har Malmö stad antagit en detaljplan, Dp 1462, som säkerställer områdets nuvarande funktion och dess angränsande vattenområden.

Riksintresse för energiproduktion och energidistribution

Öresundsverket



Öresundsverket har stor produktionskapacitet och kan i drift vara en del av Malmös energiförsörjningssystem. Malmö stad kan däremot inte se att Öresundsverket motiverar en riksintresseavgränsning som inkluderar närliggande kaj, pir och hamnbassäng. Behovet av att försörja energianläggningen med bränsle kan ske på andra sätt än via kajplatsen långt inne i hamnbassängen. Ett utpekande av hamnbassängen som ett riksintresse för energiproduktionen försvårar för riksintresset Malmö hamn att utvecklas.

Malmö hamn är av stor vikt för såväl staden, regionen som riket. Malmö stad har därför planerat för en bro för väg och järnväg över Industrihamnsrännan mellan Norra hamnen och Mellersta hamnen. Denna förbindelse är viktig för att stärka transporterna till och från Malmö hamn och frigöra kapacitet från den hårt belastade Malmö godsbangård, som också utgör ett riksintresse. Den möjliggör också för en mer rationell hamnverksamhet och ökad samordning mellan hamnens olika delar.

Malmö stad avser inte att vidta åtgärder som äventyrar det utpekade riksintresset för energidistribution, innefattande anslutningsledningarna till närmsta stamnätsstation. Malmö stad avser däremot att söka lösningar som tillgodoser såväl hamnens funktion som Öresundsverkets behov av bränsletransporter.

Riksintresse för totalförsvaret

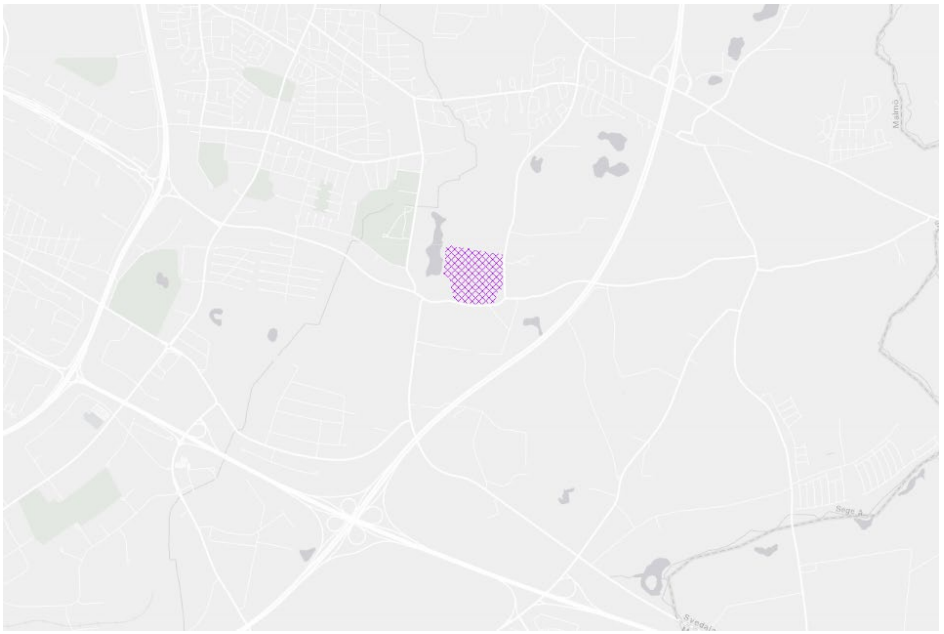


Inom kommunen kan de riksintressen som omfattas av sekretess, och därför inte kan redovisas öppet, påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär att Försvarsmakten i tidiga skeden ska kontaktas i alla plan- och bygglovsärenden som rymmer höga objekt. Försvarsmakten ska också tillsändas ärendena på remiss. Förutom ovanstående har Klagshamnsuddens nordliga hamn bedömts vara av betydelse för totalförsvarets militära del. Inga fasta anläggningar som påtagligt begränsar fartygsrörelserna eller möjligheten att åstadkomma en funktionell basverksamhet kommer att föreslås.

Det finns i nuläget ingen statlig nyproduktion av skyddsrum. Malmö stad kommer att lägga fokus på att försöka vidmakthålla befintliga skyddsrum och inte föreslå åtgärder som påtagligt försämrar skyddsrumstillgången.

Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler

M 1, Kvarnby



Riksintresset för kritkalkstensfyndigheten har tidigare haft en större utbredning men i samband med byggandet av Yttre Ringvägen blivit kraftigt beskuret. Malmö stad anser att riksintressets kvarvarande utbredning begränsar dess betydelse. Malmö stad är samtidigt medveten om värdet av att kunna säkerställa kritfyndigheter för framtida bruk och föreslår därför inga åtgärder som påtagligt försvårar en framtida utvinning.

UTBLICK HALVMILJONSTADEN MALMÖ

På sikt kan Malmö nå en halv miljon invånare vilket innebär stora möjligheter men också stora utmaningar. Samhälls-, livsstils- och klimatförändringar sker snabbare än någonsin. Det ställer höga krav på planeringen. De grundstrukturer som planeras idag kommer att bestå lång tid framöver och ska bidra till en hållbar utveckling lokalt och globalt.

Idag har Malmö drygt 350 000 invånare. Vad innebär en ökning med 150 000 invånare för Malmö? Med utgångspunkt i att vi även på lång sikt bor, arbetar och lever på ett liknande sätt som idag har en analys gjorts över framtida behov inom några nyckelområden.

Jämfört med idag behövs ytterligare 75 000 bostäder i halvmiljonstaden Malmö. Det behöver tillkomma förskolor, grundskolor, gymnasieskolor och äldreboenden för den växande befolkningen. Det behöver beredas plats för simhallar, sporthallar, fotbollsplaner, bibliotek, och så vidare. Antalet arbetstillfällen väntas öka med drygt 75 000, varav ungefär hälften inom kontorsbranscher. Antalet pendlare till Malmö kommer att öka med en tredjedel till drygt 100 000 personer per dag. Utpendlarna ökar också med en tredjedel till nästan 50 000 personer.

Allt detta innebär stora investeringar i utbyggnad av bostadsområden, verksamhetsområden, infrastruktur, kollektivtrafik och klimatanpassningsåtgärder. Om investeringarna görs resurseffektiva, klimatanpassade och klimatneutrala finns stora möjligheter att förverkliga översiktsplanens prioriterade inriktningar.

UTMANANDE SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR

Det finns flera stora utmaningar och osäkerhetsfaktorer kring framtiden. En rad trender och drivkrafter påverkar utvecklingen. Några är tydliga redan idag och frågan är på vilket sätt de kommer att utvecklas och på vilket sätt de kommer att påverka Malmö i framtiden.

Klimat och miljö

Klimatförändringarna framstår alltmer som mänsklighetens största utmaning för 2000-talet. Exempel på konsekvenser av en fortsatt negativ utveckling är översvämningar till följd av havsnivåhöjningar och skyfall, värmeböljor, samt svårigheter med livsmedelsproduktion på grund av extremt väder och utrotning av viktiga pollinatörer.

För att minimera temperaturhöjningar och de negativa effekter de medför måste användningen av fossila bränslen övergå till förnybara, den biologiska mångfalden säkras och produktion och konsumtion av mat, vatten och andra varor och tjänster ske hållbart.

I den klimatneutrala halvmiljonstaden Malmö ska ekosystemtjänster värnas och utvecklas. Staden ska bli mindre känslig för störningar genom att både energiförsörjning och matproduktion planeras så att den blir mer resilient än idag. Planeringens roll är att skapa fysiska samhällsstrukturer som stödjer och utvecklar hållbara livsmiljöer för människor, djur och växter, samt klarar att hantera de klimateffekter som vi inte lyckas undvika. Genom att successivt bygga ut skydd mot höjda havsnivåer kan Malmö fortsätta utvecklas som en attraktiv kuststad och regional tillväxtmotor.

Social utveckling, hälsa, arbetsliv och migration

Urbaniseringen kommer sannolikt att fortsätta även på längre sikt. En avgörande fråga för planeringen är hur samhällsklyftor och ojämlika förhållanden kan minskas innan de riskerar att skapa otrygghet och konflikter mellan grupper. Klimatförändringarna kan komma att medföra ökad migration och flyktingkriser vilket ytterligare aktualiserar frågan.

Människor lever allt längre, men samtidigt blir livsstilsrelaterade kroniska sjukdomar som exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och diabetes vanligare. För att mildra effekter av framtida pandemier kan städer och kollektivtrafik behöva organiseras annorlunda. Fler äldre och sjuka sätter fokus på tillgänglighetsfrågor och för hur staden planeras. Stadsplaneringen ska bidra till goda livsmiljöer och en mer jämlik hälsa för både barn, vuxna och äldre i halvmiljonstaden Malmö.

Teknikutveckling, digitalisering, energi och råvaror

I ett högteknologiskt framtida samhälle kan många av de uppgifter och jobb som idag sköts av människor istället komma att utföras på annat sätt, genom exempelvis automatiserade processer, med stöd av robotar och artificiell intelligens.

Transporter av varor och människor kan ske genom självstyrande fordon som tar sig fram på land, på vatten och i luften. Teknik- och datautvecklingen behöver framöver leda till en mer effektiv och hållbar användning av energi och resurser, för att på så sätt säkerställa att utvecklingen inte sker på bekostnad av andra samhällsintressen. En lokal,

hållbar och trygg energiförsörjning är en förutsättning för att Malmö ska kunna växa och fortsätta att utvecklas i en hållbar riktning.

Konsekvenserna av framsteg inom automatisering är svåra att förutspå. Å ena sidan kan tekniska lösningar bidra till en smidig vardag, ökad frihet och ökade möjligheter till personlig utveckling både privat och i yrkeslivet. Med god tillgång till den digitala infrastrukturen skapas förbättrade möjligheter till ytterligare företagsutveckling genom teknikutveckling och innovationer. Ett annat nytt utvecklingsområde inom digitaliseringsområdet benämns digitala tvillingar som är en virtuell realtidskopia av fysiska system, produkter, byggnader eller processer. Detta skapar möjligheter att i förväg testa, simulera, förvalta med mera. Detta är ytterligare ett digitaliseringsområde där vi idag inte kan överblicka hur stort området blir.

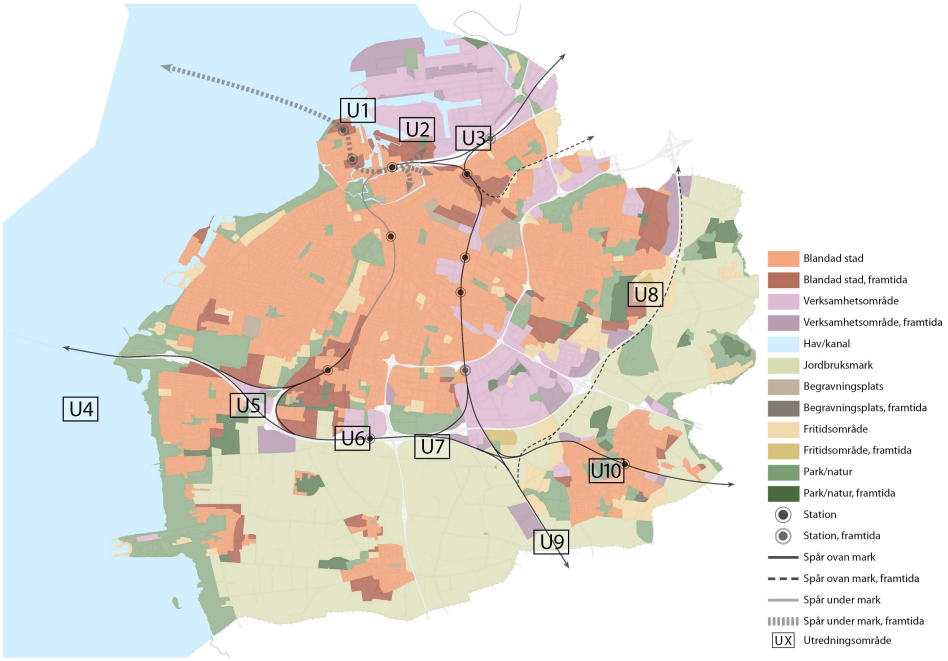
Å andra sidan kan minskad mänsklig kontakt skapa alienation, spä på segregation och bidra till ökade motsättningar mellan olika grupper. Arbetslöshet inom vissa yrkeskategorier samtidigt som behovet av arbetskraft inom andra branscher ökar är en annan möjlig konsekvens. Redan idag finns en stor efterfrågan på kompetenser som är svåra att möta inom ett flertal branscher verksamma inom teknik-, data- och digitaliseringsutvecklingen. Etablering av nya tekniker och branscher kommer att skapa ytterligare behov av tillgång till arbetskraft i Malmö. Utbildning och livslångt lärande är viktigt för att säkra försörjningsmöjligheter och demokratiska värden i halvmiljonstaden Malmö.

Vägval i den långsiktiga planeringen

Dagens planering påverkar morgondagens vardagsliv och vanor. Därför måste planeringen ske nu för att uppnå hållbara transporter, resurseffektiva och cirkulära byggnader, verksamheter och miljöer som både reducerar vårt ekologiska fotavtryck och klarar ett förändrat klimat.

Hur mycket som kommer att kunna lösas genom tekniska och sociala innovationer beror till stor del på vilka beslut som fattas i dessa frågor. Utvecklingen påverkas också av hur dessa innovationer regleras och hur väl vi lyckas skapa goda förutsättningar för alla till utbildning och till delaktighet i samhällsutvecklingen.

UTREDNINGSOMRÅDEN



För att ha god beredskap för en halv miljon invånare behöver redan nu förutsättningarna för framtida utveckling och utbyggnadsområden undersökas. Gemensamt för utpekade områden är att planeringsförutsättningar eller målbilden är oklar i dagsläget. De flesta av utredningsområdena visar på vikten av att studera stationslägen och ett effektivt markutnyttjande i anslutning till dem.

Det kommer att krävas fortsatta utredningar för att klargöra vilka utredningsområden som kan komma att medföra framtida förändringar av översiktsplanens markanvändning.

U1 – HAMNINLOPPET

Till följd av ett förändrat klimat kommer hamnområdet och den centrala staden att påverkas av höga havsnivåer. Olika tillfälliga skyddsåtgärder mot det stigande vattnet kommer att behöva vidtas och på sikt kan det komma att krävas en mer omfattande

skyddsbarriär med stängbara portar. Ett sådant skydd skulle kunna kombineras med exploaterbara utfyllnader i havet, möjliggöra nya trafikkopplingar mellan närliggande områden och bidra till en stadsutveckling som drar nytta av ett framtida metrostationsläge. En utredning kopplat till dessa aspekter kommer att genomföras inom ramen för planeringen av Öresundsmetron.

U2 – MELLERSTA HAMNEN

I Mellersta hamnen används området söder om Terminalgatan i huvudsak för temporär uppställning av bilar i väntan på vidare transport till kund. Hamnverksamheten är generellt viktig för Malmö och regionen men allt eftersom staden växer kommer den centrala marken att bli mer värdefull och en effektivare markanvändning eftersträvas. En sådan utbyggnad kan ske först då hamnens verksamhet säkerställts genom att till exempel minska eller flytta hamnens ytanspråk och anlägga nya kajlägen som ersätter dem som finns i Frihamnsbassängen. Även riksintresseområdet för hamnen behöver ses över.

U3 – SJÖLUNDA

Malmö bangård är en påtaglig barriär i stadsbebyggelsen. En förstudie visar att det fysiskt går att anlägga en ny regional tågstation i anslutning till Sjölundaviadukten och att den skulle kunna utformas på ett sätt som överbrygger bangårdens barriär. Stationen skulle förbättra Kirsebergs och Östra hamnens tillgänglighet till övriga regionen. Det i sin tur förväntas leda till en utveckling mot mer arbetsplatsintensiva verksamheter i Östra hamnen, samt ett effektivare markutnyttjande längs Lundavägen mellan Hornsgatan och Inre Ringvägen som då kan bilda ett sammanhängande stadsmässigt stråk. Ytterligare studier behövs för att bedöma stationens konsekvenser.

U4 – ÖRESUND

Öresund har ett rikt marint djur- och växtliv som både är unikt och känsligt, samtidigt som det har stor betydelse för rekreation, naturupplevelser, fysisk aktivitet, lärande samt för det marina näringslivet. Malmö stad ska aktivt verka för att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster och utreda fler skyddade områden i Malmös havsområde samtidigt som Öresunds andra viktiga funktioner kan utvecklas. Typ av skydd och geografisk avgränsning behöver utredas vidare.

U5 – GOTTORP

Befolkningstillväxten i västra Malmö ökar efterfrågan på goda infrastrukturella kopplingar till det övergripande regionala nätet, både med tåg och bil. Möjligheten att anlägga en tågstation och en anslutning till Yttre Ringvägen vid Gottorpsvägens underfart under Yttre Ringvägen bör därför utredas. Utredningen ska även studera möjligheten till ytterligare bebyggelse i anslutning till stationsläget och ny markanvändning ska då ställas i relation till den befintliga jordbruksmarkens värden. Hur framtida bebyggelse kan integreras med det gröna stråk som går genom platsen är en viktig förutsättning.

U6 – SVÅGERTORP/PETERSBORG

Svågertorp är idag ett renodlat handelsområde med gles och låg bebyggelse. Med en delvis annan markanvändning finns det potential att utnyttja det stationsnära läget på ett mer yteffektivt sätt. Området Petersborg, söder om Svågertorps station och nära Naffentorps trafikplats, ligger också mycket centralt i regionen. Den framtida användningen av Petersborgs bör utredas och jordbruksmarkens värde ska då ställas mot en annan markanvändning.

U7 – LOCKARP

Västra delen av Lockarp består idag främst av jordbruksmark. I delen som omgärdas av järnväg finns även nya och befintliga verksamhetsområden. En framtida fortsatt befolkningsökning i Malmö kommer att innebära behov av fler verksamhetsområden i staden. Lämpligheten för ett nytt verksamhetsområde någonstans längs Yttre ringvägen mellan Petersborgs trafikplats och Lockarps trafikplats ska därmed utredas och ställas i relation till den befintliga jordbruksmarkens värden.

U8 – KVARNBY

Kvarnby består idag till stor del av jordbruksmark, natur och mark för fritidsändamål i form av en golfbana. Översiktsplanen föreslår en utvidgning av naturområdet Husie mosse österut till Kvarnbyvägen. Markanvändningen i området mellan Kvarnbyvägen och Yttre Ringvägen, samt den del av golfbanan som ligger öster om Yttre Ringvägen, ska utredas för att få till en lämplig struktur och en bra balans mellan olika markanvändningar i området. En förutsättning för utredningen är att minst 40 procent av området i framtiden ska utgöras av park/natur. Detta park- och naturområde ska vara sammanhängande med Husie mosse. Övrigt ska utgöras av exploaterbar mark.

U9 – KRUMBY

Krumby är en liten by som ligger längs Trelleborgsbanan. Med ett nytt stationsläge skulle byn kunna växa och erbjuda många nya bostäder. Närheten till kommungränsen mot Vellinge och oklarheter kring en framtida dragning av väg 101 är några av de planeringsförutsättningar som behöver studeras vidare.

U10 – OXIE

Det finns goda skäl att ytterligare studera möjligheterna till exploatering i anslutning till Oxie station och Oxie centrum. I ett sådant sammanhang kan till exempel den centralt belägna Galgebacken prövas för bland annat bostäder. Bebyggelse på backen kan påverka Oxies landskapsbild, men kan också bidra till att Oxies bebyggelse upplevs mindre fragmenterad.

ANDRA PLANER OCH MÅL

GÄLLANDE FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANER

För tre områden i Malmö gäller fördjupade geografiska översiktsplaner. Dessa omfattar Nyhamnen, Södra Kirseberg och Östervärn, samt södra Hyllie. De fördjupade översiktsplanerna gäller parallellt med översiktsplanen och fördjupar ställningstaganden för respektive områden.

Arkitekturstaden Malmö är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som gäller för hela kommunens yta. För att veta översiktsplanens intentioner är det viktigt att läsa respektive fördjupning och tillägg till översiktsplanen. Vilka områden som gäller för fördjupningarna finns markerat i kartlager under fliken *Riktlinjer med kartor*.

Läs mer:
Arkitekturstaden Malmö
Översiktsplan för södra Hyllie
Översiktsplan för Nyhamnen
Översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn

FRÅN GLOBALA TILL LOKALA MÅL

Globaliseringen innebär att händelser och beslutsfattande i olika delar av världen får allt större betydelse lokalt. Malmö stad följer och utövar inflytande i de frågor som direkt eller indirekt påverkar staden och dess invånare. Detta avsnitt beskriver den målstruktur som översiktsplanen ingår i och olika globala, nationella och regionala mål som har relevans för översiktsplanen.

Målstruktur

Mål för hållbar utveckling formuleras på global, nationell, regional och kommunal nivå. Mål som formuleras på de olika nivåerna bryts ner och konkretiseras för att bli nåbara. Stadsbyggande och planering har en avgörande roll för möjligheten att nå en hållbar framtid. Nationella mål, planer och program som syftar till hållbar utveckling är därför grundläggande för översiktsplaneringen. Några viktiga målområden är miljö, klimat, natur, boende, transport- och infrastruktur, gestaltad livsmiljö, kulturmiljö, folkhälsa, friluftsliv, jämställdhet, funktionshinder och barns rättigheter. Flera av målområdena går in i varandra och överlappas av Agenda 2030. För ett antal av dessa mål finns även regionala mål och strategier.

På vilket sätt översiktsplanen beaktar ovan nämnda mål framgår av översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer, ett antal sektorsprogram kopplade till olika strategiområden i översiktsplanen samt *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning*.

I följande avsnitt redovisas nationella och regionala mål samt styrdokument som bedöms ha starkast koppling till översiktlig planering i Malmö. I avsnittet *Prioriterade inriktningar* redovisas den översiktliga planeringens fokus för att nå målsättningarna i Agenda 2030. I översiktsplanens avsnitt *Strategier* redovisas kommunala mål, strategier och sektorsprogram som är kopplade till respektive strategiområde.

FN:s globala mål - Agenda 2030

Malmö stad har under lång tid arbetat med de olika dimensionerna av hållbarhet och Agenda 2030 kan sägas utgöra paraply för målsättningar i översiktsplanen. Agenda 2030 har som grundprincip att ingen ska lämnas utanför, alltså att hållbar utveckling ska komma alla till gagn och att ett särskilt fokus ska riktas till dem som riskerar att inte ta del av samhällsutvecklingen. Agenda 2030 innehåller 17 mål och 169 delmål som tillsammans utgör FN:s globala mål för hållbar utveckling. Målen är integrerade och

odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Malmö stad var den första kommunen i Sverige som skrev under Agenda 2030. Inför budget 2019 integrerades och konkretiserades de globala målen i kommunfullmäktigemålen för att 2020 bli en del av budgetprocessen. De tre hållbarhetsdimensionerna och Agenda 2030 genomsyrar därmed samtliga Malmö stads verksamheter och översiktsplanen.

I *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning* görs en bedömning av hur översiktsplaneringens inriktning bidrar till att nå Agenda 2030. En uppföljning av Agenda 2030 görs även årligen av Malmö stad.

Läs mer:
Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning
Agenda 2030 i Malmö

Mål kopplade till livsmiljö och jämlikhet

En rad nationella mål stödjer en god livsmiljö och utvecklingen mot ett mer jämlikt samhälle. Detta är viktiga utgångspunkter för översiktsplanen. Det nationella målet för gestaltad livsmiljö som formulerades 2018 innebär att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle. Sveriges övergripande folkhälsomål är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara klyftorna inom en generation. Definitionen av hälsa är inte bara avsaknad av sjukdom, utan ett tillstånd av fysiskt, mentalt och socialt välmående.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Det övergripande målet för friluftslivet är att är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen. Allemansrätten utgör en förutsättning för detta. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö.

Barnens rättigheter i samhället har förtydligats genom att barnkonventionen sedan januari 2020 är lag i Sverige. Barnkonventionens grundprinciper utgår bland annat från att barnets bästa ska beaktas i varje beslut som rör barn och att barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad. Malmö ska utgöra en god uppväxtmiljö för barn och unga, vilket genomsyrar översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer. I *Barnkonsekvensbedömning av översiktsplan för Malmö* görs en genomlysning av översiktsplanens inriktningar och påverkan på barns miljö och uppväxtvillkor.

År 2010 tillsattes en kommission för ett socialt hållbart Malmö och 2013 lade Kommissionen fram rapporten *Malmös väg mot en hållbar framtid. Hälsa välfärd och rättvisa.* Utgångspunkten i rapporten var att alla Malmöbor ska ha förutsättningar för god hälsa på lika villkor. Slutsatserna i rapporten och de efterföljande uppdragen har lett till nya och fördjupade kunskaper om socialt hållbar utveckling med minskad ojämlikhet avseende hälsa i Malmö. Dessa är tillsammans med ovan nämnda målområden förutsättningar för Malmös översiktsplanering. Under 2020 tillsatte kommunstyrelsen en Tillväxtkommission för att belysa vad som behöver göras för att fortsätta utveckla den ekonomiska tillväxten samtidigt som den är hållbar och inkluderar dem som idag står utanför arbetsmarknaden.

Läs mer:
Malmökommissionen
Tillväxtkommissionen
Barnkonsekvensbedömning
Utvecklingsplan för arbetet med barnets rättigheter i Malmö stad

Mål kopplade till klimat, samt gröna och blå strukturer

Fokus på hållbart stadsbyggande har funnits med i Malmö sedan 1990-talet och ambitionen att vara en ledande miljöstad genomsyrar stadens arbete och planering. *Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030* samverkar med översiktsplanen för att bidra till att den globala uppvärmningen hålls under 1,5 grader och samtidigt uppnå FN:s globala mål för att öka livskvaliteten för stadens invånare och stärka samhällets resiliens och konkurrenskraft.

EU:s medlemsstater har förbundit sig att begränsa utsläppen av växthusgaser. Det långsiktiga målet för den svenska klimat- och energipolitiken är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. De svenska miljömålen omfattar ett generationsmål och sexton miljökvalitetsmål med tillhörande etappmål. Målen har även brutits ner till regional nivå.

Läs mer: *Miljöprogram för Malmö stad*

Infrastruktur och transportpolitiska mål

Högklassig kollektivtrafik i, och förbättrade kollektivtrafikkopplingar mellan, de största städerna i Skåne är avgörande för hållbar pendling. Malmö, de sex andra skånska regionala kärnorna och Region Skåne enades 2015 om gemensamma utgångspunkter för infrastrukturplaneringen i Skåne, den så kallade *Skånebilden*.

En annan viktig regional utgångspunkt i arbetet med infrastruktur och kollektivtrafik är Region Skånes strategi för ett *Hållbart transportsystem i Skåne 2050.* Strategin visar hur Skåne genom sina regionala förutsättningar inom transportsystemet kan bidra till att de globala och nationella målen uppnås. Innehållet i strategin konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet, exempelvis persontågsstrategi och trafikförsörjningsprogram.

Skånes samlade infrastrukturåtgärder samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen beskrivs i *Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033*. Hur järnvägsnätet och europavägarna ska underhållas och utvecklas beskrivs i *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*.

Läs mer:
Skånebilden
Hållbart transportsystem i Skåne 2050
Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033
Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen Committee är en samarbetsorganisation i Nordens största metropolregion med 4,3 miljoner invånare i Sydsverige och Östdanmark. Ambitionen är att Greater Copenhagen ska vara ett globalt center för tillväxt, hållbara lösningar och innovation inom samarbetsområdena grön omställning, arbetsmarknad, infrastruktur, digitalisering och life science.

EU-kommissionen har lyft att Greater Copenhagen kan fungera ännu bättre som en integrerad och funktionell metropol genom att bygga ut infrastrukturen och möjligheter för kollektiva transporter över nationsgränserna. Aktörer i regionen har tecknat en gemensam överenskommelse i form av en trafikcharter som ska utgöra underlag för dialog med statliga myndigheter på båda sidor av Öresund. I trafikchartern tecknas en vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning. Öresundsmetron är en viktig del av visionen.

Läs mer: *Greater Copenhagen Trafikcharter*

Regional utvecklingsstrategi och Regionplan för Skåne

Region Skåne tar varje mandatperiod fram en regional utvecklingsstrategi. Utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* antogs i juni 2020. Syftet med utvecklingsstrategin är att beskriva en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas. Utvecklingsstrategin innefattar en vision och sex visionsmål som handlar om att stärka Skåne vad gäller livskvalitet, hållbarhet, tillväxt, flerkärnighet, miljö, välfärd och globala kopplingar.

Regionplan för Skåne 2022–2040 är den första i sitt slag i Skåne. Planen är inte bindande, utan ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Översiktsplanens inriktning ligger i linje med regionplanens planeringsstrategier.

- Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
- Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Stärka Skånes relationer med omvärlden

Läs mer:
Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030
Regionplan för Skåne

Strukturplan för MalmöLundregionen

Strukturplan för MalmöLundregionen har arbetats fram inom ramen för samarbetet mellan kommunerna i MalmöLundregionen och är en framtidsbild för den gemensamma utvecklingen i kommunerna. Målet är att MalmöLundregionen år 2035 ska vara motorn mitt i Nordeuropa, en hållbar och sammankopplad storstadsregion

med Sveriges bästa livsmiljö. Strukturplanen antogs av MalmöLundregionens styrelse i november 2016 och av kommunstyrelsen i Malmö i mars 2017. Under 2021 justerades strukturplanen för att även inkludera Skurup som ny medlem i MalmöLundregionen. Strukturplanen stödjer Malmö stads prioriterade inriktningar för översiktsplanen och bygger på följande strategier.

MOTORN MITT I NORDEUROPA

- Stärk utvecklingskraften i tillväxtmotorn MalmöLundregionen.
- Stärk tillgängligheten till andra storstadsområden.
- Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som hållbar transit- och logistikregion.

EN HÅLLBAR OCH SAMMANKOPPLAD STORSTADSREGION

- Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk.
- Utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar.
- Stärk MalmöLundregionen som cykelregion.

SVERIGES BÄSTA LIVSMILJÖ

- Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden.
- Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd.
- Stärk och utveckla lokala och unika miljöer som gör regionen attraktiv

Läs mer: *Strukturplan för MalmöLundregionen*



INNEHÅLL, FAQ & BEGREPP

ÖVERSIKTSPLANENS INNEHÅLL

Introduktion
Här finns ett politiskt förord, en sammanfattning av översiktsplanen, utvecklingsförutsättningar i Malmö samt resonemang kring genomförandet av översiktsplanen.

Prioriterade inriktningar
De prioriterade inriktningarna pekar ut de övergripande målsättningarna för att Malmö ska utvecklas hållbart.

Strategier
I detta avsnitt finns strategier för att nå de prioriterade inriktningarna uppdelade i olika teman. Under de flesta temana finns även länkar till fördjupande dokument inom området men som inte är en formell del av översiktsplanen.

Riktlinjer med kartor
Här redovisas riktlinjer för den efterföljande planeringen tematiskt och geografiskt i olika kartlager. Här finns också länkar till gällande fördjupade översiktsplaner.

Utblick halvmiljonstaden Malmö
Utblick bortanför översiktsplanens tidshorisont mot när Malmö kan komma att vara en halvmiljonstad.

Andra planer och mål
Här beskrivs förutsättningarna för hur översiktsplanen och planeringen förhåller sig till globala, nationella och regionala mål, planer och program.

Innehåll, FAQ & begrepp

Här finns svar på vanligt förekommande frågor om översiktsplanen och hjälp att förstå hur översiktsplanen är upplagd och kan användas.

Hållbarhetsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Till översiktsplanen hör även en miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning som redovisar och resonerar kring översiktsplanens konsekvenser för en hållbar utveckling.

Läs mer: *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning*

Granskningsutlåtande

Här redovisas en sammanställning av samtliga yttranden som kom in under granskningsperioden. I utlåtandet är yttrandena sorterade tematiskt med svar angående hur synpunkten hanterats vidare i översiktsplaneprocessen.

Läs mer:
Granskningsutlåtande
Samtliga yttranden
Länsstyrelsens granskningsyttrande

FAQ

Vad är en översiktsplan?

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska stödja och inspirera offentliga och privata aktörer i beslut och arbetsmetoder så att Malmö utvecklas hållbart på lång sikt. Översiktsplanen ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas, samt hur den byggda miljön ska utvecklas.

Är översiktsplanen juridiskt bindande?

Nej, översiktsplanen är inte juridiskt bindande. Däremot vägleder den beslut för detaljplanering och bygglov som är juridiskt bindande.

Vilka ansvarar för översiktsplanen?

Översiktsplanen är kommunens viljeinriktning och den beslutas av kommunfullmäktige.

Hur länge gäller översiktsplanen?

Översiktsplanen har ett perspektiv på 20 år med en utblick mot Malmö som halvmiljonstad, vilket enligt prognoser kan hända någon gång under 2050-talet.

Översiktsplanen gäller dock bara tills en ny översiktsplan beslutas, vilket ska ske varje mandatperiod.

Hur ofta uppdateras översiktsplanen?

Översiktsplanen revideras en gång per mandatperiod, alltså ungefär vart fjärde år.

Hur kan jag påverka innehållet i översiktsplanen?

Under framtagandet av en översiktsplan ställs utkast av översiktsplanen ut under två perioder, samråd och granskning, för att ge medborgarna och andra aktörer möjlighet att tycka till om förslaget. Alla skriftliga synpunkter samlas in och redovisas i samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande.

Vad är huvudinriktningen för Malmös översiktsplan?

Malmös översiktsplan utgår från en hållbar utveckling och har tre prioriterade inriktningar:

- Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
- Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö
- En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

Konkret innebär inriktningarna att Malmö ska växa huvudsakligen i stationsnära lägen och innanför Yttra Ringvägen med stort fokus på att minska fysiska och mentala barriärer, mer grönska och hållbara transporter.

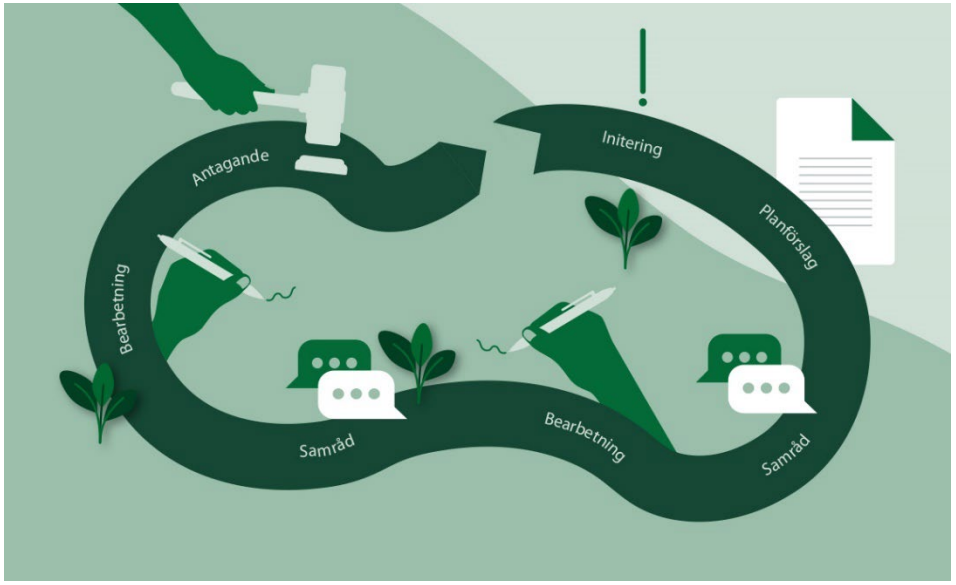
Hur läser jag ÖP/vilka delar består den av?

Se avsnitt *Översiktsplanens innehåll* ovan.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Varje kommun i Sverige ska enligt Plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden, samt den byggda miljön ska användas och utvecklas. Bestämmelserna i Plan- och bygglagen syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Översiktsplanen tas fram i flera steg med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter på planförslaget i samrådsskedet och granskningsskedet, innan planen slutligen antas av kommunfullmäktige.



Översiktsplanens roll

Översiktsplanen är ett strategiskt och visionärt dokument som gäller för hela kommunen och ska säkerställa att det finns en handlingsberedskap för utvecklingen de kommande 20 åren. Översiktsplanen ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas varje mandatperiod av kommunfullmäktige. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men den ligger till grund för efterföljande planeringsled och andra strategiska och långsiktiga beslut.

Översiktsplanen ska ange kommunens övergripande utvecklingsstrategi såväl som grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden. Översiktsplanen ska främja allmänna intressen och redovisa kommunens syn på hur riksintressen ska tillgodoses. Med utgångspunkt i natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska planeringen bland annat bidra till en väl fungerande bebyggelsestruktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Eftersom översiktsplanen är både visionär och strukturerande är den betydelsefull för flera olika aktörer. Det är genom översiktsplanen som kommunen redovisar den planerade utvecklingsinriktningen för medborgare, näringslivet och myndigheter.

Översiktsplanering i Malmö

Malmö stads översiktsplanering sker enligt en kontinuerlig modell vilket innebär att översiktsplanen revideras varje mandatperiod. I maj 2019 gav kommunstyrelsen stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att göra en översyn av Malmös översiktsplan med inriktningen att de prioriterade inriktningarna i Malmös då gällande översiktsplan ligger fast och att den nya översiktsplanen ska innehålla en utblick mot Malmö som halvmiljonstad.

Under våren 2020 var översiktsplanen på samråd och under sommaren och hösten 2022 var den på granskning. Efter varje remissrunda har översiktsplanen justerats utifrån de synpunkter som kommit in. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige XXX.

SÄRSKILDA BEGREPP

Cirkulära lösningar är en form av kretslopp där så lite som möjligt av jordens resurser används och där olika typer av resurser återanvänds istället för att kasseras.
Civilsamhälle är en del av samhället som är oberoende av staten och näringslivet och består av organisationer och grupper som arbetar för samhällsnyttiga mål.
Delningsekonomi innebär att dela, hyra eller låna saker istället för att äga dem. Begreppet innefattar både produkter och tjänster.
Funktionsblandning innebär olika typer av verksamheter och bostäder i närheten av varandra.
Grön tillväxt sker utan negativ påverkan på miljön. Det kan exempelvis innebära satsningar på hållbara lösningar som miljöteknik. Detta bidrar till att driva på den ekonomiska utvecklingen generellt och ökar därmed handlingsutrymmet för hållbar utveckling på alla plan.
Industriell symbios innebär att dela och dra nytta av restresurser för en effektivare användning och minska behovet av obrukade råvaror. Restresurser kan till exempel vara spillvärme, spillkyla, avfall och restprodukter.
Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från naturens förmåga att lösa samhällsutmaningar.
Recipient kallas det vattendrag, sjö eller hav som avlopps- eller dagvatten leds till.
Resiliens innebär den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas.
Universell utformning innebär design av produkter, miljöer, program och tjänster så att dessa ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning.

Granskningsutlåtande
till översyn av *Översiktsplan för Malmö*

SAMTLIGA REMISSYTTRANDEN

inkl. reservationer och särskilda yttranden

maj 2023

Malmö stad

Yttranden

Anna Lethagen 4
Anna Snellman 5
APL 6
Arbetsmarknads- och socialnämnden 19
Arvid Dellien 25
Boplats Syd 26
Burlövs kommun 28
Camilla Zethraeus 32
Carolina de Miranda 33
Centrala Sacorådet i Malmö stad (SACO) 34
Cykelfrämjandet Malmö och Lund 35
David Raflund, Maria Krsmanovic, Joachim Nilsson, Magnus och Matilda Sjögren, Annicka Bunte, Marianne och Bertil Andersson, Johan och Christina Åman, Julia Agartz, Patrik Karlsson, Vera Miloradovic, Magnus Lundin, Mirja Bergman, Ulla Roth, Eddi Brander och Eva Nilsson 40
Deeqa Musa 46
Elin och Theodor Hakestam 47
Eslövs kommun 48
Eva Månsson 50
Fabian Heuvres 51
Fastighetsägarna Syd 54
Fotgängarnas förening 58
Fritidsnämnden 60
Funktionsstödsnämnden 62
Förskolenämnden 66
Galerie Börjeson AB 71
Grundskolenämnden 74
Gymnasie- och vuxenbtbildningsnämnden 77
Göteborgs stad 80
Hansi Biederman, Christi Kara 81
Helsingborgs stad 82
Hinton Golf Holding AB 83
ICA Fastigheter 86
Jamii Trivin 87
Jernhusen AB 88
Joachim Rosenquist 91
Joakim Hallberg 92
Jordens vänner Malmö-Lund 93
JS produktutveckling 96
Kulturnämnden 97
Lantbrukarnas riksförbund (LRF) 103
Lantmännen 107
Lantmäterimyndigheten i Malmö stad 109
Limhamns företagsgrupp 110
Limhamns miljöförening 112
Linköpings kommun 113
Lotta 114
Lomma kommun 115
Lunds kommun 119
Lunds universitet 121
Länsstyrelsen Skåne 122
Magnus Rippe 143
Malmö centrala pensionärsråd 144
Malmö Citysamverkan 146
Malmö Ideella 147
Malmö Idrottsföreningars Samorganisation 149
Malmö sjöscoutkår 153
Malmö stads funktionshinderråd 156
Maria Sandström 157
Martina Phalén 158
Miljönämnden 159
MKB Fastighets AB 164
Metroselskabet 168
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) 169
Mårten de Miranda 170
Naturskyddsföreningen Malmö 171
Patrik Gertsson, Lena Holmbeck-Gertsson 174
Peder Kristiansson 175
Pernilla Dehlin 180
Pernilla och Håkan Nicklasson 181
Petter de Miranda 183
Post- och telestyrelsen (PTS) 184
Region Skåne 186
Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd 194
Servicenämnden 196
Sjöfartsverket 199
Skanska 200
Skogsstyrelsen 204
Skånes ornitologiska förening 205
SMT Malmö Partner Holding AB (SMT) 206
Statens fastighetsverk (SFV) 208
Statens geotekniska institut (SGI) 213
Svedala kommun 214
Svensk Handel 216
Sveriges geologiska undersökning (SGU) 219
Sveriges kommuner och regioner (SKR) 227
Tekniska nämnden 228
Tillväxtverket 238
Thomas Ingelström 239
Trafikverket 241
Trelleborgs kommun 243
Ulrika Trivin 245
Uppsala kommun 246
VA SYD 247
Vellinge kommun 254
Vinnova 255
Volito Fastigheter AB 256
Zeniths koloniförening 258
Öresunds Sjövärnskår 260
Örjan Nyberg 261

Reservationer

Moderaterna och Centerpartiet i kommunstyrelsen 190508....262
Vänsterpartiet i kommunstyrelsen 190508....263
Moderaterna och Centerpartiet i stadsbyggnadsnämnden 190627....264
Sverigedemokraterna i hälsa-, vård- och omsorgsnämnden 200610....265
Sverigedemokraterna i tekniska nämnden 200612....266
Moderaterna i tekniska nämnden 200612....267
Vänsterpartiet i tekniska nämnden 200612....268
Moderaterna och Centerpartiet i servicenämnden 200616....270
Moderaterna i miljönämnden 200617....271
Sverigedemokraterna i miljönämnden 200617....272
Sverigedemokraterna i arbetsmarknads- och socialnämnden 200617....273
Moderaterna i stadsbyggnadsnämnden 220427....274
Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden 220427....275
Sverigedemokraterna i stadsbyggnadsnämnden 220427....276
Moderaterna i kommunstyrelsen 220607....278
Sverigedemokraterna i kommunstyrelsen 220607....279

Särskilda yttranden

Miljöpartiet i kommunstyrelsen 190508....281
Sverigedemokraterna i kommunstyrelsen 190508....282
Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden 190627....283
Moderaterna och Centerpartiet i stadsbyggnadsnämnden 200123....285
Sverigedemokraterna i stadsbyggnadsnämnden 200123....286
Vänsterpartiet i stadsbyggnadsnämnden 200123....287
Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden 200123....288
Moderaterna och Centerpartiet i kommunstyrelsen 200304....294
Vänsterpartiet i kommunstyrelsen 200304....295
Miljöpartiet i kommunstyrelsen 200304....296
Sverigedemokraterna i kommunstyrelsen 200304....302
Moderaterna och Centerpartiet i hälsa-, vård- och omsorgsnämnden 200610....303
Miljöpartiet i tekniska nämnden 200612....304
Moderaterna och Centerpartiet i funktionsstödsnämnden 200615....311
Sverigedemokraterna i funktionsstödsnämnden 200615....312
Vänsterpartiet i funktionsstödsnämnden 200615....313
Vänsterpartiet i servicenämnden 200616....315
Sverigedemokraterna i servicenämnden 200616....316
Vänsterpartiet i miljönämnden 200617....317
Miljöpartiet i arbetsmarknads- och socialnämnden 200617....319
Moderaterna och Centerpartiet i arbetsmarknads- och socialnämnden 200617....320
Liberalerna i stadsbyggnadsnämnden 220427....321
Socialdemokraterna, Liberalerna, Centerpartiet och Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden....322
Vänsterpartiet i stadsbyggnadsnämnden 220427....323
Miljöpartiet i kommunstyrelsen 220607....325
Vänsterpartiet i kommunstyrelsen 220607....327

Anna Lethagen

Hej,

Här kommer min synpunkt på platsspecifika riktlinjer för: ”Sofielunds industriområde, Annelund” i ÖP:

I kartan finns platsspecifika riktlinjer för områdena: ”Sofielunds industriområde, Annelund”.

Under rubriken förklaras vad som ingår i Sofielunds industriområde. Jag saknar dock en beskrivning av Annelund. Annelund består till nästan 100 % av bostäder och därför bör detta området inte ingå i samma platsspecifika riktlinjer som Sofielunds industriområde. Det är mer relevant att Annelund är ett eget område eller står tillsammans med närliggande bostadsområde/-en. Alternativt att Annelund står kvar tillsammans med Sofielunds industriområde, men då även förklaras lika ingående som industriområdet.

Med vänlig hälsning,
Anna

Adress: Anna Lethagen
Vitemöllegatan 7H
214 42 Malmö

tel: 0709669916

Anna Snellman

Hej!

Överlag ser det bra ut. Gällande Möllevången och södra/norra Sofielund är det önskvärt att beakta biologisk mångfald samt införa mätningar av antalet hårdytor och grönytor.

I samband med ombyggnation från vind till lägenhet bör miljömässiga faktorer på taket läggas till. Byggnadsställningarna är på plats i cirka åtta månader. Man borde kunna lägga solpaneler på taken och/eller skapa bikupor för bin och humlor på vindstaken.

I samband med byggande av vindslägenheter bör arbetstiden och bullret per dag kortas ned med social hänsyn till småbarnsföräldrar och pensionärer. Hade t.ex MKB haft större budget till fler byggarbetare på Möllevångsgatan, hade de kunnat bli klara på mycket kortare tid.

Mvh

Anna Snellman

Malmöbo.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ

Översyn 2019 – 22, Granskningshandling juni 2022

- APL Fastigheter AB, Box 5071, 141 05 Kungens Kurva

- Apotek Produktion & Laboratorier AB, Box 17, 201 20 Malmö

Besöksadress: Celsiusgatan 43, Malmö

Synpunkter på granskningshandling



Kungens Kurva/Malmö

2022-10-31

Terese Schumann-Lindberg

APL Fastigheter AB, Styrelseledamot

Apotek Produktion & Laboratorier AB, Enhetschef Hållbart företag

Terese.Schumann-Lindberg@apl.se

Synpunkter på granskningshandling

APL Fastigheter AB (Org.nr: 556773 – 4735) (”APLFA”) och verksamhetsutövaren Apotek Produktion & Laboratorier AB (Org.nr: 556758 – 1805) (”APL”) inkommer med synpunkter rörande översyn av Översiktsplan för Malmö stad (”ÖP 22”).

APL bedriver idag verksamhet på fastigheten Spiralen 9 i Malmö. Verksamheten består i tillverkning av läkemedel och bedrivs i enlighet med gällande tillstånd enligt miljöbalken. Maximal produktion är 1 500 ton per år och det är den volym som är relevant för Malmö stad att förhålla sig till vid planering av markanvändning i närheten av APL:s verksamhet.

Verksamheten omfattas alltså av rättskraften i 24 kap. 1 § miljöbalken såvitt det avser de frågor som prövats vid tillståndsprocessen. Förutom riskaspekten och omgivningsbuller kan ytterligare relevanta frågor vara transporter och avfallshantering.

Stadsbyggnadskontorets svar på APL:s samrådsyttrande är att området långsiktigt och successivt ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse och att denna ska anpassas till befintliga verksamheter, till exempel APL:s verksamhet. Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen därför inte motverkar APL:s verksamhet.

APLFA/APL har dock vid ett flertal tillfällen de senaste åren drabbats av situationer där Malmö stad vid planering och lovgivning inte har tagit hänsyn till APL:s verksamhet genom att antingen basera sina bedömningar på en inaktuell riskbedömning eller på en volym som grovt understiger den tillståndsgivna produktionsvolym som omfattas av det tillstånd till miljöfarlig verksamhet som APL innehar. Nu senast (augusti - oktober 2022) rör det lovning på fastigheten Katrinelund 30 där Malmö stad i beslut om bygglov 2022-10-27 (protokoll 2022-10-31) inte tar hänsyn till behovet av buffertzon (50 m) sett till risk eller det omgivningsbuller som APL:s verksamhet ger upphov till.

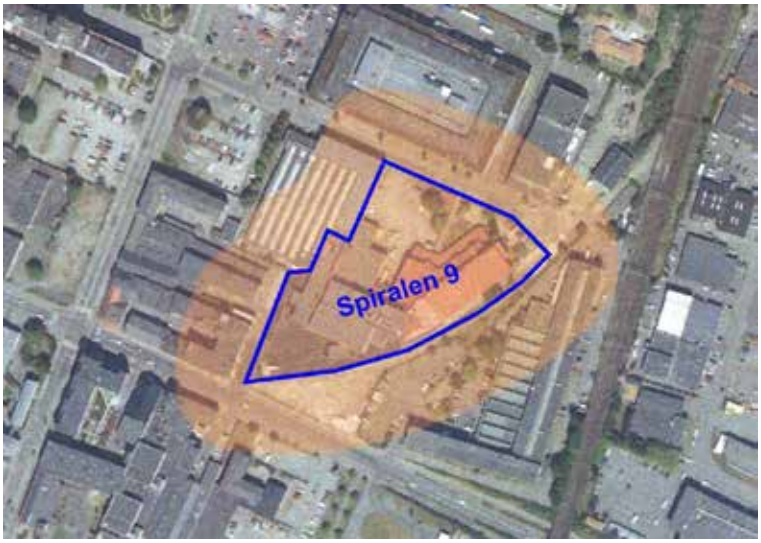
APL innehåller idag sitt bullervillkor, men måste sett till hur villkoren i tillståndet är formulerade även framgent tillse att bostäder inte anläggs på sätt som gör att gällande villkor överskrids. Visserligen har undantag numera införts i miljöbalken (se bland annat 16 kap. 2 d § och 26 kap. 9 a §) men risken finns fortfarande att en åtalsanmälan görs och då måste APL gå igenom en åtalsprocess även om straffansvar inte kan utkrävas jämlikt 29 kap. 4 § miljöbalken. Dessutom krävs nya detaljplaner för att undantagsbestämmelserna ska kunna tillämpas. APL och APLFA har noterat flertalet lovgivningsprocesser som påverkar APL:s verksamhet som sker inom områden där genomförandetiden för detaljplanerna gått ut och där detaljplanernas ålder gör att det inte finns beräknade bullervärden som gör att undantagsbestämmelserna kan tillämpas. Det innebär att ny bebyggelse eventuellt tillkommer som gör att APL måste inskränka sin verksamhet. Där förbehåller sig APL rätten att återkomma med eventuella anspråk på ersättning till följd av förlorad produktionsvolym etcetera.

Vidare är det så att även om bullerfrågan löses genom områdesbestämmelser med beräknade bullervärden så kvarstår hela frågan om buffertzon i förhållande till de kemikalier APL hanterar i sin verksamhet. Ändrade förhållanden i omgivningen kan föranleda att APL inte kan bedriva den verksamhet som omfattas av tillståndet, vilket även Malmö stad konstaterar i sitt stödunderlag ”Stadsutveckling i industrinära lägen”; ”*Tillståndsprövningen utgår från förutsättningarna, till exempel vad gäller närhet till bostäder, vid tidpunkten för tillståndsbeslutet. Om planläggning görs som ändrar på detta förhållande, kan villkoren för verksamheten komma att skärpas, alternativt kan det bli svårare att förnya ett tillstånd eller utöka verksamheten.*”

APLFA/APL är medvetet om att frågan nu rör en översiktsplan men vill ändå tillse att frågan faktiskt behandlas eftersom förändringar i närområdet är verksamhetskritiska på så sätt att de kan medföra att APL:s

verksamhet inskränks eller helt måste upphöra. Detta äventyrar således APL:s samhällsuppdrag att av staten vara ålagda att tillhandahålla de läkemedel som förskrivs.

APL anser således att det tydligt måste anges i översiktsplanen att APL:s befintliga verksamhet är något som Malmö stad *ska* ta hänsyn till vid kommande detaljplaner och lovgivning samt att den buffertzon (50 m) som finns runt anläggningen ska framgå av översiktsplanens kartunderlag. Hänvisning *ska* ske till APLFA:s och APL:s PM ”Stadsutveckling i APL:s närhet”, upprättat 2022-06-21 och signerat 2022-06-27 (bilaga 1). Detta *ska* finnas med som ett planeringsunderlag till översiktsplanen och den absoluta buffertzonen enligt figur 1 *ska* läggas till i kartlagret med uppmärksamhetsavstånd till miljöfarlig verksamhet. Bostäder, annan övernattning eller känslig verksamhet (till exempel skolor, förskolor) *ska* inte tillåtas inom buffertzonen. Buffertzonen kan benämnas ”Bolagsspecifika buffertzoner” i kartverktyget, så blir den generell.



Figur 1. Buffertzon (50 m) runt APL:s verksamhet på Spiralen 9. Kartunderlag från Lantmäteriet.

I **Granskningshandlingen på sidan 77** framgår **Platsspecifika riktlinjer för Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem**. Ingressen till riktlinjerna bör omformuleras enligt följande för att poängtera att det i området fortfarande finns aktiv och livskraftig läkemedelsindustri som det behöver tas största hänsyn till i planprocessen, likt vad som görs under platsspecifika riktlinjer för Sofielunds industriområde rörande Pågen AB och AB Stadex. Av detta skäl bör ingressen i stället lyda;

”Delar av området utgör Malmös äldsta verksamhetsområde och rymmer idag en aktiv och livskraftig läkemedelsindustri (Sever Pharma Solutions, Magle Chemoswed AB och Apotek Produktion & Laboratorier AB) som måste säkras en långsiktigt stabil tillvaro. Sedan 1970-talet har många andra verksamheter avvecklats och industribyggnader rivits. Planering och byggande av främst bostäder pågår och området är på väg att utvecklas till att bli en integrerad del av innerstaden.”

Första punkten bör också omformuleras enligt följande;

- *”Området ska successivt övergå till blandad stadsbebyggelse. Omvandlingen ska ske så att livskraftiga verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området enligt sina tillstånd för miljöfarlig verksamhet, vilket kan innebära begränsningar för bland annat bostadsbyggande, förskolor, samlingslokaler med mera. Uppmärksamhetsavstånd och bolagsspecifika buffertzoner för miljöfarliga verksamheter ska vara styrande i omvandlingen.”*

I de Platsspecifika riktlinjerna nämns bland annat utbyggnadsområdet Norra Sorgenfri. I kartunderlaget anges för **”Kapacitet i utbyggnadsområden”** området i Kv. Spiralen enligt figur 2 (med fastighetsgräns för Spiralen 9 inlagd i gult).



Figur 2. Utbyggnadsområde Kv. Spiralen. Fokus 1.

Enligt kartan visar den utbyggnadsområden med 200 bostäder, 200 arbetsplatser och 100 förskoleplatser, där detaljplaneringen inte har dragit i gång än, men är tänkt att området kommer att börja detaljplaneras innan år 2030 (Fokus 1). Gränsen för utbyggnadsområdet är feldragen, då den går rakt genom APLFA:s fastighet Spiralen 9, vilket framgår av figur 2, gränsen ska i stället gå enligt den blå linjen längs med Spiralen 10 och 11, samt österut omfattande Spiralen 12. APLFA förutsätter att kartverktyget rättas till av Stadsbyggnadskontoret. Redan på detta stadium måste i så fall förbehåll läggas in om en skyddsbarriär med kontor, mobilitetshus eller liknande längs gränsen mot Spiralen 9 som uppfyller APL:s buffertzon (50 m). Detta gäller inte Spiralen 12 som föreslås förberedas för en ny in-/utfart till/från Spiralen 9 samt i övrigt utformas som parkområde (se figur 3, jämförelse med dagens situation).



Figur 3. Spiralen 12. Utdrag från utkast till Förslag med situationsplan och beskrivning. Ansökan om ny detaljplan för Kv. Spiralen 6, 10, 11 och 12 med flera i Malmö. Trianon AB och FOJAB, 2021-11-30.

Enligt Trianon:s/FOJAB:s utkast beskrivs utvecklingen för Spiralen 12 som att det i förslaget finns ett förslag till ny in-/utfartsväg till APL:s lastgård i söder för att styra om trafik från den framtida lokalgatan till den större Industrigatan, på så sätt minimeras också tung trafik inom kvarteret. Redan idag är in-/utfarten och lastgården trång och inklämd, vilket kan åtgärdas genom ny utökad in-/utfart mot Industrigatan. Förslagsvis skapas här en park som ansluter till det norrgående stråket mellan Spiralen 9 och Tangenten 2, vilket tillför kvalitet till befintligt gc-stråk. Spiralen 12 är således av stor vikt för APL, då exploatering av Spiralen 10 kommer att ske genom ovan utpekat utbyggnadsområde, vilket innebär att nuvarande gemensamhetsanläggning kommer att bli till lokalgata och således blir det problematiskt för Bolaget avseende in-/utfart till anläggningen från Industrigatan. I detta sammanhang skulle APL behöva utnyttja Spiralen 12 för att bygga en bättre mer funktionell och trafiksäker in-/utfart till/från Spiralen 9, för att bland annat undvika köer på Industrigatan av tung trafik in till fastigheten. I dagsläget kan köer på uppemot en timma förekomma.

Länsstyrelsen påpekar vikten av miljötillståndens starka rättsverkan, **Samrådsredogörelsen, sidan 17**, *”Det är viktigt att översiktsplanen ger en förutsägbarhet för verksamhetsutövare och hur det kan påverka deras verksamheter och eventuella planer på förnyade miljötillstånd. Bolagens eventuella framtida expansion och verksamhetsutveckling kan försvåras eller till och med förhindras om bostäder, skolor och annan störningskänslig markanvändning placeras fel i förhållande till befintliga verksamheter. Verksamheter med laga kraft-vunna tillstånd innebär rättigheter att bedriva verksamhet med en viss omgivningspåverkan enligt givna tillstånd. Länsstyrelsen menar att för verksamheter som är tänkta att vara kvar måste givna tillstånd vägas in i bedömningen om vad som är en fortsatt lämplig markanvändning samt på vilket sätt tillstånden kan vara begränsande för intilliggande bebyggelse och funktioner. En förtätning kan medföra att verksamhetsutövarna måste vidta ytterligare skyddsåtgärder i samband med tillsynsärenden. Detta kan vara skyddsåtgärder som inte var nödvändiga vid tidpunkt för tillståndsgivning.”* Stadsbyggnadskontoret har bemött detta med att *”Granskningshandlingen kompletteras med riktlinjer om att riskhänsyn, verksamhetsbuller och luftemissioner ska bedömas inom uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter samt kartunderlag som visar uppmärksamhetsavstånden.”* APLFA/APL delar Länsstyrelsens ståndpunkt och ser det som positivt att Stadsbyggnadskontoret lagt till riktlinjer och uppmärksamhetsavstånd i Granskningshandlingen, men det är inte tillräckligt då verksamheten på Spiralen 9 fortsatt föreslås ingå i ”Ny blandad stadsbebyggelse”.

Det anges också på **sidan 39 i Granskningshandlingen** att *”blandad stadsbebyggelse omfattar de flesta av stadens funktioner som inte är farliga eller störande”* samt att *”inom blandad stadsbebyggelse ska inga nya verksamheter etableras som innebär oacceptabla risker och olägenheter för omgivningen eller är alltför ytkrävande”*. Detta står i klar strid med APL:s tillstånd för miljöfarlig verksamhet som garanterar Bolaget en rätt till att utveckla och utvidga sin verksamhet inom tillståndets gränser.

Länsstyrelsen tar också upp kända intressekonflikter, **Samrådsredogörelsen, sidan 18**, *”Länsstyrelsen har erfarenhet av att när översiktsplanen är otydlig, saknar vägledning eller inte hanterar förutsättningarna för en tänkt markanvändning på en viss plats är risken stor för att intressekonflikter i kommande prövningar blir mycket svåra eller omöjliga att lösa.”* Stadsbyggnadskontoret har bemött detta med att *”Granskningshandlingen kompletteras med en riktlinje kring att verksamheter i området så länge som möjligt ska kunna fortgå under omvandlingen och att det kan innebära begränsningar för funktioner inom blandad stadsbebyggelse.”* APLFA/APL delar Länsstyrelsens ståndpunkt, men känner ändå en oro för verksamhetens fortsatta drift i området, då det formuleras som *”ska kunna fortgå under omvandlingen”*. Mer exakt har Stadsbyggnadskontoret på **sidan 39 i Granskningshandlingen** formulerat detta som *”Det kan finnas platser i blandad stadsbebyggelse där bostäder, grundskolor och förskolor är olämpliga, till exempel på gränsen mot verksamhetsområden eller nära farliga eller störande verksamheter. Vissa funktioner kan prioriteras över andra beroende på platsens lämplighet och syftet med utvecklingen.”*

Sista stycket är alldeles för vagt och bör i stället formuleras enligt följande; *”Det kan finnas platser i blandad stadsbebyggelse där bostäder eller annan typ av övernattning, skolor och förskolor är olämpliga, till exempel på gränsen mot verksamhetsområden eller nära farliga eller störande verksamheter. Inom bolagsspecifika buffertzoner ska sådan känslig bebyggelse (bostäder eller annan typ av övernattning, skolor, och förskolor) inte tillåtas. Vissa funktioner kan prioriteras över andra beroende på platsens lämplighet och syftet med utvecklingen, men bolagsspecifika buffertzoner ska vara styrande.”*

Punkt 5 och 6 i de Generella riktlinjerna för blandad stadsbebyggelse på **sidan 39 i Granskningshandlingen** bör dessutom ges en tydligare utformning enligt följande;

- *”Inom blandad stadsbebyggelse ska inga nya verksamheter etableras som innebär oacceptabla risker och olägenheter för omgivningen eller är alltför ytkrävande. Miljöfarliga verksamheter ska dock ha garanterad rätt att utveckla och utvidga sina verksamheter inom tillståndets gränser.*
- *Inom uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter ska behov av riskhänsyn, verksamhetsbuller och luftemissioner bedömas (se kartunderlag med Uppmärksamhetsområden för farliga respektive miljöfarliga verksamheter). Bolagsspecifika buffertzoner ska vara styrande och ingen känslig bebyggelse (bostäder eller annan typ av övernattning, skolor och förskolor) ska tillåtas inom dessa.”*

På **sidan 42 – 44 i Granskningshandlingen** behandlas Bebyggelsetäthet. I ingressen konstateras följande;

”Täthet handlar om mångfunktionalitet och koncentration av människor. Kartlagret för bebyggelsetäthet grundas på en analys där närhet till centrum, befintlig och framtida kapacitetsstark kollektivtrafik och service avgör vilken täthetsgrad som är lämplig. Kartans gränser är därmed schematiska och avvägningar om bebyggelsetäthet i varje enskilt område måste hanteras och anpassas i efterföljande planeringsled. Kartan gäller för blandad stadsbebyggelse. Täthet i verksamhetsområden följer en annan logik och har andra drivkrafter.”

Enligt **kartverktyget/kartunderlaget på sidan 42 i Granskningshandlingen** så har Kv. Spiralen Täthetsgrad 3, vilket är den tredje högsta graden av täthet, som exempel nämns Kv. Spårvägen som blivit ett väldigt tättbebyggt område. Det sägs uttryckligen också att området ska domineras av framförallt bostadsbebyggelse. Det tätaste området i Malmö, Kv. Lugnet, har exploateringstal (E-tal) på 1,9 (Täthetsgrad 2). För Kv. Spiralen föreslås E-tal mellan 1,0 och 1,5, vilket innebär väldigt tätt, till exempel har Bo01, E=1,1 och Möllevången E=1,3. Det som sägs i de Generella riktlinjerna avseende bebyggelsetäthet på **sidan 43 i Granskningshandlingen** är oroväckande;

”I områden med ny blandad stadsbebyggelse och vid omfattande omvandling av existerande områden ska en högre bebyggelsetäthet eftersträvas, än på platser i motsvarande lägen som har bebyggts i en annan tid.”

Det ska alltså i Kv. Spiralen strävas efter högre täthetsgrad än Bo01 och Möllevången, vilka anges som referensexempel för Täthetsgrad 3 och återges i figur 4 nedan. Detta utgör såklart ett stort hot mot APL:s verksamhet i Spiralen 9.



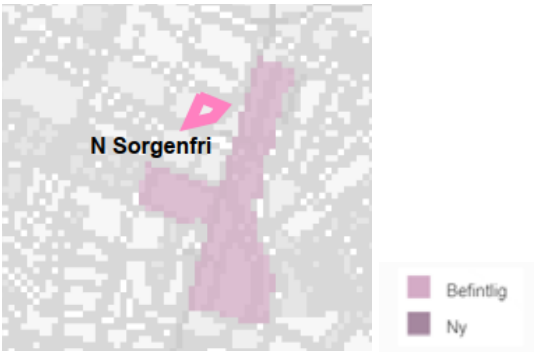
Figur 4. Referensexempel Täthetsgrad 3 enligt sidan 43 i Granskningshandlingen.

Täthet i verksamhetsområden följer en annan logik och har andra drivkrafter enligt **sidan 44 i Granskningshandlingen**, *”Verksamhetsområdens bebyggelsetäthet påverkas av aspekter som logistik, ytor för lastning och lossning, framkomlighet samt att bedriva farlig eller störande verksamhet med mera.”*

Detta är centralt för APL:s verksamhet, alltså kan/ska inte bebyggelsetäthet för blandad stadsbebyggelse tillämpas på en renodlad verksamhetsfastighet som Spiralen 9.

Med bakgrund i ovanstående resonemang och Stadsbyggnadskontorets bemötande av APL:s synpunkter på **sidan 57, 73 och 74 i Samrådsredogörelsen**, anser APLFA och APL att Spiralen 9 fortsatt ska anses vara klassat som befintligt verksamhetsområde. APLFA äger fastigheten och APL bedriver tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet och planerar att så göra för lång tid framöver. Under de senaste åren har mer och mer av verksamheten koncentrerats till Malmö, bland annat genom att flytta Göteborgsverksamheten hit. APL har således ambitionen att fortsätta verka och utveckla sin verksamhet på plats i Malmö. Det innebär således inte någon risk för Malmö Stad att fastigheten inte ska nyttjas. Detta skulle också ligga i linje med den föreslagna klassningen av övrig likvärdig läkemedelsindustri i Norra Sorgenfri (Sever Pharma Solutions och Magle Chemoswed AB). Det utgör också en säkerhet och trygghet för APLFA/APL i den fortsatta stadsutvecklingen i området, särskilt som det pågår en aggressiv detaljplaneprocess på grannfastigheten Tangenten 2 öster om Spiralen 9. Denna process går inte alls att jämföra med motsvarande process som pågår väster om Spiralen 9, där exploatören Trianon AB, har vinnlagt sig om vikten att APLFA/APL är med i processen från början och där APL:s buffertzon styr hur exploateringen kommer att se ut, bland annat med skyddsbarriärer gentemot verksamheten. Ett annat orosmoment som tidigare nämnts i texten är det nyligen beviljade bygglovet på Katrinelund 29/30, där grannehörande genomförts under augusti 2022 kring några detaljer som avviker från antagen detaljplan. APLFA/APL har besvarat detta och givit uttryck för sin oro kring vad som händer om bygglovet beviljas till de föreslagna 580 studentlägenheterna, vilket nu skett. APLFA/APL kommer att överklaga bygglovet. Dessa pågående processer med Tangenten 2/Ugnen 5 och Katrinelund 29/30 bevisar att APLFA/APL inte kan känna sig trygga med annat än att klassningen som befintligt verksamhetsområde bibehålls i ÖP22.

APLFA/APL föreslår således att **kartverktyget/kartunderlaget på sidan 41 i Granskningshandlingen** kompletteras enligt figur 5, för att på bäst möjliga sätt trygga APL:s nuvarande och framtida verksamhet på Spiralen 9.



Figur 5. Spiralen 9 – Befintligt verksamhetsområde.

”Malmö stad arbetar för att vara en stad som välkomnar, förstår och jobbar tillsammans med näringslivet. Ny kunskap och idéer kan ge näringslivet långsiktigt goda utvecklingsmöjligheter. Dialog mellan näringslivet och Malmö stad om långsiktiga visioner och för att lösa konkreta frågor i samband med etableringar och företagslokaliseringar är avgörande för en god näringslivsutveckling i staden.” Denna utfästelse gör Malmö stad på **sidan 24 i Granskningshandlingen**. APLFA/APL ser positivt på detta och förväntar sig därför att APL (Spiralen 9) klassas som befintligt verksamhetsområde för att kunna tillförsäkras en långsiktigt stabil tillvaro enligt vad som fastställs i **Granskningshandlingen på sidan 41** – *”Verksamhetsområden är till för att företag, som av olika skäl är störande för omgivningen, ska kunna säkras en långsiktigt stabil tillvaro.”*

APLFA/APL tolkar Malmö stads formulering *”av olika skäl störande för omgivningen”* som den tidigare uttrycktes i samrådshandlingen, *”verksamheter som är ytkrävande, störande eller förenade med risk ska lokaliseras i särskilda verksamhetsområden”*, därmed är det även av detta skäl fortsatt bekymmersamt för APLFA/APL att verksamheten föreslås klassas som ”Ny blandad stadsbebyggelse” och inte som ”Befintligt verksamhetsområde”, men som konstaterades ovan ser APLFA/APL det som hoppfullt att Malmö stad förstår oron och rättar till klassningsindelningen så att Spiralen 9 fortsatt anges som ”Befintligt verksamhetsområde”.

Det blir då också helt logiskt i förhållande till andra stadsnära industriområden där det finns miljöfarliga/farliga verksamheter (Kv. Masugnen och Kv. Lyckan). Alla dessa anges som ”Befintliga verksamhetsområden” samt även till de 12 kvarter i stadsnära industriområden, där det inte finns några miljöfarliga/farliga verksamheter enligt definitionerna i Granskningshandlingen som anges som ”Befintliga verksamhetsområden”. Verksamheterna i dessa områden består i huvudsak av småföretag i form av grossister, hantverkare, butiker, bilverkstäder etcetera. Det skulle också kännas betryggande för APLFA/APL att ges samma möjligheter som dessa till en långsiktigt stabil tillvaro.

Även MSB och Boverket ger stöd i översiktsplanearbetet för APLFA:s/APL:s mening att Spiralen 9 fortsatt ska klassificeras som ”Befintligt verksamhetsområde” samt att en absolut buffertzon kring APL:s verksamhet ska tillämpas.

MSB:s vägledning för ”Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering” styrker detta. I denna är utgångspunkten för att uppnå tillfredsställande säkerhet vid fysisk planering för och kring verksamheter som hanterar farliga ämnen att upprätthålla ett tillräckligt stort avstånd mellan den storskaliga kemikaliehanterande verksamheten och dess omgivning. Detta eftersom det ofta är den bästa konsekvensreducerande åtgärden som kan tillämpas i fysisk planering.

Boverket ger riktlinjer för lämplig lokalisering rörande riskreducerande åtgärder, hälsa och säkerhet. I dessa konstateras att det är centralt att identifiera var bebyggelseutveckling och lokalisering av infrastruktur och verksamheter är lämpligt i ett långsiktigt perspektiv. Detta för att om möjligt undvika risker

för hälsa och säkerhet och minimera risker som inte kan undvikas. Det är också viktigt för att undvika kostsamma säkerhetshöjande åtgärder i senare skeden och för att inte förhindra utvecklingen av befintliga verksamheter.

Avslutningsvis vill APLFA/APL påpeka olämpligheten att planera bostäder i Tangenten 2 med tanke på både APL:s buffertzon och Uppmärksamhetsavståndet för farligt gods enligt **sidan 59/60 i Granskningshandlingen och enligt kartverktyget** som återges i figur 6 nedan.



Figur 6. Tangenten 2 - Uppmärksamhetsavstånd farligt gods (80 m) samt APL:s buffertzon (50 m).

Inom 80 meter från järnvägens spårkant medges inte bostadsbebyggelse, oavsett boendetäthet. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys, men som det visas i figur 6 är detta så gott som en omöjlig uppgift och ingen hållbar utveckling av området, då APL:s buffertzon också måste tillämpas.

Bilaga 1 - PM - Stadsutveckling i APL:s närhet, upprättat 2022-06-21 och signerat 2022-06-27.

PM
2022-06-21

Stadsutveckling i APL:s närhet

APL bedriver tillståndsgiven läkemedelstillverkning på Spiralen 9 och företaget äger för närvarande även Spiralen 6 (parkering) och Spiralen 11 (kontor samt tomställda lokaler). I APL:s närområde pågår en omfattande stadsutveckling med stort inslag av bostäder. En förändring av användning av mark i anslutning till APL:s verksamhet behöver ske omsorgsfullt där boendes hälsa och säkerhet säkerställs samtidigt som APL:s intressen och tillståndsgivna produktionsrättighet upprätthålls.

I detta PM redovisar APL sin bedömda och i tillstånd fastställda påverkan på omgivningen. Syftet är att förse Malmö stad, fastighetsägare och exploatörer med den information som krävs för att möjliggöra en robust och säker stadsutveckling i APL:s närhet, samtidigt som APL kan bedriva sin tillståndsgivna verksamhet.

Informationen gällande risker för hälsa och säkerhet som redovisas i detta PM kommer från följande källor:

- Länsstyrelsen i Skåne län - Miljöprövningsdelegationen, Tillstånd enligt miljöbalken till fabrik för tillverkning av läkemedel genom enbart fysikaliska processer, SNI-kod 24.42-1, Dnr: 551-25916-05, beslut, daterat 2006-06-29.
- Miljöförvaltningen, Malmö stad, *Angående anmälan om ändring av miljöfarlig verksamhet avseende tillverkning av nya produkter och lagring av kemikalier på Spiralen 9 i Malmö*, ärende: 521:06177-2018, delegationsbeslut, daterat 2018-06-20.
- APL, Malmö, *Riskutredning avseende hantering av farliga ämnen*, utförd av Briab, daterad 2018-05-15.
- APL, Malmö, *Bullerutredning*, utförd av Efterklang, ursprungligen daterad 2021-05-10, uppdaterad under 2022.

<u>Verksamhetsbeskrivning</u>

APL är ett bolag helägt av svenska staten med ett kritiskt samhällsuppdrag under socialdepartementet – att förse svensk sjukvård med individanpassade läkemedel för patienter med särskilda behov. Detta innebär att APL:s huvudsakliga verksamhet är att utveckla, tillverka och tillhandahålla ett medicinskt ändamålsenligt och kvalitetssäkrat sortiment av individanpassade läkemedel, benämnda extempore-läkemedel och lagerberedningar.

APL:s Malmö-anläggning, har en tillståndsgiven produktion på 1 500 ton per år. Produktionsvolymerna varierar över tid för att vid dagens datum nyttja cirka en tredjedel av denna mängd.

APL:s samhällsuppdrag är en tillhandahållandeskyldighet, vilket innebär att Bolaget är ålagda att tillhandahålla de läkemedel som förskrivs. Utmärkande för det APL tillverkar är att läkemedel antingen tillverkas för varje enskild individ som har ett visst behov och, om efterfrågan för ett visst läkemedel ökar, övergår tillverkningen till småskalig industriell tillverkning.

Samhällsuppdraget för med sig att beredskapskapacitet måste finnas för när behov ökar. Tillståndets angivna 1500 ton per år skall säkra det behovet men samtidigt vara en produktionsvolym som förhåller sig till de villkorade skyldigheter och rättigheter som tillståndet innebär. Det innebär att APL:s tillståndsvolym har en viss flexibilitet och att APL med kort varsel kan behöva öka sin produktion till maxvolym. Det innebär i sin tur att alla risker och all bedömning avseende omgivningspåverkan behöver ta hänsyn till teoretisk maxvolym snarare än den för varje enskilt tillfälle utnyttjade delvolymen av tillståndsgiven mängd.

Karaktäristiskt för APL:s verksamhet är att ett stort antal olika kemikalier hanteras i en process som anpassas utefter behov och därför är föränderlig över tiden. Därutöver tillkommer mer kontinuerlig produktion av läkemedel där det finns ett fortlöpande behov. Till följd av detta kan sammansättning och fördelning över hanterade kemikalier förändras över tid. Verksamheten bedrivs på ett flexibelt men samtidigt robust sätt för att kunna hantera dessa förändringar.

I Figur 1 visas hur APL disponerar fastigheten Spiralen 9 med godsmottagning, lager, produktion och lab. Godsmottagningen sker från Industrigatan och det sker i idag cirka 20 godstransporter per dygn.



Figur 1. APL:s verksamhet på Spiralen 9. Kartunderlag från Lantmäteriet.

APL:s strategi för det olycksförebyggande och skadebegränsande arbetet karakteriseras av ledord som minimera och avskilja. Farliga kemikalier hanteras i så små volymer som möjligt och de förvaras avskilt för att i största möjligaste mån skydda dem från bränder eller andra olyckshändelser.

Omgivningspåverkan

APL:s verksamhet kan påverka människors hälsa och säkerhet med utsläpp till luft, buller och industriolyckor. APL:s utsläpp till luft är låga. Buller kommer från lastbils- och persontransporter, fläktar, kylare samt ventilationsaggregat. APL uppfyller tillståndsgivna bullervillkor mot närmst belägna bostäder vid tidpunkten för beviljat tillstånd (2006), vilka befinner sig på cirka 140 meters avstånd från verksamheten. Bolaget uppfyller även bullervillkoren (2021) vid den numera närmaste bostaden, Grytan 1, på cirka 70 – 80 meters avstånd.

Brand i verksamheten utgör den största risken för påverkan på människors hälsa. Brand kan uppkomma i verksamheten på flera platser och APL har vidtagit flertalet åtgärder för att minska omgivningspåverkan. Brandfarliga respektive giftiga kemikalier och avfall förvaras separerat och brandsäkert. Det finns rutiner för hur kemikalier används i verksamheten, samt hur kemikalier förvaras. Vidare finns insatsplaner och rutiner för att riskbedöma nya kemikalier.

I vissa fall är det inte möjligt att förvara kemikalier brandsäkert och separat, exempelvis vid godsmottagningen och i produktionen. Om det uppstår en brand där kan skadliga kemikalier spridas i luft. I ett så kallat värsta fall med brand i en produkt som genererar särskilt giftig brandrök krävs ett skyddsavstånd på cirka 30 meter. Beräkningen utgår från de volymer som för närvarande hanteras, det vill säga när en tredjedel av tillståndsgiven mängd nyttjas.

Riskhänsyn i APL:s närhet

Med nuvarande produktionsmängd är skyddsavståndet till verksamheten cirka 30 meter, men konsekvenser vid en brand beror främst på hur stor mängd som hanteras vid varje enskilt tillfälle. Om denna mängd skulle öka, exempelvis om företagets kapacitet ändras, är det rimligt att ta höjd för detta när närområdet ska utvecklas. Med dubblerad, samtidig produktion ökar skyddsavståndet vid brand till cirka 50 meter. Bränder av detta slag bedöms kunna inträffa i olika delar av verksamheten som godsmottagningen, lagret, produktionen eller i något av laboratorierna.

När APL behöver nyttja sin maximala tillståndsgivna produktionsvolym, beroende av begärda produkter, kan det innebära att APL behöver vidta förändringar i produktionsanläggningen, exempelvis uppföra nya produktionslinjer, omdisponera ytor inom befintliga byggnader, utöka faciliteter för avfallshantering. APL behöver också ta hänsyn till de beredskapsplaner som är under framtagande för att säkra läkemedelsförsörjningen i händelse av kris.

Med beaktande av tidigare utförd riskutredning, *Riskutredning avseende hantering av farliga ämnen*, utförd av Briab, daterad 2018-05-15 samt bedömning för variation av produktionsvolymer måste det vara en buffertzon på 50 meter i alla riktningar, vilket visas i Figur 2. Inom buffertzonen, efter Bolagets granskning av varje enskilt fall, kan finnas exempelvis parkering, handel eller kontor.

En buffertzon på 50 meter är tillräcklig för att undvika allvarliga hälsoeffekter vid en brand, men kan visa sig vara otillräckligt när det gäller att undvika att bli störd av buller. APL vill därför ta del av de utredningar som utförs för att undersöka bullersituationen, då APL behöver säkerställa att exploatörer planerar för åtgärder som kan garantera att Bolagets bullervillkor inte överskrids.



Figur 2. Buffertzon runt APL:s verksamhet på Spiralen 9. Kartunderlag från Lantmäteriet.

Önskemål inför planering av stadsutveckling

APL önskar sammanfattningsvis att följande hänsyn tas när planering för stadsutveckling sker i närhet av APL:s anläggning:

- Alla bedömningar av risker måste göras med hänsyn till maximal tillståndsgiven produktionsvolym om 1 500 ton per år.
- Hänsyn i planering måste tas till riskavstånd om 50 meter.
- Riskutredningar och bullerutredningar måste ta hänsyn till det utrymme för produktionsförändringar som medges inom ramen för APL:s tillstånd.

Apotek Produktion & Laboratorier

Datum: 2022-06-27

Erik Haeffler,
VD APL

Datum: 2022-06-27

Terese Schumann-Lindberg,
APL Fastigheter AB



Malmö stad
Arbetsmarknads- och socialnämnden

Datum
2022-10-31

Adress
205 80 Malmö

Diarienummer
ASN-2020-4364

Yttrande

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Översiktsplan för Malmö
SBN-2018-1156

Arbetsmarknads- och socialnämnden lämnar följande yttrande:

Sammanfattning
Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att föreliggande planförslag på ett föredömligt sätt visar riktningen för Malmös långsiktiga planering.

Arbetsmarknads- och socialnämnden vill understryka vikten av en bostadsförsörjning som tar hänsyn till alla Malmöbors förutsättningar.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser positivt på planförslagets fokus på att åstadkomma ett näringsliv med en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav och en tydlighet kring att det ska eftersträvas arbetsplatser som matchar Malmöbornas utbildnings- och kompetensnivå.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser stora möjligheter i utvecklingen av en mer jämlik tillgång till samhällsservice där lokaler kan samnyttjas av flera verksamheter. Genom samutnyttjade av lokaler och samverkan med andra ökar nämndens möjligheter att nå ut till olika målgrupper.

I planförslagets prioriterade inriktningar är barnperspektivet framträdande men i planens strategier så anser nämnden att perspektivet är mer frånvarande och skulle behöva konkretiseras.

Yttrande
Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar revideringen av översiktsplan för Malmö och anser att föreliggande planförslag på ett föredömligt sätt visar riktningen för Malmös långsiktiga planering.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att de synpunkter som tidigare har framförts av nämnden och förvaltningen under samrådsprocessen i både remissvar, intern förvaltningsremiss och vid deltagande i arbetsgrupper, på ett gott sätt har arbetats in i detta

förslag till översiktsplan. Nämnden välkomnar att Malmöbon och sociala aspekter har fått ett större utrymme.

Genomförande av översiktsplanen

Arbetsmarknads- och socialnämnden understryker vikten av att kontinuerligt analysera konsekvenser av hur planeringen påverkar olika grupper.

Analyserna bör med fördel göras av flera olika professioner och kunskapsbärare för att ge ett helhetsperspektiv, anser nämnden.

Prioriterade inriktningar

Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning

Arbetsmarknads- och socialnämnden instämmer i att det behövs fler arbetstillfällen och möjlighet till egen försörjning för att säkra Malmöbornas fortsatta välfärd.

Personer som är – eller kan bli – aktuella hos arbetsmarknads- och socialnämnden tillhör ofta målgrupper med kort utbildning och avsaknad av arbetslivserfarenhet och som därför inte kan matchas mot kunskapstäta branscher.

Nämnden ser positivt på att den strategiska inriktningen av arbetstillfällen har breddats och svarar nu mot fler målgrupper såsom inom tillverkningsindustrin, lagerlogistik och hamnverksamhet.

Arbetsmarknads- och socialnämnden bedömer att planerna på ett framtida metrosystem är ett viktigt steg i att bredda arbetsmarknaden för Malmöborna genom att tillgängliggöra fler arbetsplatser inom pendlingsavstånd.

Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö

Arbetsmarknads- och socialnämnden framhåller vikten av att området hälsa har fått ta plats i översiktsplanen och ställer sig positiva till att behovet av fler och bättre mötesplatser över hela Malmö under alla årstider lyfts i planförslaget.

Väl fungerande mötesplatser behöver finnas på flera håll i staden. Mötesplatserna kan bidra till att skapa rörelse mellan olika områden och därmed möten mellan människor. Tillgängligheten för alla är viktig.

Nämnden vill framhålla att det i delar av staden, där trångboddheten är större, finns ett ytterligare behov av mötesplatser där boende kan träffas. Detta skulle kunna lyftas fram och prioriteras tydligare i planförslaget.

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar planens ambition att öka delaktigheten i planeringsprocesserna och utveckla metoder för ett representativt deltagande. Att tidigt involveras i utvecklandet av sin stad och sin närmiljö är en viktig aspekt för att öka tillhörigheten och känslan av delaktighet.

Nämnden ser ett stort värde i samverkan med civilsamhället och ett möjliggörande av lokala initiativ för en träffsäker planering utefter faktiska behov.

En nära, tät, grön och funktionsblandad stad
Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig positiv till inriktningen av en nära, tät, grön och funktionsblandad stad men vill framhålla att den täta staden kan vara en fördel för Malmö i stort men att den, lokalt, kan göra att vissa ytor eller kvaliteter försvinner.

I den alltmer täta staden så uppstår ökade målkonflikter kring markanvändningen. Planförslaget tar upp målkonfliktsutmaningen och arbetsmarknads- och socialnämnden ser att ännu mer fokus skulle behöva läggas på denna nyckelfråga för den hållbara utvecklingen av staden.

Prioriteringar och innovativa lösningar kring bland annat samnyttjande, samskapande, flexibelt användande och högre yteffektivitet kommer vara avgörande för att lyckas med ambitionerna, menar nämnden.

En målkonflikt som arbetsmarknads- och socialnämnden vill belysa är när befintliga områden förtätas riskerar det önskvärda tillskottet av bostäder med rimliga hyror att ske på bekostnad av gårdar och grönytor.

En utemiljö som bjuder in till rekreation och lek är viktig för alla Malmöbor, men för de barn som växer upp i trångboddhet utgör dessa värden även en kompensatorisk faktor som behöver värnas.

Strategier

Byggd miljö och kulturmiljö
Arbetsmarknads- och socialnämnden vill understryka vikten av en bostadsförsörjning som tar hänsyn till alla Malmöbors förutsättningar.

I Malmö finns det personer som har svårt att hävda sig på bostadsmarknaden. Konkurrensen om bostäder med lägre hyra är särskilt stor och det är därför angeläget att det byggs bostäder även för ekonomiskt svaga hushåll.

Arbetsmarknads- och socialnämnden vill betona vikten av att bostadsförsörjningen och stadens planering av nya bostäder kan och bör användas som ett verktyg för att motverka segregation och hemlöshet.

Nämnden ställer sig vidare positiv till den strategi som lyfts fram i planförslaget att Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer tillhandahålla en bostadskö fri från diskriminering.

För att möjliggöra en jämlik tillgång till samhällsservice behöver tillgången till mark och lokaler säkerställas och samutnyttjas för flera olika verksamheters behov.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser stora möjligheter i att samutnyttja lokaler för flera av nämndens verksamheter. Det är i samverkan och sammanhanget med andra, såsom civilsamhället och externa aktörer, som det skapas mervärden som förbättrar kvaliteten och träffsäkerheten i flera uppdrag.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig positiva till de strategier som skildras i planförslaget för att nå ett diversifierat näringsliv med en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav.

Nämnden ser positivt på att personalintensiva verksamheter samt verksamheter med låga kvalifikationskrav ska prioriteras och att en generell riktlinje fokuserar på att det ska eftersträvas arbetsplatser som matchar Malmöbornas utbildnings- och kompetensnivå. Detta bedömer nämnden kan bidra med bättre möjligheter för Malmöbor som står utanför arbetsmarknaden.

Gröna och blå miljöer
Arbetsmarknads- och socialnämnden ser positivt på planförslagets tydlighet kring närheten till gröna miljöer för alla Malmöbor men vill framhålla att kvaliteten på dessa ytor kan skilja sig och att kvaliteten på parken även bör räknas in i bedömningen av närhet till park

Nämnden framhåller vikten av att planera för en jämn fördelning av fritid- och kulturutbud i Malmö. Att undersöka hur närheten till kultur och fritid skulle kunna hanteras på liknande sätt som närheten till gröna ytor hade varit intressant, anser nämnden.

Nämnden anser att profilerade lekplatser och aktivitetsytor ytterligare kan fördelas över hela Malmö, som en medveten strategi. Kultur- och fritidsytor bidrar till ett stort värde för de boende i närområdet men även för den ökade rörelsen i staden och möten mellan människor.

Trafik
Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att en god infrastruktur kan ge många fördelar, inte minst ur miljöperspektiv och folkhälsoperspektiv.

Utvecklingen av en blandad stadsbebyggelse i stationsnära lägen, som även möjliggör övergångar mellan olika trafikslag, ger också bättre förutsättningar att nå den lokala och regionala arbetsmarknaden på ett enklare sätt än idag. En framtida arbetsmarknad, där en god infrastruktur bidrar till möjligheter för nämndens målgrupper att ta del av arbetstillfällen såväl inom Malmö som, till exempel i hela Skåne och i Danmark.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig positiv till att utformningen av gaturummet ska omfattas av konsekvensbedömningar där sociala aspekter granskas såsom jämlikhet och jämställdhet.

Klimatanpassning och teknisk försörjning

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är angeläget att staden har beredskap i planeringen och vidtar åtgärder mot effekter av klimatförändringarna och även tar vara på och säkerställer tillgången till el, värme och gas från förnybara energikällor.

Hållbarhetsbedömning

Arbetsmarknads- och socialnämnden har vid bland annat översiktsplanens samråd framhållit vikten av att göra en konsekvensbedömning av översiktsplanen för att på ett bättre sätt framföra vad för typ av sociala konsekvenser översiktsplanen kan bidra till.

Nämnden välkomnar därmed det underlag som nu har upprättats i form av en hållbarhetsbedömning av översiktsplanen utifrån social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Underlaget ger en tydlig bild över de rådande målkonflikter som finns i staden och hur vi bör hantera dem och vilka konsekvenser det annars kan få.

Hållbarhetsbedömningen kompletterar översiktsplanen på ett gott sätt där bland annat långsiktiga perspektiv på investeringar tas upp som knäckfrågor för att Malmö ska utvecklas hållbart.

Barnperspektiv

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att barns behov av lek, vila, fritid och kultur är framträdande i planförslaget.

Nämnden anser att det i översiktsplanens prioriterade inriktningar är ett tydligt barnperspektiv men i planens strategier så skulle barnperspektivet behövt konkretiseras och synliggöras ytterligare.

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar att förslaget till översiktsplan har blivit skarpare än tidigare utkast gällande ordval. Exempelvis den tidigare texten: *I områden med stor barnfattigdom och trångboddhet kan extra omhändertagande av den yttre miljön fungera som kompenserande åtgärd.* I det nya förslaget beskrivs det på detta sätt*: I områden med stor barnfattigdom och trångboddhet ska den yttre miljön särskilt prioriteras och utvecklas.* Denna typ av förändring av ambition i översiktsplanen är betydande när prioriteringar ska göras i utvecklingen av den täta staden, anser nämnden.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är särskilt positivt att planförslaget pekar ut att cykeltrafiken ska utgå ifrån ett barnperspektiv. Att alla barn tryggt ska kunna röra sig till fots eller med cykel i staden är en god målsättning.

Jämställdhetsperspektiv

Arbetsmarknads- och socialnämnden bedömer att planförslaget har ett tydligt och uttalat jämställdhetsperspektiv.

Planförslaget lyfter bland annat fram att jämställdhets- och mångfaldsaspekter ska uppmärksammas vid utformning av staden för att Malmö ska vara en trygg och tillgänglig

stad att bo och vistas i och att konsekvensbedömningar ska utvecklas till att omfatta sociala aspekter som inkluderar jämlikhet och jämställdhet.

Ekonomiska konsekvenser

Arbetsmarknads- och socialnämnden bedömer att ett väl genomförande av översiktsplanens ambitioner i det längre perspektivet kan minska nämndens kostnader.

En god stadsplanering med fokus på Malmöbon kan bland annat möjliggöra för fler att komma i arbetet genom att arbetsmarknaden breddas samt utveckla arbetet för bostäder som fler kan efterfråga, för att nämna några tänkbara effekter.

Ordförande

Sedat Arif

Tillförordnad förvaltningsdirektör

Sara Kleijsen Åhlander

Helena Nanne (M), Inrid Gunnarson (M), Farishta Sulaiman (M) och Lars Eriksson (C) avser inkomma med ett särskilt yttrande, bilaga.

Simon Enqvist (SD) och Magnus Olsson (SD) avser inkomma med en skriftlig reservation, bilaga.

Arvid Dellien

Hej,
Synpunkter från mig:

Idag byggs cykelbanor som Gatukontoret sedan under Andreas Schönströms ledning blockerar så att de inte går att använda. Ex blockeras cykelbanan längs Emporia varje sommar, då flest personer cyklar, för att det ska ställas en maskin som putsar Emporias fönster där. Detta sabotage av cykelbanorna måste upphöra, och Gatukontoret bör instrueras att sluta blockera cykelbanorna. Om cykelbanorna ändå skall blockeras behöver man inte lägga så mycket pengar på att bygga dem från början.

Många bilister slarvar/struntar i att se sig om när de korsar cykelbanor eller passerar cykelöverfarter. Kommunen bör sätta upp kameror på sådana här platser så att bilisterna kan straffas för den fara de utsätter cyklisterna för.

Även vid skolor skall bilister förbjudas eller kameror sättas upp så den buskörning som idag sker där kan bekämpas.

Sluta upplåt mark till Samfällighetsföreningar, särskilt i samband med nybyggen. De jobbar intensivt med att blockera de områden de äger, vilket ofta slutar med farliga trafikhinder för att få bort gående och cyklister. Det är rena amatörer som sitter i dessa styrelser som inte har en aning om hur trafiksäkra trafikhinder bör utformas.

Cykelbanorna måste hänga ihop. Idag är det ofta cykelbanor som slutar med att man leds in på en trottoar eller ut i en bilväg. Då hade det kanske varit säkrare att cykla bland bilarna från början.

Instruera polis och p-vakter att sätta igång att bötfälla bilar som står parkerade på cykelbanor och trottoarer, dessa förhindrar idag framkomligheten för dessa trafikgrupper, helt utan åtgärd.

Cykelbanor måste bli bredare.Med alla elscootrar, lastcyklar m m så räcker inte dagens bredd till.

mvh
Arvid Dellien

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Sammanfattning

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska stödja och inspirera offentliga och privata aktörer i beslut och arbetsmetoder så att Malmö utvecklas hållbart på lång sikt. Översiktsplanen ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas, samt hur den byggda miljön ska utvecklas.
Översiktsplan för Malmö har tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö. De prioriterade inriktningarna genomsyras av sociala, ekonomiska och miljömässiga perspektiv och svarar upp mot de 17 globala målen i Agenda 2030. Ju större staden blir desto viktigare är det att planeringen säkerställer att Malmö erbjuder en god livsmiljö med minskad miljöbelastning.

Yttrande

Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar, men eftersom bostadsbyggandet sker på marknadens villkor och följer konjunktursvängningar snarare än de bostadsbehov som finns, är samverkan med bostadsmarknadens aktörer nödvändigt.

Utmaningarna för bostadsförsörjningen är stora och att höga trösklar gör det svårt för människor att etablera sig på den ordinarie bostadsmarknaden. Utbudet på bostadsmarknaden matchar enligt Boplats Syds erfarenheter sällan hushållens bostadsbehov.

Boplats Syd menar att bostadsbristen har varit ett påtagligt problem under många år i Sverige, och i synnerhet i en storstad som Malmö. Men det är också viktigt att konstatera att bostadsbristen inte drabbar alla på samma sätt. För en stor del av befolkningen är bostadsbristen inte ett akut problem, då de ändå kan efterfråga bostad. Där bostadsbristen

är mest kännbar är bland hushåll med svag betalningsförmåga. I denna grupp ingår inte bara hushåll som mottager försörjningsstöd, utan även exempelvis hushåll som har inkomst från förvärvsarbete, men där denna inkomst fortfarande är låg.

Boplats Syd har länge efterlyst ett större fokus på det befintliga bostadsbeståndet, där hyrorna ligger på en nivå som inkomstsvaga hushåll kan efterfråga. För att motverka den specifika bostadsbristen bland hushåll med låg betalningsförmåga, behöver hyran i delar av det befintliga hyresbeståndet förbli låg nog för att dessa grupper ska kunna efterfråga dem. För att säkerställa att dessa lägenheter renoveras och förvaltas ansvarsfullt så att beståndet av denna typ av lägenheter inte sjunker krävs verktyg som inte hanteras av översiktsplanen. Här skulle till exempel MKB kunna spela en stor och viktig roll genom att i högre grad köpa än bygga lägenheter. På detta sätt skulle det befintliga bostadsbeståndet garanteras en trygg och ansvarsfull förvaltning utan att utarmas.

Malmö 2022-08-15

Krister Hjelm, VD, Boplats Syd AB

Burlövs kommun

YTTRANDE 1

DATUM
2022-10-24

DIARIENUMMER
KS/2020:215-212

Malmö Stad

Yttrande över Översiktsplan för Malmö - granskningshandling juni 2022

Ert dnr: Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Bebyggelseutveckling

Burlövs kommun ser positivt på Malmös övergripande prioritering att kommunen främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen och särskilt vid stationsnära lägen och längs kollektivtrafikstråk.

I granskningsförslaget anges att ”Malmö präglas av en geografisk närhet mellan olika stadsdelar men har samtidigt många påtagliga barriärer som skiljer närbelägna stadsdelar åt.” Bebyggelsen i Burlövs kommun och Malmö stad delar likt ovan beskrivna stadsdelar den geografiska närheten men skiljs även den av fysiska barriärer. I Burlövs kommun pågår omvandling av sockerbruksområdet och Wennerts väg, båda tidigare industriområden i anslutning till gränsen mot Malmö. Hur denna utveckling möts upp i Malmö, särskilt längs Lundavägen, blir viktigt för att bryta barriärer mellan de båda kommunerna. I Fortuna-Hemgården pågår omvandling inom Malmö stad i anslutning till gränsen mot Burlöv. Här blir det omvänt viktigt hur Burlövs kommun möter upp utvecklingen. Burlövs kommun ser positivt på att ”stadsplaneringen bidrar till att överbrygga fysiska och upplevda barriärer så att människors sociala ytor och influensområden vidgas” och poängterar vikten av dialog mellan kommunerna för att ytterligare främja nämnda planering mellan kommunerna.

I södra delen av Arlöv planeras för 1 500–2 000 nya bostäder, kring Burlövs station och i Kronetorpstaden för 6 500 nya bostäder och enligt planförslaget för 600 nya bostäder i Segevång. Sammanlagt innebär detta en befolkningsökning med cirka 20 000 nya invånare i området som helhet.

Granskningshandlingen anger att de verksamheter som är mest störande, ytkrävande eller medför stora risker för omgivningen ska lokaliseras så långt norrut som möjligt i hamnområdet, alltså i direkt anslutning till kommungränsen till Burlöv. Planförslaget omfattar 3 500 nya arbetstillfällen i Norra Hamnen samt en ny broförbindelse till Västra Hamnen via Mellersta Hamnen. Dessa i kombination med prognostiserade trafikökningar längs E6.01 (Västkustvägen) innebär konsekvenser för Burlövs kommun som behöver utredas. Burlövs kommun vill påpeka att även Burlövs invånare ska skyddas mot risker, buller, trafik och lukt från hamnområdets verksamheter.

Under platsspecifika riktlinjer, Södra Sallerup, anger granskningshandlingen att ett nytt verksamhetsområde kan tillkomma. Ett av dessa ligger i direkt anslutning till Burlövs kommun utanför Yttre Ringvägen. Burlövs kommun anser att den tidigare planeringsriktlinjen om att hålla

E-POSTADRESS
burlovs.kommun@burlov.se
WEBBPLATS
www.burlov.se

POSTADRESS
Box 53, 232 21 Arlöv
BESÖK
Kärleksgatan 6, Arlöv

TELEFON
Växel: 040-625 60 00
Fax: 040-43 39 61

Org.nr: 212000-1025
Bankgironr: 650-3890
Plusgiro: 112010-4

Signature reference: a993d664-90a6-41e2-bcad-7cde54d8a84e

bebyggelsen innanför Yttre Ringvägen var en god avvägning och tydlig princip för god resurshushållning av jordbruksmark.

Infrastruktur och trafik

När befolkningen ökar i Malmö ökar trafiken genom Burlövs kommun. Därför blir utvecklingen av kollektivtrafik, cykelvägar och gångvägar viktiga, vilka även kan bidra till att binda ihop bebyggelsen i de båda kommunerna.

Malmö stad planerar för cykelstråk som binder samman befolknings- och arbetsplatstäta områden samt kollektivtrafiknoder inom samt till och från Malmö. Cykelnätet måste utformas med hänsyn till förutsättningarna i hela stråken.

Burlövs kommun ser positivt på att Lundavägen är utpekad i planförslaget som huvudgata, och beskrivningen av dessa gator innebär en omvandling av gaturummet som stämmer väl överens med den pågående diskussionen om utvecklingen av Lundavägen längre norrut i anslutning till Sockerbitstorget i Arlöv.

Burlövs kommuns uppfattning är att en Metroförbindelse till Köpenhamn är ett intressant och positivt tillskott i sammanhanget som bidrar till att stimulera rörligheten inom den regionala arbetsmarknaden och öka attraktiviteten för platserna.

Malmö stad har under många år arbetat för att långsiktigt återuppta trafikeringen med persontåg längs hela sträckan Malmö-Simrishamn. Åtgärder som påtagligt försvårar ett framtida nyttjande av banan föreslås därför inte och ett reservat för Simrishamnsbanan bibehålls. Burlövs kommun ser positivt på att stråket för Simrishamnsbanan får persontrafik under förutsättning att buller och över-/undergångar får en tillfredställande lösning.

Enligt förslaget till översiktsplan ska Malmö stad verka för att en yttre godsbana läng Yttre Ringvägen kommer till stånd. Burlövs kommun vill åter igen betona att ett yttre godsspår är fullkomligt oacceptabelt. Hittills redovisade dragningar och lösningar skulle innebära så pass negativa effekter för Burlövs kommun när det gäller exempelvis buller, barriäreffekter, och markanspråk att kommunen inte kan acceptera ett yttre godsspår.

Burlövs kommun har inget avsatt markreservat för ett yttre godsspår. Södra stambanan mellan Åkarp och Hjärup kommer att vara nedsänkt i ett tråg 5–6 meter ned i marken vilket skulle göra en eventuell koppling mellan ett yttre godsspår och Södra stambanan oerhört komplicerad och ytkrävande.

När trafikeringen ökar på de nationella vägarna sker förändringar även på kommunala vägar. Det är viktigt att detta samordnas då åtgärder eller avsaknad av åtgärder påverkar över kommungränserna.

Energiproduktion

Burlövs kommun kan komma att ha synpunkter på och eventuellt avstyrka vindkraftsanläggningar som påverkar förutsättningarna för markanvändningen i Burlövs kommun. Detta gäller bland annat prioriterad vindkraft vid kommungränsen till Burlöv i hamnområdet samt inom område Södra Sallerup.

Signature reference: a993d664-90a6-41e2-bcad-7cde54d8a84e

Grönstruktur och rekreation

Burlövs kommun ser positivt på Malmös riktlinje att rekreationsmöjligheterna längs Sege å ska stärkas genom att skapa ett grönt stråk längs ån. Burlövs kommuns översiktsplan pekar ut rekreation och naturvärden utmed Sege å och Kalineån. Då vattendragen ligger i gränslandet mellan kommunerna ser Burlövs kommun gärna ett fortsatt samarbete kring detta.

Stor hänsyn måste även tas till rekreationsmöjligheterna på Spillepengs fritidsområde vid utvecklingen av hamnområdet och vid etableringar av verksamheter.

Klimatanpassning

Möjligheter att behandla E6.01 inom ramen för Burlövs kommuns yttre kustskydd kommer att utredas framöver som del av kommunens kommande översiktplanarbete. Burlövs kommun delar Malmös syn på klimatanpassningsåtgärder och yttre kustskydd.

Följande områden behöver kompletteras med riktlinje "Översvämningsproblematik i anslutning till Sege å är en angelägenhet för såväl Malmö stad som Burlövs kommun. Området kommer att utsättas för påverkan av höjda havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds", Segevång, Segemölla, Rostorp och Bulltofta, Valdermarsro samt Riseberga.

Kartan "Klimatanpassning vatten" behöver kompletteras med "utredningsområde för kustskydd" längs Sege å i och med att innanför liggande områden påverkas både av havsnivåhöjning och höga flöden. Burlöv ser positivt på att kommunerna gemensamt arbetar vidare med dessa för Malmö och Burlövs kommun nödvändiga skydd.

På kommunstyrelsens vägnar

Sara Vestering
Ordförande

Charlotta Wemme Dehlin
Nämndsekreterare

Denna ruta innehåller kommunens kontaktuppgifter och är avsedd för uppläsningsprogram.

E-postadress: burlovs.kommun@burlov.se. Webbplats: www.burlov.se. Postadress Box 53, 232 21 Arlöv. Besök: Kärleksgatan 6, Arlöv. Telefon: Växel: 040-625 60 00. Fax: 040-43 39 61. Organisationsnummer: 212000–1025. Bankgironummer: 650–3890. Plusgironummer: 112010–4.

Signature reference: a993d664-90a6-41e2-bcad-7cde54d8a84e

Burlövs kommun

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: Sara Vestering
Date: 2022-11-02 11:12:41
BankID refno: 1bbc1138-6dfe-4773-a5fc-727c40488ef3

Sara Vestering

Signed by: B Charlotta G Delin Wemme
Date: 2022-10-31 12:46:08
BankID refno: a46c8da3-db5d-49a9-bfa4-181a6c7ebb7f

Charlotta Wemme Dehlin

Signature reference: a993d664-90a6-41e2-bcad-7cde54d8a84e

Kopia/bekräftelse på e-signerat dokument.

Camilla Zethraeus

Hej.
Ja tycker att översiktsplanen är mycket välplanerad ! Staden behöver förtätas biltrafiken minskar då bla.
Att tillägga är enligt mig att för att uppnå att Malmö blir en av Sveriges mest gröna städer vilket den inte är just nu trots parkerna,
 så krävs det att det planteras mikroskog
 (At forest) med inhemska svenska träd och buskar som binder kol och lockar till sig fåglar , insekter och mikroliv (mångfald) skogarna bör planteras där staden har sämst luft och mark kvalitet ,som bör förbättras. mest bland alla industriområden och där det finns hårdgjorda ytor!

Angående verksamheter i staden så vill jag ge exempel :: Lindex på Triangeln lär lägga ner och istället planeras Maxis hamburgerkedja . Det tycker jag är fel den sortens kommersialisering är inte passande i dagens hållbara planeringar. Istället borde där ligga livsmedelsbutik med ekologiska och närodlade produkter alternativt Akademibokhandel med café på övervåningen ,
Den vackra byggnaden med anor intill Stadshuset , är nu en större Coop . Det tycker jag är fel Byggnaden hade passat som ett kulturhus då Studioteatern ligger i närliggande kvarter.
  Det hade också passat som Saluhall. Lägg hellre Coop omkring Gustav Adolfs torg . Det saknas livsmedelsaffär utåt även om det finns en Ica på Hansa Companiets nedre plan..
Stortorget behöver också ett lyft med liten park med flera träd och attraktiva aktiviteter som ger liv åt torget!

Vänliga hälsningar
Camilla Zethraeus

Hämta Outlook for Android

Carolina de Miranda

Jag vill härmed utrycka min oro för vad jag sett planeras för Vintrie.

Hyllie växer i rasande fart. Högre och högre kryper det närmre Vintrie. Bebyggelse är planerad ända upp till cykelbanan som omger byn.

Vintrie är en gammal by. Ett kulturav. En medeltida bytomt. Att man inte bevarar det är oroväckande. Vintrie växer men i lagom takt och med hus som passar in i omgivningen och behåller känslan av trygghet och historia som finns i byn.

I ert planförslag talas det om att byn ska utvecklas baklänges med mindre enheter, återplanterade pilalléer och mer natur. Det låter lovande men samtidigt kryper flervåningshusen närmre.

Det finns även planer på att åkermarken runt kyrkan skall omvandlas till begravningsplats. Detta vore förfärligt. Fälten och åkerbruket gör att byn blir levande och att byn och djurlivet blomstrar. Vintrie är ett andningshål i den stressade och ständigt växande staden och man flyttar hit för att få känslan av att bo på landet men ändå nära stan. Att då en stor del av byn ska vara begravningsplats förstör ju hela by. Finns det inget utrymme i en växande stad att behålla kultur, historia och anor? Det måste finna bättre ställen att lägga en begravningsplats i än i en levande by som Vintrie.

Jag förstår att det inte går att bromsa en stads utveckling men man får inte glömma att det även behövs platser som tar oss tillbaka och som har bevarat vårt arv, där man kan få en stunds ro och känna historian som finns i kyrkan och de kringliggande byggnaderna. Att se grödorna växa på fälten och djurlivet som frodas.

Jag hoppas innerligt att Vintrie skall bevaras.

Med vänlig hälsning
Carolina de Miranda

cdemiranda@gmail.com

Centrala Sacorådet i Malmö stad

Sacos yttrande över samrådsförslaget för översiktsplan för Malmö stad.

Centrala Sacorådet i Malmö stad har fått möjlighet att yttra sig över samrådsförslaget på ny översiktsplan.

Saco ser positivt på hur människors livsmiljö, livskvalité och hens drivkraft att vara delaktig i samhällsutvecklingen fångas upp på ett strategiskt sätt i översiktsplanen. De tre prioriterade inriktningarna för utvecklingen av Malmö stad som översiktsplanen tar avstamp i, känns väl valda och motiverade för just det ändamålet. Glädjande så visas i granskningshandlingen fortsatt en förståelse för att frågor som handlar om tillväxt måste integreras med frågor om miljö, klimat, kultur, demokrati och social utsatthet. Det finns också en tydligt visad insikt på att vi inte kan möta dessa utmaningar på samma konventionella sätt som vi gör idag, utan vi behöver tänka nytt.

Som en stad som förväntas växa så att det knakar så behöver dock översiktsplanen också ta höjd för hur vi framöver skapar förutsättningar för ett Malmö som en betydligt större och attraktivare offentlig arbetsgivare.

Inom Saco-förbunden så organiseras en mängd akademiska professioner som till fullo måste få använda sina yrkesmässiga kunskaper och kompetenser för att ett hållbart Malmö skall kunna byggas, men då måste förutsättningarna ges. För detta krävs en minskad personalomsättning, minskad ohälsa bland personalen och en god arbetsmiljö med balans mellan krav och resurser. Hur vi uppnår detta är ett perspektiv som vi från Sacos sida upplever som sorgligt bortglömt i översiktsplanen.

Var kommer de ändamålsmässiga kontoren och arbetsplatserna för stadens alla medarbetare finnas? Saco saknar ett resonemang, som tar avstamp i forskningen, kring hur vi bygger framtidens arbetsplatser som är anpassade efter de nya krav som kommer att ställas, där medarbetaren sätts i fokus med lokaler och teknik som stödjande. Det offentliga rummet, så väl inne- som utemiljö måste rustas med en infrastruktur som främjar medarbetarnas behov.

Saco tackar för möjligheten att få yttra sig över förslaget.
För Centrala Sacorådet i Malmö stad 2022-10-30

Lina Svärd
ordförande

Centrala Sacorådet i Malmö stad
Adress: Stora Nygatan 18, 211 37 Malmö
Telefon: ordförande Lina Svärd 040 – 34 51 18, sekreterare Patrik Nilsson 040-34 51 15, arbetsmiljösamordnare Melina Tirone 040-34 51 17
E-post: saco@malmo.se

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Cykelfrämjandet Malmö och Lund
datum 2022-10-30

Denna granskning har genomförts och samordnats av medlemmar från Cykelfrämjandet Malmö och Lunds styrelse samt Cykelpolitiska gruppen Malmö, Lund som är en grupp under Cykelfrämjandet Malmö och Lund.
Medverkande: Jakob Brycki, Georg Krüger, Magnus Sjöholm, David Edman, David Andersson mfl.

Kontaktperson: Jakob Brycki, ordförande Cykelfrämjandet Malmö och Lund
Singelgatan 18, 21228 Malmö, tel 073-321 39 93, malmo-lund@cykelframjandet.se

Inledning

Malmö har stor potential till att bli en tät, grön och attraktiv cykelstad. Förutsättningarna är fantastiska. Att förtäta en stad ger synergieffekter för cyklisten. Alla avstånd blir kortare, det blåser mindre, riskerna med att konfronteras med större fordon i hög hastighet minskar. Dessutom är Malmö fortfarande underbart platt. Men för att förverkliga dessa närmast unika möjligheter krävs att översiktsplanen kraftigt förtydligar hur detta ska ske, då detta är väldigt vagt formulerat. I praktiken behöver ytan omfördelas från privatbilismen till yteffektiva transporter och funktioner som skapar en fungerande framtida tät stad.
.

Huvuddrag

- För att Malmö ska bli en grön, tät och attraktiv stad behöver bilismen, framförallt i innerstaden **begränsas kraftigt**. Målbilden bör vara en i stort sett bilfri innerstad, där behörig trafik har tillträde och där kantstensparkeringen fasas ut.

- Det behöver bli mycket tydligare formulerat **att och hur** bilismen ska minska i Malmös innerstad.

- Det är bra att ni använder begrepp och mål som att Malmö ska bli en attraktiv och grön stad. För att realisera de målen behöver bilismen minska kraftigt. De områden och stadsdelar som idag är attraktiva och eller gröna är uteslutande bilfria områden som: Lilla torg, Gamla väster, sommargatorna, gågatan, Ribersborg, Lugnets cykelväg, stadsparkerna, osv. Områden med hög andel privatbilism och gatuparkering är per definition oattraktiva.

- Det behöver göras en total översyn av den tekniska handboken så att tjänstepersonerna får handlingsutrymme att detaljplanera infrastrukturen så att den

blir hållbar på riktigt, inte bara i olika styrdokument. dvs enklare att skapa cykling mot enkelriktat, cykelgator, ta bort parkeringsplatser osv. Att planera den bilsnåla och hållbara infrastrukturen i detaljplaneringen ska inte behöva bli undantag från den tekniska handboken utan ska vara normen.

Som en vägledning konkretiserar vi vad det skulle innebära för Malmö att bli en tät, grön och attraktiv cykelstad. Dessa konkreta förslag behöver harmonisera med översiktsplanen för att ovan nämnda mål ska kunna införlivas.

- Satsa på att bygga ut/förtäta inom cykelavstånd, I första hand inom 6 km från stadskärnan. Avståndet för cykel kan dock tryckas utåt i samband med nya cykeltyper kombinerat med bättre cykelstråk som möjliggör mer effektiv transport
- För att Malmö ska bli en tät och attraktiv cykelstad behöver innerstadens yta omfördelas från privatbilismen till yteffektiva transporter, träd, torg och andra ytor som främjar stadslivet
- Inför cirkulationsplan enligt nederländsk modell, se Grooningen, Delft mfl - det blir då inte möjligt med genomfartstrafik för privatbilar i innerstaden.
- Fler enkelriktade gator för bil, med cykling mot enkelriktat bör tillåtas. Detta är en mycket yteffektiv och billig åtgärd som tillämpats bla i Trondheim under coronapandemin. En orsak till att Wien har 1500 km cykelbanor är att många små enkelriktade gator i innerstaden har en liten cykelbanan inritat i asfalten. Det gör automatiskt att bilföraren sänker hastigheten.
- Huvudleder i Malmös innerstad smalnas av från fyra till två filer eller får en bussfil och blir till **stadsgator.** På detta sätt minskas inflödet av bilar effektiv också.

- Det måste finnas en noggrant preciserad plan för hur kantstensparkeringen fasas ut för att ge plats åt andra funktioner. Parkering i innerstaden behöver vara i parkerings/mobilititshus. Detta betyder att Davidshalls torg och Stortorget blir av med sina markplansparkeringar. Vi förespråkar absolut inte underjordiska garage.
- 80 procent av den parkering som sker på markplan i innerstaden tas bort fram till 2030. Bilar hänvisas i första hand till befintliga p-hus.
- Inför marknadsmässig prissättning för all parkering inom Malmö stad, dvs en rejäl höjning från nuvarande nivåer.
- Sänkt bashastighet i innerstaden till 30 km/h
- Inför vägtullar för inresor innanför inre ringvägen såsom man gjort i Stockholm och Göteborg. Pengarna går till cykelinfrastruktur och kollektivtrafiken
- Superbusslinjer med egna filer trafikerar de stora inpendlingsstråken såsom Malmö-Staffanstorp, Malmö-Skanör osv.
- ÖP:n behöver inspireras av Barcelonas bilfria “superkvarter” utan genomfartstrafik och smitvägar, genomfart endast för cyklar.

Enskilda kommentar till styckena

Det slås fast att privatbilismen i Malmö är ett problem (ytanspråk, buller, avgaser e.t.c) men texten ger få konkreta förslag på hur det ska förbättras. För cyklismen är kraftigt minskad bilism avgörande om ökad säkerhet och utbredning ska vara möjlig.

Att minska bilismen, samt sänka bashastigheten är de enskilt kraftfullaste åtgärderna för att förbättra cyklismen i Malmö för alla åldrar. Barn och unga cyklar inte säkert i det Malmö som föreslås i den nuvarande ÖPn.

Lastcyklar är viktiga om fler ska ställa av bilen (vilket uppmanas i planen). Vi ser dock inget försök att inkorporera dem i delarna ang. cyklism. Det ökade ytbehovet samt brist på parkering i anslutning till bostadshus är påtaglig redan nu, och borde planeras för.

- Lösning: ta bort mark/kantstensparkering och gör fler publika cykelparkeringar för både vanliga och lastcyklar. Dessa kan nyttjas av både boende och besökare.

Elcykel och liknande fordon har ökat, och är viktiga t.ex för ökad pendling mellan kranskommuner (högre fart och mindre fysiskt arbete lockar vissa). Hur detta segment passar in det befintliga cykelnätet i innerstaden är inte uppenbart där omkörning ofta är omöjligt.

- Elcyklar är i stort behov av säker och gärna väderskyddad parkering. Att kunna låsa fast ramen är ett absolut måste. När förutsättningar är på plats kan elcykelinpendlingen ta fart på allvar.

Cykeldelningssytemet Malmö by bike är utmärkt men behöver fördubblas med fler cyklar och stationer. Lägg till elcyklar och lastcyklar till det befintliga systemet.

- Fördubbla Malmö by bikes antal cyklar och stationer från 1000 till 2000 cyklar
- Lägg till elcyklar och lastcyklar i systemet
- Anlägg systemet på befintliga bilparkeringar i den mån det är möjligt

Sammanfattat tycker vi inte det framgår hur det nuvarande cykelnätet (speciellt innerstaden) ska få en ökad kapacitet utan inkräktande på gatuparkering, bilgatubredd e.t.c.

På befintliga cykelbanor i Malmö har oftast cykelbanan tagit plats från trottoaren som redan är smal. Framöver behöver cykelbanorna flyttas ut och ta plats från bilarna i körbanorna så att gångtrafikanterna får tillbaka sina ytor. Med GCM-skydd kan fler kvartersgator omvandlas till separerade cykelbanor som gjorts mellan kronogårdarna vid St:Knuts med gott resultat.

Antalet cykelöverfarter i de icke nybyggda delarna av innerstaden är nära noll. Det är ett sätt att både främja cyklism och försvåra för bilism, speciellt om cykelöverfarter anläggs med hastighetsreducerande åtgärder som farthinder. ÖP nämner inget om en sådan satsning.

Satsningar som bussfiler har förbättrat trafiksituationen på vissa gator, till exempel Amiralsgatan. Dock har trafiken förflyttats till mindre gator, där många cyklister rör sig p.g.a det lugnare tempot, mindre avgaser och buller e.t.c. Lösningen är att på riktigt begränsa framkomligheten för bilister på dessa smågator, se vårt förslag om superkvarter från Barcelona. Även om alla adresser är nåbara med bil kan bostadsområden isoleras så ingen genomfartstrafik är möjlig. Det skulle öka fördelarna med att ta cykeln genom staden då det i praktiken går fortare, samt värna om det lugna tempot på gator som inte är huvudleder. Så arbetar man med cirkulationsplanerna i Nederländerna – genom att bilresan tar längre tid skapas incitament att ta andra färdmedel. Inspireras av Grooningen i Nederländerna.

Under prioriterade inriktningar fortsätt bygga en attraktiv stad, men vad menar man?

En av utgångspunkterna för vårt remissvar är följande citat (sid 29):
“Stadens gaturum är inte bara transportkorridorer, där sker också många möten mellan stadens invånare. Gaturummens utformning är alltså viktigt även för stadens sociala liv. Framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå översiktsplanens prioriterade inriktningar.”

Kartan som visar huvudgator och trafikleder beskriver motsatsen till stycket om att stadens gaturum inte bara ska vara transportkorridorer. Huvudlederna behöver minskas, stängas, införa cirkulationsplan osv. kort sagt trafiken behöver begränsas, det gör den inte genom att behålla befintliga huvudleder som pumpar in privatbilism till Malmös innerstad.

Vad är poängen med kartan Malmös huvudcykelnät? Den visar kvartersgator som ofta har mycket biltrafik, och huvudleder där det inte går att cykla som amiralsgatan? Vad vill ni visa med kartan?

I avsnittet om Promenadstaden visas en bild på Friisgatan som sommargata. Det är ett bra exempel på en trevlig gata och attraktiv stadsplanering. Problemet är bara att denna gata blir som ett undantag från regeln om att 99% av Malmös gator är bilgator med kantstensparkering på båda sidor gatan. Kontentan är: Sommargatorna är bra - låt hundra Sommargator blomma istället för fyra framöver.

I stycket om biltrafik står det
"I vissa fall kan kapaciteten för biltrafiken behöva ges lägre prioritet, genom lägre farter och tätare passager för fotgängare och cyklister, så att andra färdmedel och vistelsemiljöer kan utvecklas."

Hur är detta förenligt med den täta, gröna och attraktiva cykelstaden? Att enbart “i vissa fall” ge bilismen lägre kapacitet är totalt oförenligt med planens vision. Vad gäller ekonomiska satsningar och ytanspråk är privatbilismen i dag högst prioriterad. Privatbilismen måste ges lägre prioritet till förmån för människor, hälsa och miljö.

“Gångstråk längs kanalerna” Citat är signifikativt för det kortsiktiga och begränsade tänk som genomsyrar planen. Varför inte cykelstråk? Där det är attraktivt att gå är det attraktiv att cykla. Alla städer med centrala vattendrag anlägger, av en rad olika skäl, stora cykelstråk längs vattendrag - varför inte Malmö?

Ett stort frågetecken kring hur ni tänkt kring denna meningen:
"Huvudgator som idag fungerar som infartsleder behöver bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik."

Återigen: Hur är detta förenligt med den täta, gröna och attraktiva cykelstaden? Istället för att bibehålla hög kapacitet för persontrafik på infartsleder behöver vi minska kapaciteten på dessa infartsleder. Ett förtydligande: för att Malmö ska bli en tät, grön och attraktiv stad behöver vi minska bilismen. Då kan vi inte fortsätta pumpa in privatbilism från kranskommuner som idag. Här måste översiktsplanen vara tydlig med att man har förstått problemet och avser lösa det istället för fortsätta som vi gör nu.

För att nå för översiktsplanens målsättning om den gröna attraktiva täta staden krävs bland annat:

- Införande av cirkulationsplan
- Billigare kollektivtrafik
- Begränsad bilismen på kvartersmark
- Marknadsprissättning för boendeparkeringen
- Att underlätta för bilpoolsbilar istället för privatbilar

Avslutningsvis

För att kunna nå de ambitiösa målen om att bli Sveriges mest hållbara och attraktiva stad, behöver Malmös nya översiktsplan mycket tydligare formulera **att och hur** bilismen ska minska i Malmös innerstad, och inte innehålla stycken och avsnitt som motsäger varandra. Den röda tråden måste vara tydlig och inge förtroende så att den nya översiktsplanen på allvar blir ett styrdokument som kommer skapa de verkliga förutsättningar som stadens tjänstepersoner behöver för att skapa den täta, attraktiva och gröna cykelstaden.

Malmö Stad
Stadsbyggnadskontor

David Raflund, Maria Krsmanovic, Joachim Nilsson, Magnus och Matilda Sjögren, Annicka Bunte, Marianne och Bertil Andersson, Johan och Christina Åman, Julia Agartz, Patrik Karlsson, Vera Miloradovic, Magnus Lundin, Mirja Bergman, Ulla Roth, Eddi Brander och Eva Nilsson[1]

Yttrande över GRANSKNING ÖP. DNR SBN-2018-1156

Malmö den 31 oktober 2022

Vi är en grupp fastighetsägare, som är ägare till fastigheterna Bunkeflostrand 1:80–1:86 och 4:62–4:66, på Fiskaregränd i Bunkeflostrand. Vi har följande synpunkter gällande *GRANSKNING ÖP*.

MÖJLIG UTVECKLING
Vi önskar bli delaktiga i de planeringsarbeten som görs och ser positivt på de möjligheter till förändringar som nämns i *Översiktsplanen*. I strategier för havet och kusten nämns att ”Malmö ska fortsätta utvecklas med attraktiva kustnära stadsmiljöer. Malmö stad ska ha en positiv och tillåtande syn på stadsutveckling, fritidsaktiviteter och näringsliv med behov av närhet till vattnet. Det stärker Malmös attraktivitet och identitet som kuststad.”

Våra fastigheter är förberedda för småhusbebyggelse, men nuvarande områdesbestämmelser medger endast fritidshus med minimal byggyta. I *Översiktsplanen* visas området som fritidsområde. Vi har därför förslag om en mindre förändring, där vårt område bör kunna regleras i en detaljplan som medger villabebyggelse. Vi föreslår att området klassificeras som ingående i *blandad stadsbebyggelse* i *Översiktsplanen*.

I Malmö stads *Planstrategi*, antagen av kommunfullmäktige den 31 maj 2018, uttrycks det ”Att möta den växande stadens behov av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice har högst prioritet” vid genomförandet av *Översiktsplanen*. Vidare uttrycks det ”Att den existerande stadskaraktären ska särskilt kompletteras och bebyggas tätare, vid stationsnära lägen och längs kollektivtrafikstråk.” I vårt fall finns kollektivtrafik endast 200 meter bort.

När det gäller utbyggnadsstrategier förtydligas det att ”Projekt inom existerande stadsstruktur ska prioriteras – under förutsättning att de kan generera ett tillräckligt stort tillskott av bostäder i förhållande till de resurser som krävs för planerings- och genomförandeprocesser.” Eftersom vi redan finns i ett etablerat område med tillgänglig service, gatustruktur, fungerande dagvattenlösningar och färdig installation av kommunalt vatten och avlopp vill vi poängtera att investeringskostnaden i det närmaste är obefintlig.

Som fastighetsägare är vi även mycket angelägna om att skydda våra fastigheter mot framtida översvämningar. I *Översiktsplanen* framkommer att ”Malmö tar i sin planering hänsyn till behov av skydd mot framtida havsnivåhöjningar genom att planera för etappvisa skyddsåtgärder för att skydda befintlig och ny bebyggelse på kort och lång sikt.”
I *Strukturplan Bunkeflostrand* av Malmö stad, daterad i december 2019 framgår att ”I Bunkeflostrand kan det bli tal om någon form av skyddsvall i anslutning till strandängarna.” I Malmö stads arbete *Malmös strategiska arbete med kustskydd och klimatanpassning* av Tor Fossum visas förslag på invallning av västra Fiskaregränd tillsammans med övrig bebyggelse.
- Kan vi vara behjälpliga i detta arbete? Vi är måna om att få en fungerande lösning som anpassas till platsen och de förhållanden som finns vid strandlinjen inom vårt markområde.

BAKGRUND
• Västra delen av Fiskaregränd är en av ursprungsgatorna i Bunkeflostrand och gatans utbredning finns belagt i kartor åtminstone sedan 1910-talet.
• 1959 sämjedelades 20 st ägotomter och en del tomter bebyggdes med mindre hus. Samtliga tomter fick lagfarter 1979.
• En av de ursprungliga tomterna har senare fått full byggrätt för villa, dvs. nuvarande Poppelsvärmaren 37. Här finns idag en nybyggd tegelvilla.
• Detaljplanefrågor avstannar under i princip hela 1990-talet pga Öresundsbrobygget.1996 förbereds nuvarande områdesbestämmelser, OB3047. Bestämmelserna vann laga kraft 2005.

NULÄGE
Bunkeflostrands folkmängd har mer än fördubblats sedan 2005. När tomterna på västra Fiskaregränd sämjedelades var folkmängden endast 500, idag är den över 15 000. Det vore inte helt orimligt om vi följer med i detta förtätningsarbete.

Områdesbestämmelse OB3047 omfattar 12 fastigheter på västra delen av Fiskaregränd. Våra tomtstorlekar varierar mellan ca 600-1200 kvm (förutom en som blivit specialdelad/villatomt). Markområdet som angränsar mot strandlinjen, samägs av västra delen av Fiskaregränds fastighetsägare, och nyttjas som vändzon och gemensam plats.

Samtliga fastigheter är anslutna till kommunalt vatten och avlopp, även fiber är indraget.

Båtmansgränd (parallellgata), som också är en av ursprungsgatorna i Bunkeflostrand, har på sin västra del haft samma ursprungliga marknivåer som västra delen av Fiskaregränd. Skillnaden mot vår gata är att fastigheterna har givits en generös byggrätt, som tillåter större villor, vilket har skapat en trivsam och levande gatumiljö.

Vår del av Fiskaregränd tillhör ett litet område (ca 1 hektar) där vi fastighetsägare inte tillåtits att höja våra marker. Större delen av markområdena i västra Bunkeflostrand hade innan 1963 motsvarande marknivåer som vår del. Markområdena (ca 80 hektar) höjdes under perioden 1963 fram till mitten av 1970-talet.

VÅR VISION
Västra delen av Fiskaregränd ska utgöra en levande och attraktiv strandnära bomiljö. Vi önskar bygga större hus, med modern standard, som samspelar väl med strandängarna och den havsnära karaktären. För närvarande håller vi på med att förbereda en planförfrågan till stadsbyggnadskontoret.

Yttrande inlämnat av fastighetsägare enligt nedan

Namn	*Fastighetsbeteckning*
David Raflund/ Maria Krsmanovic	Bunkeflostrand 1:80
Joachim Nilsson	Bunkeflostrand 1:81
Magnus Sjögren/ Matilda Sjögren	Bunkeflostrand 1:82
Annicka Bunte	Bunkeflostrand 1:83

Marianne Andersson/ Bertil Andersson	Bunkeflostrand 1:84
Johan Åman/ Christina Åman	Bunkeflostrand 1:85
Julia Agartz/ Patrik Karlsson	Bunkeflostrand 1:86
Vera Miloradovic	Bunkeflostrand 4:62
Magnus Lundin/ Mirja Bergman	Bunkeflostrand 4:63
Ulla Roth	Bunkeflostrand 4:64
Eddi Brander	Bunkeflostrand 4:65
Eva Nilsson	Bunkeflostrand 4:66



Mirja Bergman

Kontakt
e-mail mt.bergman@gmail.com

Bilaga: Västra Fiskaregränd



1

Bakgrund

Västra delen av Fiskaregränd är en av ursprungsgatorna i Bunkeflostrand och gatans utbredning finns belagt i kartor åtminstone sedan 1910-talet.

1959 sämjedelades 20 st ägotomter och en del tomter bebyggdes med mindre fritidshus. Samtliga tomter fick lagfarter 1979.

På förfrågan om byggrätt 1978, meddelas att det på en eller två av tomterna sannolikt skulle kunna få byggas bostäder likt övriga ”bunkeflostrandsbebyggelsen”.

En av de ursprungliga tomterna har fått full byggrätt för villa, dvs. nuvarande Poppelsvärmaren 37. Här finns idag en nybyggd tegelvilla.

Detaljplanefrågor avstannar under i princip hela 1990-talet pga öresundsbrobygget.

1996 förbereds nuvarande områdesbestämmelser, OB3047. Bestämmelserna vann laga kraft 2005 och består av 12 tomter.

FASTIGHETSÄGARNA PÅ VÄSTRA FISKAREGRÄND/2022-10-18/MB

BAKGRUND
VÄSTRA FISKAREGRÄND

BUNKEFLOSTRAND I MALMÖ

2



VY MOT VÄSTRA DELEN AV FISKAREGRÄND MED VILLA PÅ HÖGER SIDA TILLHÖRANDE ÖSTRA DELEN AV FISKAREGRÄND



VÄSTRA DELEN AV FISKAREGRÄND



OMRÅDESBESTÄMMELSE OB3047 OMFATTAR 12 FASTIGHETER PÅ VÄSTRA DELEN AV FISKAREGRÄND.

SAMTLIGA FASTIGHETER ÄR ANSLUTNA TILL KOMMUNALT VATTEN OCH AVLOPP, SAMT FIBER.

NEDRE MARKOMRÅDET, ANGRÄNSANDE MOT STRANDLINJE, SAMÄGS AV VÄSTRA DELEN AV FISKAREGRÄNDS FASTIGHETSÄGARE OCH NYTTJAS SOM VÄNDZON OCH GEMENSAM PLATS.

BILD T.V.: FRITIDSHUS MED FRIGGEBOD PÅ VÄSTRA DELEN AV FISKAREGRÄND

FASTIGHETSÄGARNA PÅ VÄSTRA FISKAREGRÄND/2022-10-18/MB

NULÄGE
VÄSTRA FISKAREGRÄND

BUNKEFLOSTRAND I MALMÖ

3





GATUVYER PÅ PARALLELLGATAN BÅTMANSGRÄND, SOM OCKSÅ ÄR EN AV URSPRUNGSGATORNA I BUNKEFLOSTRAND MED SAMMA URSPRUNGLIGA MARKNIVÅER SOM VÄSTRA DELEN AV FISKAREGRÄND. OVAN: STÖRRE NYBYGGD VILLA PÅ BÅTMANSGRÄND 30

OVAN: BOSTADSHUS PÅ BÅTMANSGRÄND 32
NEDAN T.V.: VILLOR PÅ BÅTMANSGRÄND 40-46
NEDAN T.H.: VILLA PÅ BÅTMANSGRÄND 46

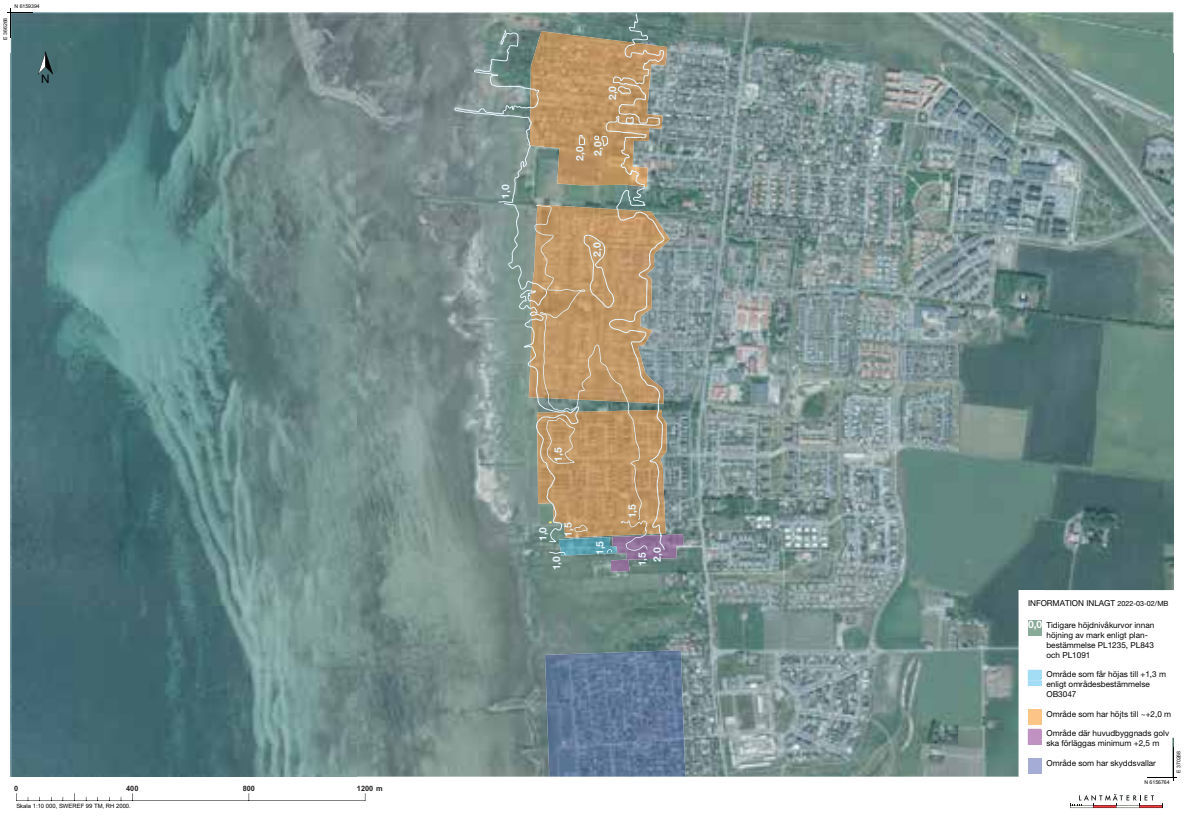




NULÄGE
VÄSTRA FISKAREGRÄND

BUNKEFLOSTRAND I MALMÖ

4



KARTA MED HÖJDA MARKNIVÅER
VÄSTRA FISKAREGRÄND

BUNKEFLOSTRAND I MALMÖ

FASTIGHETSÄGARNA PÅ VÄSTRA FISKAREGRÄND/2022-10-18/MB



Framtid

Bunkeflostrands folkmängd har mer än fördubblats sedan 2005. När Västra Fiskaregränds tomter sämjedelades var folkmängden endast 500, idag är den över 15 000. Det vore inte helt orimligt om vi följer med i detta förtätningsarbete.

Våra områdesbestämmelser medger en huvudbyggnad á 30 kvm. Vår önskan är att få bygga större byggnader och vi håller för närvarande på med att förbereda en planförfrågan till stadsbyggnadskontoret.

Vi önskar skydda våra byggnader från framtida översvämningar.
- Enligt MSB är det fastighetsägaren som har ett eget ansvar för att skydda sin egendom.
- Det är Länsstyrelsen som beslutar om eventuell invallning.
- Kan kommunen besluta om att vi får höja marken likt övrig bebyggelse i västra Bunkeflostrand?

I Malmö stads arbete "Malmös strategiska arbete med kustskydd och klimatanpassning" av Tor Fossum visas förslag på invallning av vårt område tillsammans med övrig bebyggelse.
- Kan vi vara behjälpliga i detta arbete?

Vår vision

Västra Fiskaregränd ska utgöra en levande och attraktiv strandnära fritids-/bomiljö. Vi önskar bygga hus, med modern standard, som samspelar väl med strandängarna och den havsnära karaktären.

5

FRAMTID - VÅR VISION
VÄSTRA FISKAREGRÄND
BUNKEFLOSTRAND I MALMÖ

Deeqa Musa

Hej stadsbyggnadskontoret!

Jag har tagit del av översiktsplanen för Malmö.

Mitt område - Gullviksborg
Jag tycker att det är bra att Malmö stad ska framförallt förbättra mötesplatserna men också öka tryggheten i samhället.

Personligen så tycker jag att allt verkar vara bra där jag bor men småbarns familjer skulle gynnas av fler lekplatser –gungor, sandlådor, fotbollsplaner och parker. Miljön måste förbättras som till exempel mer träd, blommor osv.

Mvh Deeqa Musa, 16 år
0762837914

Elin och Theodor Hakestam

Hej,

Jag och min man bor i Vintrie och vi vill göra ett yttrande angående rubricerad översiktsplan.

Vintre markeras som "Slättlandskap", som beskrivs enligt följande: • Slättlandskapets öppna och storslagna karaktär ska bevaras och befintliga inslag i åkerlandskapet, såsom gårdsmiljöer, trädridåer och gravhögar ska värnas. • Slättlandskapet ska få nya eller återskapade alléer, pilevallar, öppna vattendrag, ängs- och betesmarker, våtmarker och dungar. • Kulverterade vattendrag bör öppnas som ett led i att återinföra vatten som en del av slättlandskapet.
Men, i området planeras enormt mycket bostäder och markeras med täthetsgrad 4. Vi anser inte att detta verkar rimligt och hade önskat bibehålla en mer småskalig bebyggelse i detta område, för att bevara slättlandskapet, särskilt i ett större område kring Vintriegården och Erlandsro.

Vintrie omfattas av förslaget på översiktsplan men är exkluderade i många avseenden, till exempel gällande fritidsområden, fotgängarzoner, huvudcykelnät, stomlinje för kollektivtrafik, huvudgator osv. Hur kan det planeras att byggas så enormt många bostäder och annat, men allt detta "runt omkring" planeras inte för i detta område?

Utöver detta planeras även bebyggelsen av detta på producerande åkermark. I tider av miljötänk och att man bör värna om både småskaligt och storskaligt jordbruk, känns det enormt bakåtsträvande att förstöra den idyll som denna åkermark i

dagsläget utgör i Vintrie - där man i dagsläget har åstadkommit en mixad oas ihop med stadsbilden i Hyllie. Det finns helt enkelt skäl till att vandringsleder och hästspår går igenom Vintrie, och att det är den självklara 'lördagspromenaden' för många bosatta i Hyllie. För oss så utgör gula rapsfält ett av det stora dragplåster med att vara bosatt i Skåne över huvud taget - och det är sorgligt att man nu ens funderar på att förstöra denna idyll som Vintrie blivit för många Malmöbor sommartid.

Vänliga hälsningar

Elin och Theodor Hakestam

ESLÖVS KOMMUN

Sammanträdesprotokoll 1
2022-10-04

Kommunstyrelsen

§ 195 **KS.2020.0170**

Yttrande över översiktsplan för Malmö, granskningshandling

Ärendebeskrivning

Eslövs kommun har mottagit Malmö stads förslag till ny översiktsplan att yttra sig över. Eslövs kommun har tidigare lämnat synpunkter i samrådsskedet.

Översiktsplanen beskrivs som ett strategiskt dokument som ska stödja och inspirera offentliga och privata aktörer i beslut och arbetsmetoder så att Malmö utvecklas hållbart på lång sikt. Översiktsplanen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas, samt hur den byggda miljön ska utvecklas.

Översiktsplanen ska skapa förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart. Den ska stödja, underlätta och prioritera i planeringen. Grundläggande är att Malmö ska vara en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Yttrande över översiktsplan för Malmö - granskningshandling
- Översiktsplan för Malmö – granskningshandling, juni 2022
- Hållbarhetsbedömning med Miljökonsekvensbeskrivning
- Översiktsplan för Malmö Samrådsredogörelse mars 2022
- Missiv Översiktsplan för Malmö på granskning 17 juni-31 oktober 2022
- Kommunstyrelsens beslut § 97 2020 Anta yttrande över Malmös översiktsplan 2020

Beredning

Eslövs kommun har tidigare yttrat sig över förslaget till översiktsplan, beslut § 97, 2020. Kommunledningskontoret noterar att Malmö stad har kompletterat planhandlingen med information om Malmös roll och funktion för Skåne. Ställningstaganden gällande godstrafik och en framtida flytt av rangerbangården har dock inte ändrats. Kommunledningskontoret vill därför återigen betona att godstrafiken, framförallt den som går på järnväg, i stor utsträckning berör Eslövs kommun. Det är viktigt att se dessa frågor i ett skånskt perspektiv med lösningar som gör att hela regionen utvecklas. En lokalisering av en rangerbangård inom Eslövs kommun ser inte Kommunledningskontoret som möjlig. Eslövs kommun vill gärna fördjupa dialogen med Malmö stad rörande frågor om resande och transporter för såväl person- som godstrafik.

Yrkanden
Dennis Larsen (SD) yrkar att kommunstyrelsen antar Kommunledningskontorets synpunkter som sina och skickar dem till Malmö Stad med justeringen att ändra näst sista meningen ”En lokalisering av en rangerbangård inom Eslövs kommun ser inte Kommunledningskontoret som möjlig.” till ”En lokalisering av en rangerbangård inom Eslövs kommun vore gynnsam för hela regionen och något Eslövs kommun historiskt varit positiv till. Det vore fortsatt önskvärt att i samråd med Malmö Stad och intilliggande kommuner utreda lämplig placering.”

Catharina Malmborg (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut samt avslag på Dennis Larsens (SD) yrkande. Janet Andersson (S), Sven-Olov Wallin (L) och Madeleine Atlas (C) instämmer i yrkandena.

Beslutsgång
Ordförande ställer proposition på yrkandena och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med Catharina Malmborgs (M) m fl yrkande.

Beslut
- Kommunstyrelsen antar Kommunledningskontorets synpunkter som sina och skickar dem till Malmö stad.

Reservation
Ledamöterna i Sverigedemokraterna reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Beslutet skickas till
Kommunledningskontoret – tillväxtavdelningen
Malmö stad stadsbyggnadskontoret@malmo.se ”Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156”

Eva Mårtensson

Hej
Jag uppskattar verkligen att det anläggs nya cykelbanor.

En liten sak, som jag gärna vill passa på att lyfta fram är att jag önskar att buss 148 till Torup Bokskogen fortsätter gå med tre turer på dagen och tre turer tillbaka till Malmö på seneftermiddagen och kvällen under vår, sommar och höst och med dagsturer på vintern. Jag är ofta ledig på vardagarna och då vill jag ha möjlighet att åka dit både på vardagar och helger. Om fler får veta, att den här bussen går dit, tror jag att fler kommer att åka.

Jag är också övertygad om att lära om vår historia gör det lättare att förstå samhället, så jag vill gärna att vår historia lyfts fram mer.

Med vänliga hälsningar
Eva Månsson

Skickades från E-post för Windows

Fabian Heuvres

Hej stadsbyggnadskontoret!
Här kommer mina synpunkter till översiktsplanen över Malmö.
Hälsningar Fabian Heuvers, 17 år.
Bor i Käglinge.
079-337 86 99

Prioriterade inriktningar

Malmö stad har tre olika prioriterade inriktningar. Dessa är:

- Malmö som
  regional motor för grön tillväxt och sysselsättning

- Staden
  som kulturell och demokratisk livsmiljö

- En
  nära, tät, grön och funktionsblandad stad.

Inriktningarna ska följa 17 av de globala målens mål till 2030 och ska innehålla miljömässiga-, sociala- och ekonomiska perspektiv. Malmö ska dessutom vara en stad med tillgång till utbildningssystem på alla nivåer och en attraktiv stad att arbeta i (vilket självfallet gynnar staden i sig).

Därför tycker jag personligen att inriktningen "Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning" är den viktigaste. Det är ju genom den miljövänliga tillväxten och den ökade sysselsättningen som staden (i min mening) kommer att kunna blomstra som mest.

Gällande Malmö stad och Agenda 2030: Det målet som är mest brådskande är mål 13 - bekämpa klimatförändringarna.

Platsspecifika riktlinjer

Planerad utbredning av Oxie

För tillfället består Oxie av många enbostadshus och har tillgång till många fritids-

och grönområden. Den centrala delen av Oxie har en tågstation (Oxie station) som kör genom bland annat Ystad och genom Citytunneln. Detta ger tågstationen en strategisk roll i Malmö.

Sammanfattningsvis är detta planen för att utveckla Oxie:

- Området ska fortsatt vara bebyggelsemässigt skilt från övriga staden med ett i huvudsak oexploaterat kulturlandskap.

- Oxie centrum ska stärkas, bland annat genom en förlängning av Tegelbruksvägen till Svedalavägen, samt genom att delar av Galgebacken omvandlas till blandad stadsbebyggelse.

- Området ska kompletteras med varierande bostadstyper och ett större inslag av arbetstillfällen ska eftersträvas.

- Områdets parker ska stärkas som mötesplatser.

- Området ska bättre kopplas till omkringliggande landskap, bland annat genom nya passager under väg E65.

- **Förväntad utbyggnadskapacitet**: ca 800 bostäder och ca 300 arbetsplatser

- **Tillgång till park och natur**: Viss brist enligt Grönmodellen

Hur tycker jag att Oxie och Käglinge bör utvecklas?

Enligt mig är Oxie (och mer specifikt Käglinge för det är den delen av Oxie jag bor i) en stadsdel som jag är väldigt nöjd med. Det finns ett vackert och lättillgängligt naturområde som är trevligt, innehåller bra och passande bostäder och varierande ekonomiska klasser i området.

Den första punkten angående bebyggelsen i Oxie tycker jag personligen låter som en väldigt god idé. Det är ju så att vi som flyttade dit kanske valde Oxie just för att det var skilt ifrån Malmö (bebyggelsemässigt) och en integration av "centrala" Malmö skulle kunna leda till emigration från Oxie för att bosätta sig i andra förorter. Ett oexploaterat kulturlandskap är en bra idé för att kulturlandskapet i Oxie också är en tillgång som invånarna uppskattar.

Att bygga nya vägar till närliggande områden är bra. Däremot tycker jag att det borde finnas fler cykelvägar. Dels
för att minska utsläpp och främja en hållbar utveckling (vilket är eftertraktat i Malmö stad), dels
också för att helt enkelt göra närliggande byar och platser mer lättillgängliga. En cykelväg jag skulle vilja ha är en cykelväg mellan
Käglinge
och Glostorp,
antingen längs med den redan existerande bilvägen eller på ett annat ställe. Detta är extra
gynnsamt
om arbete skapas i Oxie med tanke på att det blir extra tillgängligt och därför attraktivt för
Glostorpinvånarna.

Slutligen tycker jag att kriminaliteten i Oxie måste tas hand om och tas på allvar. Oxie är en av de få områdena i Malmö som klassas som ett område där "lokala kriminella nätverk anses ha negativ påverkan på lokalsamhället" enligt polisen. Åtgärder måste tas både för att göra Malmö tryggare och jobba med riksdagen och regeringen för att minska gängkriminaliteten i Sverige.

Fastighetsägarna Syd

1

Remissyttrande – Översyn av gällande Översiktsplan för Malmö, SBN-2018-1156

Fastighetsägarna Syd har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på översyn av gällande Översiktsplan för Malmö.

Generella kommenterar

Fastighetsägarna Syd positivt på översiktsplanen, som på ett tydligt sätt fokuserar på att knyta samman Malmös stadsdelar och sammanföra nya stadsdelar/områden med ett hållbart fokus. Ambitionen att skapa nära, tät, grön och funktionsblandad stad som attraherar malmöbor att bo, besöka och arbeta i staden kommer stärka Malmö i stort.

Det är viktigt att skapa naturliga bryggor mellan befintliga runtomkringliggande områden, som bostadsområden med småhuskaraktär, med nybyggnationen på Västra Hamnen, Hyllie och Nyhamnen. Det stärker en blandad stad och skapar spännande arkitektoniska möten. Detta kan göras bland annat genom att skapa platsförstärkande insatser, exempelvis GivRum arbetar med synsättet att staden är ett demokratiskt rum, och stadsutveckling med fokus på människan i centrum. Genom att använda befintliga urbana miljöer och skapa möten under utvecklingsprocessen av befintliga och nya stadsdelar eller kvarter.

Genomförandet av översiktsplanen kommer till stor del att vara beroende av faktorer som inte någon av de enskilda aktörerna själva råder över. Det är därför angeläget att Malmö stad, fastighetsägare, byggherrar och andra drivande aktörer löpande för en dialog kring stadens utveckling och dess etablering av näringsliv och handel. Och inte låser fast sig i alltför detaljerade mål eller förväntningar.

En tydlig linje i Översiktsplanen är de tre prioriterade inriktningarna, där målet är att skapa förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart. Genom att vara en regional motor för grön tillväxt och sysselsättning skapar staden en kulturell och demokratisk livsmiljö som är nära, tät, grön och funktionsblandad.

Fastighetsägare står för stadens skelett, men det är i bottenplan, på trottoaren, i och mellan husen som attraktiviteten och dynamiken skapas. I förlängningen hela stadens framgång och förändringspotential för framtiden.

Förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart

Bostadsbyggandet i Malmö involverar flera aktörer – kommunen, fastighetsägare, fastighetsutvecklare och byggherrar – som behöver agera tillsammans för att öka bostadsbyggandet och därmed ge hushållen bättre möjligheter till bra boende. Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar och kommunen skapar förutsättningar för bostadsbyggande genom detaljplaner, bygglov, markanvisningar och exploateringsavtal.

En ny social bostadspolitik behöver utformas. Kommuner, som Malmö, behöver tydligare verktyg för att agera efter de behov som finns. Det är bra att kommunen har beslutat att agera med tydligare helhetsgrepp och genom att ta stöd av marknadens aktörer, forskning och experter på området. Social rörlighet ska primärt främjas genom tillgång till arbete och utbildning, men utan boende är det svårt att tillgodogöra sig någotdera. När svårigheterna att klara bostadsförsörjningen växer behöver

politiker testa nya lösningar och våga ifrågasätta gamla sanningar. De ekonomiska stöden som går direkt till hushållen behöver ses över. Bostadsbidrag och bostadstillägg behöver höjas och göras tillgängliga för fler Malmöbor. Inför också förhandsbesked om rätt till bostadsbidrag för att möjliggöra inträde på bostadsmarknaden.

Det behövs ett nära samarbete och samverkan med kommuner för att skapa incitament, bland annat genom stöd för sociala insatser. En fastighetsägare är inte en socionom, så stöd och tydligt ramverk behövs komma på plats. Där behövs såväl arbetsmarknadsinsatser för att hjälpa dem som står långt från arbetsmarknaden att komma i arbete men också när problem uppstår med en hyresgäst.

De hyresvärdar som sänker tillträdeskraven kan behöva ersätta detta med andra garantier och insatser. För detta krävs vidare att hyresvärdar erbjuds samverkan och ett aktivt stöd från exempelvis kommunernas boendestödjande verksamhet och socialtjänsten.

Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö

I Malmö och andra städer ser vi spridningen av Business Improvement District (BID) och vi vet att det gör skillnad när fastighetsägare, näringsidkare och medborgare tillsammans med kommun och polis samverkar för att trygga enskilda bostadsområden och för platsutveckling. Modellens fokus är alltid boende, integration och dialog. De problem som enskilda bostadsområden har måste lösas gemensamt och främst ska det vara en långsiktigt värdeskapande process. Såväl sociala, demokratiska och ekonomiska värden kommer öka samtidigt som nedskräpning, klotter och otrygga miljöer minskar. Vi ser att en fortsatt användning av långsiktiga arbetssätt gagnar såväl staden som enskilda bostadsområden väl. Det är verkligen att rekommendera att Malmö stad ser ett fortsatt samarbete med liknande initiativ som en viktig väg fram.

En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

Höga byggnader och andra byggnader som är visuellt framträdande i stadsmiljön ska utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet. Höga byggnader ska placeras med stor omsorg i stadsmiljön, utifrån platsens förutsättningar och med medvetenhet om påverkan på lokalklimatet. Det ställs särskilda gestaltningskrav på höga och väldigt exponerade byggnader men det är svårt att veta vilka kvaliteter som avses. Det kräver förtydligande eller exemplifiering.

Vidare är det viktigt med nybyggnation av en blandad stad behövs även en blandad ägarstruktur. Blir det för svårt för mindre fastighetsägare att bygga i Malmö, är risken att man bygger i andra kommuner. Eller väljer att inte bygga alls.

Genomförandet av översiktsplanen kommer till stor del att vara beroende av faktorer som inte någon av de enskilda aktörerna själva råder över. Det är därför angeläget att Malmö stad, fastighetsägare, byggherrar och andra drivande aktörer löpande för en dialog kring områdets utveckling och dess etablering av näringsliv och handel. Och därmed inte låser fast sig i alltför detaljerade mål eller förväntningar.

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energifrågor behöver ses i ett helhetsperspektiv, där olika system kan samordnas för synergieffekter. Visionen för 2030 är att hela Malmö som geografiskt område försörjs till 100 procent av förnybar och återvunnen energi. I översiktsplanen, men även miljöprogram och energistrategi, konstaterar vi att arbetet behöver intensifieras när det gäller energieffektivisering som minskar uppvärmnings- och effektbehovet i nyproducerade och renoverade fastigheter. Teknik-, regel- och affärsutvecklingen behöver stärkas när det gäller fastigheters bidrag till minskade effekttoppar, energilagring, solel och

solvärme. Det behöver bli enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi för eget bruk men även behöver energin som skapas i en byggnad kunna överföras till en annan byggnad utan att byråkratiska hinder står i vägen.

Med bakgrund av energikris och kraftigt ökade priser visar det behovet av resiliens i systemet. Där vill Fastighetsägarna Syd lyfta fram möjligheten i nybyggnadsområden, såsom Nyhamnen, behöver säkerställa en god och tillförlitlig tillgång och produktion av energi. Som inte är nödvändigtvis kopplad till en enskild aktör utan till en mångfald av aktörer.

Fastighetsägarna delar synen att energieffektivisering av befintliga byggnader är en starkt bidragande faktor för att nå uppsatta klimatmål. Minskat energiberoende ökar byggnaders och därmed samhällets resiliens och har även en positiv ekonomisk effekt genom minskade energikostnader.

I den mån förvaltningsavtal omfattar ombyggnadsprojekt/ planerat underhåll så handlar det å andra sidan i huvudsak om att sköta upphandling, administration, ledning och styrning av nämnda ombyggnadsprojekt/ planerat underhåll. Krav i själva byggprojekt/ planerat underhåll hanteras vidare i ett entreprenadavtal med byggentreprenören där riktlinjerna är applicerbara. Det kan dock inte uteslutas att rivning, ombyggnad etc. som genererar avfall sker inom förvaltningsavtalet.

Det faktiska avfall som produceras i samband med nyproduktion såväl om- som tillbyggnation. I nybyggnadsprojekt bör byggnader och anläggningar förberedas för framtida förändrade behov och renoveringar genom en flexibel design och förberedelser för demontering. Även behoven i den nya byggnaden eller anläggningen bör uppmärksammas och utredas för att minimera yt- och resursbehov, till exempel genom delade ytor och funktioner. Fastighetsägarna Syd menar att det är viktigt med flexibla plankoder för maximalt nyttjande grad. Det handlar inte enbart om byggnaden utan även vad man kan/får fylla byggnaden med.

Fastighetsägarna Syd kan dock konstatera att gällande viktningsfaktorer i Boverkets byggregler motverkar energieffektivisering av fjärrvärmeuppvärmda hus och särskilt genom värmeåtervinning. Då viktningsfaktor för fjärrvärme satts till 0,7 kan en fastighetsägare endast tillgodoräkna sig 70% av det minskade uppvärmningsbehovet från fjärrvärme vid effektivisering. Skulle det minskade fjärrvärmebehovet uppstå genom byte till ett FTX-aggregat så måste den ökade elförbrukningen FTX-ventilationen kräver dessutom multipliceras med viktningsfaktor 1,8. Om vi ska nå uppsatta klimatmål har Sverige inte råd med byggregler som i praktiken motverkar energieffektivisering.

Det kommer finnas material som är svåra att ersätta och där det även fortsättningsvis kommer krävas användning av klimatbelastande material. Dessa material bör användas där de särskilt behövs och i rätt mängder och kvalitet.

Fastighetsägarna Syd konstaterar att nästan all renovering i befintliga byggnader görs med målet att göra energibesparingar. Det finns många insatser inom energi som omedelbart kan minska kostnader och den negativa klimatpåverkan. Andra insatser kräver större investeringar och det kan ta några år, beroende på typ av åtgärd, att räkna hem investeringen. Vidare har de allra flesta fastighetsföretag har jobbat med energieffektivisering i många år, men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Det finns många insatser inom energi som omedelbart kan minska kostnader och den negativa klimatpåverkan. En annan möjlighet är att teckna Gröna Hyresavtal, en avtalsmall som Fastighetsägarna nu även tar nytt grepp kring för att utveckla denna avtalsmodell. Gröna Hyresavtal bidrar med en struktur och kan fungera som grund för löpande samverkan och är ett sätt att formalisera samarbetet med kunden inom miljö.

Byggd miljö och kulturmiljö

Nyproduktion i Malmö involverar flera aktörer – kommunen, fastighetsägare, fastighetsutvecklare och byggherrar – som behöver agera tillsammans. Bostadsförsörjning, bland annat, är ett kommunalt ansvar och kommunen skapar förutsättningar för bostadsbyggande genom detaljplaner, bygglov, markanvisningar och exploateringsavtal.

Att blanda olika bostadstyper, arbetsplatser, kultur och andra samhällsfunktioner genom förtätning i ett och samma område kommer skapa mer livskraftiga offentliga rum, en trygghet och sammanhållning samt stärkta möjligheter till möten. En tätare och mer blandad stad kommer också öka förutsättningar för malmöbor, inpendlare och besökare. Vi efterlyser tydligare mål och riktning i då nuvarande formulering i remissen är lite vaga.

Förutsättningarna är olika och att Malmös stadskärna behöver hitta sin väg framåt för att skapa sitt stadsliv och vara en relevant destination och plats för etablering. Större städer har kommit längre i sin strukturomvandling, vilket innebär ett bredare utbud med stor branschvariation i stadskärnan. I små och mellanstora städer har handeln fortfarande en mer dominant roll. Det visar sig också att när en ny kulturbransch flyttar in i en småstad eller medelstors stad så ökar omsättningen med över fyra procent. Levande stad och platser skapar både kommersiellt underlag, trivsel och trygghet.

Fastighetsägarna Syd förespråkar en lokalt anpassad stadslivspolicy som ett arbetssätt där kommunen i samskapande med fastighetsägare och verksamheter tillsammans utvecklar framtidens stadskärna. En stadslivspolicy breddar antalet verksamheter jämfört med en handelspolicy och inkluderar ickekommersiella verksamheter som föreningsliv och organisationer också, vilket kanske inte en etableringspolicy gör.



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT
fot.se

2022.10-31

Synpunkter på granskningshandling för Malmö översiktsplan, dnr SBN-2018-1156

FOT instämmer i den övergripande bedömningen att ett förändrat trafiksystem är förutsättningen för att nå översiktsplanens miljö- och hälsomål. Det handlar då om att så långt möjligt ersätta bilåkande med gång och cykling och kollektivtrafik. Malmö har goda chanser att lyckas med det tack vare sina geografiska och planmässiga förutsättningar.

Tillgänglighet och parkering för privatbil

En avgörande faktor är tillgängligheten med privatbil och parkeringsfaciliteterna. Så länge det är så enkelt att parkera kommer bilåkandet att fortsätta. Det räcker inte att höja parkeringsavgifterna. Antalet parkeringsplatser behöver begränsas.

Detta är förstås fråga om en process som kan ske gradvis över längre tid parallellt med att man utvecklar alternativen till bilåkandet. Varför inte anta en kvantitativ målsättning för hur antalet parkeringsplatser för privatbil successivt ska minska kommande decennium.

Bättre trafikmiljö för barn och andra utsatta grupper

Dagens blandtrafikmiljö är utformad för vuxna människor i deras bästa år. För barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar innebär den oacceptabla risker som tar sig uttryck i mer eller mindre frivilliga inskränkningar av rörelsefriheten. Barnens självständiga rörelsefrihet utomhus har, som bekant, kraftigt minskat i takt med att massbilismen etablerade sig i vårt land. Föräldrar skjutsar sina barn till skola och fritidsaktiviteter i stället för att låta dem gå eller cykla. Barnens möjligheter att träffa kamrater begränsas av trafikförhållandena kring bostadsområdena.

De flesta av oss vill förbättra förhållandena för barn, gamla människor och dem med funktionsnedsättningar. År 2020 blev FNs barnkonvention lag i Sverige. Den innebär bland annat att barnens bästa ska sättas i främsta rummet på ett tydligare sätt. Det gäller också i planeringen av den fysiska miljön.

Detta finns visserligen med i förslaget till översiktsplan men på undanskymd plats, i en bilaga. Som myndighet är Malmö kommun skyldig att visa hur Barnkonventionen förverkligas i den fysiska planeringen. Inte heller arbetar Malmö med barnkonsekvensanalyser, BKA. I andra kommuner har det visat sig vara ett effektivt sätt att tillgodose barns behov i den fysiska planeringen.

2

I en aktuell undersökning, som FOT genomfört[1], där Malmö var en av de undersökta kommunerna, visade det sig att Malmö saknar såväl beskrivningar av cykel- och gångvägar till skola och fritidsaktiviteter som hur konflikter mellan barn och vuxna trafikanter kan undvikas och hanteras.

I och med att avståndet till skolan ökat med det fria skolvalet, har dessa frågor om barns förhållanden i trafikmiljön blivit än aktuellare. Barns gång- och cykelvägar till skola och fritidsaktiviteter måste därför bli en integrerad och prioriterad del av den kommunala trafikplaneringen. Därvid är barnkonsekvensanalys, BKA, ett användbart verktyg.

Bästa hälsning

Maria Nordström
Styrelseledamot FOT

Sonja Forward
Ordförande FOT

[1] Planeringen av barns gång- och cykelvägar som del i kommunernas arbete i stadsplaneringen för Barnets bästa enligt Barnkonventionen (FOT 2021): https://www.fot.se/wp-content/uploads/2022/02/Planeringen-av-barns-gang-och-cykelvagar.-Slutrapport.pdf

Malmö stad
Fritidsnämnden

Datum
2022-11-03

Adress
Amiralsgatan 20

Diarienummer
FRI-2022-1530

Yttrande

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Översiktsplan för Malmö, Stadsbyggnadskontoret
SBN-2018-1156

Fritidsnämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning
Fritidsnämnden framför i yttrandet kompletterande synpunkter med utgångspunkt i stadens behov för rekreation, fritid och civilsamhälle. Nämnden lyfter synpunkter avseende vad som markerats som ”fritidsområden” i översiktsplanen, och vad som omfattas av de riktlinjer som avser fritidsområden. Nämnden önskar fortsatt en riktlinje kring basutbud för fysisk aktivitet, samt en konkretisering kring hur och var antalet träd ska öka.

Yttrande
- Även om det finns en gräns för hur genomförandeinriktad översiktsplanen kan bli så är det särskilt viktigt att det finns en tydlighet i hur värden som rekreation, fritid och möjligheter till fysisk aktivitet ska vägas och hanteras vid en förtätning. Dessa behov är inte särskilt reglerade, och de drivs oftast inte av enskilda aktörers ekonomiska intressen. Om till exempel barns behov av fritidsaktiviteter framöver ska tillgodoses genom närhet till lekplatser, stora parker, naturområden och fritidsanläggningar (granskningshandlingen s. 18) behövs beskrivningar av hur det kan uppnås.
- Därför är det positivt att riktlinjerna kring park- och naturområden har förtydligats och att grönmodellen tillämpas i översiktsplanen.
- Detsamma gäller de planeringsriktlinjer för fritidsområden som översiktsplanen har kompletterats med. De avser dock enbart de särskilda områden som markerats som *”fritidsområden”* i översiktsplanen. Dessa områden omfattar inte fullt ut stadens särskilda platser för fritid. Riktlinjen om att exploatering för andra ändamål inte ska ske inom fritidsområden såvida inte kompensation kan ske på annan plats bör breddas och omfatta exempelvis även ridstigar, utomhusgym, spontanidrottsplatser samt mindre platser för fritidsaktiviteter och rekreation, såsom mindre gröningar. Riktlinjen bör också omfatta bollplaner och omkringliggande ytor på de idrottsplatser som nämns i nästa punkt om de inte kan markeras som fritidsområden.
- Alla idrottsplatser bör markeras som fritidsområden. Fritidsförvaltningen har efter samrådet angett det i ett tjänsteutlåtande när stadsbyggnadskontoret inhämtat ytterligare

synpunkter. Detta gäller Hästhagens Idrottsplats, Malmö Idrottsplats, Mellanhedens Idrottsplats, Sorgenfri Idrottsplats, Husiegårds Idrottsplats, Ellenborgs Idrottsplats och Oxie Idrottsplats som i nuläget inte markerats som fritidsområden i översiktsplanen. Även konstgräsplanen söder om Skäralidsgången på Limhamns Idrottsplats bör markeras som fritidsområde tillsammans med resten av idrottsplatsen. Det är särskilt viktigt att det finns en avsikt att bevara de platser som finns kvar centralt (Hästhagens IP och Malmö IP).

- Fritidsnämnden håller fast vid att tydligare riktlinjer kring möjligheter till fysisk aktivitet också bör föras in i översiktsplanen. En riktlinje bör vara att ett basutbud för fysisk aktivitet ska finnas inom 500 meter från bostäder. Ett basutbud innefattar en multifunktionell aktivitetsyta på 1000–4000 m^2, markerad promenad- och löpslinga samt utegym. Riktlinjen är utvecklad i Malmö stads Program för aktiva mötesplatser.
- Det är positivt att en riktlinje för samverkan kring att ändamålsenliga och billiga lokaler för kultur- och föreningsliv ska kunna finnas kvar när staden byggs tätare. Tillgången till lokaler är en förutsättning för att människor ska kunna samlas planerat och organiserat runt gemensamma fritidsintressen eller erfarenheter. Fritidsnämnden medverkar gärna till att utveckla och implementera riktlinjen framöver.
- Fritidsnämnden önskar också en konkretisering kring *hur och var* antalet träd ska öka. Många platser är i stort behov av trädskugga för att de alls ska kunna användas i sommarhetta och för att gräsmattor och andra gröna områden inte ska torka ut under sommarmånaderna.

Ordförande

Ewa Bertz (L)

Sekreterare

Dzemal Imsirovic

Anders Olin (SD) har lämnat ett särskilt yttrande.

Tony Rahm (M) har lämnat ett särskilt yttrande.

Malmö stad
Funktionsstödsnämnden

Datum
2022-10-05

Adress
205 80 Malmö

Diarienummer
FSN-2022-1703

Yttrande

Till
Stadsbyggnadskontoret

Granskning av Översiktsplan för Malmö
SBN-2018-1156

Funktionsstödsnämnden lämnar följande yttrande:

Sammanfattning

Funktionsstödsnämnden är överlag positiv till översiktsplanens övergripande mål och ambitioner om en tätare stad med fokus på ökad delaktighet, trygghet, hälsa och välmående. Dock finns brister i planens funktionshinderperspektiv som, enligt nämnden, inte är genomgripande utan snarare beskrivs som ett särintresse, skiljt från planens övriga målsättningar. Nämnden efterfrågar därför en bredare tillämpning av universell utformning vilket skulle möjliggöra för ökad inkludering och förbättrad tillgänglighet samtidigt som det skulle minska risken för kategorisering och att gruppers intressen ställs mot varandra. Nämnden lyfter även att planens målsättningar om fortsatt förtätning innanför Ringvägen inte är gynnsamt för alla stadens invånare varför hänsyn bör tas till att viss bebyggelse fortsatt bör vara gles och uppföras i lantlig miljö.

Yttrande

Universell utformning
Funktionsstödsnämnden är positiv till översiktsplanens uttalade ambition att, genom universell utformning av det offentliga rummet, öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Däremot menar nämnden att planen saknar en genomgående tillgänglighetsanalys. Detta tydliggörs, bland annat, i att principen om universell utformning endast nämns i relation till personer med funktionsnedsättning.

För funktionsstödsnämnden vittnar detta om att tillgänglighetsperspektivet inte är genomgripande utan behandlas som en särskild aspekt, riktad mot en avgränsad grupp vid sidan av planens övriga ambitioner och mål. Detta, menar nämnden, kan delvis vara en konsekvens av planens till synes snäva tillämpning av universell utformnings möjligheter och omfattning.

Per-Olof Hedvall, en av Sveriges ledande forskare på området, beskriver universell utformning som ”ett skifte i förhållningssätt och målgrupp, från arbete med tillgänglighet som är starkt förknippat med personer med funktionsnedsättning till inkluderande design för alla baserat på universell utformning med alla medborgare som uttrycklig målgrupp.”[1]

Universell utformning bör alltså inte förstås som insatser för personer med funktionsnedsättning, utan som ett tankesätt, en process och ett utförande som inkluderar alla – också de med funktionsnedsättning. Utgångspunkten för universell utformning bör vara att skapa flexibilitet och öppna upp för olikhet och mångfald. Men att som i översiktsplanen endast nämna universell utformning i relation till funktionsnedsättning riskerar att skapa kategoriseringar och intressekonflikter – just det som universell utformning är tänkt att motverka och korrigera. Hade översiktsplanen genomgående använt den i forskning rekommenderade innebörden av begreppet, snarare än den nu snävt riktade mot personer med funktionsnedsättning, skulle sannolikt många av de intressekonflikter som riskerar att uppstå kunnat undvikas och fler grupper hade inkluderats utan att de behövts nämnas eller särskilt utpekas i planen.

Både forskning och praktisk erfarenhet lyfter vikten av att universell utformning inkluderas i alla delar av stadens utveckling – från översiktsplan och markanvisning, till detaljplan och utförande.[2] Enligt funktionsstödsnämnden är det därför avgörande att dessa perspektiv inte bara lyfts utan också konkretiseras i översiktsplanen. Annars finns risken att anpassningar görs i senare skeden vilket kan leda till dyrare lösningar, att tillgänglighetsinsatser kopplas till särskilda kostnader och, framförallt, att resultaten blir mindre inkluderande vilket utestänger och delar upp befolkningen.

Konkret menar nämnden att skrivningar om universell utformning saknas i flera viktiga delar av översiktsplanen:

- Under rubriken Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö (s.5–6) fastslås att ”trygghet och jämställdhet i stadsrummet ska öka” samt att hälsa och välmående uppnås genom att ”människor känner sig delaktiga”. Hade universell utformning tillämpats som en metod för att uppnå dessa målsättningar skulle planen få en tydligare riktning som även underbygger *’känslan av delaktighet’* med materiella förutsättningar att faktiskt delta på ett tryggt och jämställt vis. Målet om *’känsla av delaktighet’* kan endast uppnås när det korrelerar med egenskaper i det fysiska rummet. Universell utformning är, enligt funktionsstödsnämnden, ett utmärkt sätt att genom fysisk planering uppnå både materiell och upplevd delaktighet.

[1] Hedvall, P. O. (2020). Universell utformning–Hur designar vi ett samhälle för alla?
[2] SOU 2019: 23 Betänkande av Styrutredningen för funktionshinderspolitiken;
Hedvall, P. O. (2020). Universell utformning–Hur designar vi ett samhälle för alla?;
Müller, L., Ericsson, S., & Hedvall, P. O. (2022). Visions of a City for All. The Journal of Public Space, 7(2), 63–78.
Björn, Hellström. "Universell utformning i den kommunala samhällsbyggnadsprocessen: Om konsten att bygga en organisation med spelrum för reflektion, kreativitet och professionellt omdöme." (2022): 17–46.

- Under rubriken Fokus på människans välmående (s.8–9) konstateras att en stad som skapar förutsättningar för möten mellan människor med olika bakgrund borgar för god hälsa, välmående och tillit, samt att män, kvinnor, flickor och pojkar använder staden och stadsmiljön på olika sätt. Vidare fastslås att funktionshinder som finns i stadsmiljön utgör en grund för dessa skillnader men att de kan överbryggas genom god planering som skapar förutsättningar för ett mer jämställt och jämlikt samhälle. Också här är det nämndens mening att universell utformning bör inkluderas som en konkret process för att uppnå målsättningarna. Universell utformning eftersträvar funktion och stadsrum som är tillgängliga för alla och har på så vis ett intersektionellt angreppssätt som främjar jämlikt och jämställt deltagande och motverkar kategorisering och intressekonflikter.

Att begreppet universell utformning inkluderas ett visst antal gånger i översiktsplanen är dock i sig inget självändamål. Det är ett verktyg för att långsiktigt och systematiskt öka förståelsen för dess innebörd inom alla delar av kommunen, samt för att processen för universell utformning inkluderas i alla praktiker och målsättningar som har med stadsutveckling och byggprojekt att göra.

Bristande funktionshinderperspektiv
Utöver den bristfälliga integreringen av universell utformning vill nämnden särskilt lyfta fyra områden där funktionshinderperspektivet saknas i översiktsplanen.

Globala och nationella mål blir lokala
I avsnittet som redovisar regionala och nationella mål som bedöms ha stark koppling till den översiktliga planeringen i Malmö (s.9–10) utelämnas FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Sverige är sedan 2009 juridiskt bunden av konventionen vars syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheterna för personer med funktionsnedsättning - bland annat genom principer om tillgänglighet, självständighet och delaktighet. Stat, regioner och kommuner har ett gemensamt ansvar att följa konventionen. Genom riksdagsbeslut från 2017 har konventionens koppling till målen för den svenska funktionshinderspolitiken också tydliggjorts och särskilt fokus riktas mot principen om universell utformning och befintliga brister i tillgänglighet. Med tanke på konventionens starka koppling till den översiktliga planeringen och den svenska funktionshinderspolitiken menar funktionsstödsnämnden att den bör inkluderas i översiktsplanen.

Förtätning innanför Ringvägen
Funktionsstödsnämnden är positiv till översiktsplanens ambition om att den största delen av stadens utbyggnad ska ske genom förtätning innanför Yttre Ringvägen. En tätare bebyggelse skapar närhet till service, arbete och kultur. Nämnden vill dock påtala att tätare bebyggelse kan ha negativ påverkan på delar av nämndens målgrupp. För dessa kan tät och hög bebyggelse leda till ökad otrygghet, stress och minskat välmående. För att hela Malmös befolkning ska inkluderas och ha tillgång till hela staden är det därför av vikt att förtätade och högt bebyggda områden varieras med glesare och låg bebyggelse, parker och grönområden. Nämnden vill även understryka att gröna kopplingar och stråk i form av gång- och cykelvägar inte kan nyttjas av delar av nämndens målgrupp och ska därför inte ses som ersättning till park- och grönområden. Närhet till grönska bör, menar nämnden, gälla för alla

Malmös invånare, även de som inte använder cykel eller promenerar.

För en del av funktionsstödsnämnden målgrupp är boende i lantlig miljö avgörande för deras hälsa och välmående. Det är därför viktigt att undantag kan ges för byggnation av till exempel LSS-boenden på jordbruksmark. Ett sådant undantag upptas i planeringsriktlinjerna för den befintliga översiktsplanen där det anges att ”undantag kan ges till samhällsviktiga funktioner med särskilda behov, som exempelvis vissa typer av LSS-boenden”. För att säkra tillgången till bostäder som motsvarar lagstiftningens intentioner menar nämnden att LSS-boenden bör nämnas särskilt i avsnittet om att ”undantag kan ges till samhällsviktiga funktioner med särskilda behov […]” (s.53).

Cykelstråk, gångzoner och kollektivtrafik
Funktionsstödsnämnden är överlag positiv till översiktsplanens prioritering av cykelnät, fotgängarzoner och kollektivtrafik. Dock saknar nämnden en analys som inkluderar personer som inte kan nyttja ovan nämnda färdvägar. Många är beroende av andra färdsätt, inte minst bil eller färdtjänst. När trafik, kommunikationer och transportvägar planeras, måste framkomligheten för personer som har särskilda behov vid förflyttningar beaktas. Väg- och parkeringsutrymme måste finnas så att alla har möjlighet att ta sig till och från sin bostad, sitt arbete eller sina studier, till handel, kultur- och fritidsaktiviteter.

Planera boenden för alla
Cirka 0,33 procent av Malmös befolkning över 18 år bor på LSS-boenden. I översiktsplanen beräknas Malmös befolkning uppgå till en halv miljon år 2050, knappt 150 000 fler än idag. Om en lika stor andel av Malmös vuxna befolkning antas bo på LSS-boende år 2050 som idag innebär det ett utökat behov om drygt 360 lägenheter fördelade på omkring 70 nya grupp- och servicebostäder. En ungefär lika stor andel av befolkningen har insatsen daglig verksamhet som också i stor utsträckning är i behov av särskilt anpassade lokaler. Därtill ansvarar nämnden för ytterligare en rad insatser som kräver verksamhetslokaler och boenden. Med detta vill funktionsstödsnämnden belysa vikten av att i tidiga skeden av exploatering och markanvisning planera för den här typen av boenden och verksamheter som har stora krav vad gäller lokalisering och utformning.

Ordförande

Roko Kursar (L)

Ansvarig utredare

Hampus Nilsson

Josefin Anselmsson (M), Albin Schyllert (M) och Gharib Aly (M) reserverar sig mot beslutet.
(se Bilaga 4)

Stefan Claesson (SD) och Jonathan Grahndin (SD) reserverar sig mot beslutet.
(se Bilaga 5)

Carin Gustafsson (V) lämnar ett särskilt yttrande i ärendet
(se Bilaga 6)

Malmö stad
Förskolenämnden

Datum
2022-11-01

Adress
Lugna gatan 82

Diarienummer
FSKF-2022-11924

Yttrande

Till
Malmö
stadsbyggnadskontor

Remiss angående handlingar till granskning för; Översiktsplan för Malmö
SBN-2018-1156

Förskolenämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning
Förskolenämnden ställer sig sammantaget positiv till förslaget till översiktsplan för Malmö. Samtidigt vill nämnden framhålla vikten av goda förutsättningar för fortsatt utbyggnad av förskoleverksamhet i takt med att staden växer. Nämnden anser att yt- och lokaliseringsmässiga krav för förskolor, samt geografisk närhet och tillgänglighet, tydligare bör behandlas i granskningsunderlaget till översiktsplanen. Vidare framhålls att en särskild barnkonsekvensanalys bör knytas till planen.

Yttrande
Förskolenämnden ställer sig sammantaget positiv till förslaget till översiktsplan för Malmö. Översiktsplanen möjliggör en omfattande utbyggnad av staden med cirka 100 000 nya bostäder och cirka 50 000 arbetsplatser. Planen bedöms som genomarbetad och balanserar en mängd faktorer och utmaningar kopplat till stadens långsiktiga utveckling.

Förskolan som samhällsservice
Nämnden vill framhålla vikten av goda förutsättningar för fortsatt utbyggnad av samhällsservice i takt med att staden växer. Nämnden vill lyfta att samhällsservice när det gäller skolformerna, förskola och grundskola innebär särskilda krav på planeringen.

Definitionen av samhällsservice innefattar i princip all kommunal verksamhet, oavsett om det är frivillig eller tvingande som exempelvis förskola och grundskola. De särskilda behov som förskolor och grundskolor har med sina yt- och lokaliseringsmässiga krav borde därför lämpligen hanteras mer separat från övrig samhällsservice. Samtidigt ska framhållas att behovet av samhällsservice genomgående är mycket närvarande i översiktsplanen vilket är positivt.

Nämnden uppskattar omformuleringen från samrådsunderlaget, innebärande att förskolor i aktuellt remissunderlag benämns som en skolform och inte barnomsorg.

Det separata dokumentet som hänvisas till under strategi för samhällsservice, *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö* är framtaget 2016, skulle med fördel uppdateras för att ge en aktuell bild över förskoleverksamhetens markbehov framför allt i utbyggnadsområdena.

Social hållbarhet och barnperspektivet
Den sociala hållbarheten är genomgående integrerad och inarbetad i översiktsplanen, vilket är en förbättring från tidigare översiktsplaner. I planen anges ambitionen om att minska klyftor och att binda samman staden, vilket är positivt. Nämnden anser dock att översiktsplanen tydligare bör lyfta prioriteringar kring närhet till förskola och förskoleplatser i utbyggnadsområden.

Nämnden ser att barnperspektivet har integrerats på ett positivt sätt, framför allt när det gäller trafik och boendemiljöer, men hade önskat att fler avsnitt beaktade barnperspektivet. En särskild barnkonsekvensanalys borde knytas till planen. Detta bedöms öka förutsättningarna för goda planeringsförutsättningar för förskolor och att nödvändig mark avsätts.

Utbyggnadsstrategi
Nämnden är positiv till inriktningen om den nära, täta, gröna och funktionsblandade staden. Vidare att staden främst ska växa innanför Yttre Ringvägen för att spara på åkermark och för att minska Malmös miljöbelastning. Samtidigt måste nämnden lyfta att utbyggnadsstrategin i vissa delar innebär en problematik för skolverksamheterna, förskola och grundskola, som behöver hanteras och ges större fokus i planen. Om detta inte tydligt beaktas kan svårigheter uppstå när det gäller etablering av nya skolverksamheter. Förskola och grundskola är ytkrävande verksamheter, vilket ställer särskilda krav på tilldelningen av mark. Nämnden vill även lyfta att en förskolas storlek i antal platser är en central faktor för verksamheten, något som naturligt påverkar markbehovet. Samtidigt vill nämnden trycka på att det inte är rimligt att pedagogiska och verksamhetsmässiga inriktningar om exempelvis storlek på förskolor begränsas i en stad som växer, utan att barnen måste få ta plats.

Bedömningen är att de strategier om okonventionella lösningar och samnyttjande som lyfts i planen måste ses som komplement som kan vara aktuella i undantagsfall. Om de ses som huvudregel är bedömningen att förskoleverksamhetens utbyggnad kan försvåras och bli mer kostsam för staden. För nämnden är det angeläget att förutsättningarna för pedagogisk verksamhet prioriteras framför exempelvis okonventionella lösningar och samnyttjande. Nämnden har i många olika sammanhang och under flera år lyft vikten av utformningen av detaljplaner och att dessa inte blir allt för begränsande i planeringen. Begränsande detaljplaner medför ofta okonventionella lösningar, vilket som regel innebär högre investerings- eller hyreskostnader. Ett högre kostnadsläge när det gäller verksamhetens

lokaler kan indirekt innebära en negativ påverkan på den pedagogiska verksamhetens förutsättningar.

Nämnden vill särskilt poängtera vikten av goda förutsättningarna för förskolor och annan samhällsservice i utbyggnadsområden. För Malmös barn, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, är det också viktigt med en likvärdig förskola i hela staden. Geografisk närhet mellan hem och förskola är viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv och kan för vissa familjer vara avgörande för när och om ett barn börjar i förskola. För nämnden är det viktigt att barn i alla områden omfattas av dessa överväganden, inte enbart de i områden som definieras som utbyggnadsområden i planeringen.

Platsspecifika riktlinjer
De strategiska ställningstaganden som särskilt rör de platsspecifika riktlinjerna bör till viss del revideras för att bättre harmoniera med nämndens syn på utbyggnad av förskoleplatser. Nämnden ser gärna att bedömningar av behov och aktuell problematik kring bristen på förskoleplatser i vissa områden lyfts i de platsspecifika riktlinjerna. Inte minst på grund av att förskoleverksamheten är ytterst ytkrävande, något som innebär behov av extra god framförhållning när det gäller överväganden om hur mark ska användas.

I utbyggnadsområdet Limhamn är exempelvis platssituationen särskilt problematisk, både i nuläget och på sikt, vilket får följdeffekter för andra områden. En planering av förskoleverksamhet i utbyggnadsområdet *Ön Norra* i Limhamn bör prioriteras, och borde därmed kunna lyftas fram i den platsspecifika beskrivningen. I utbyggnadsområdet Hyllie är platssituationen problematisk i dagsläget men det finns en planering som på sikt kommer tillgodose behovet. Det stora tillskottet av bostäder i Jägersro kommer generera en ökad efterfrågan på förskoleplatser, något nämnden önskar lyfts fram i de platsspecifika riktlinjerna. Nämnden noterar att andra kommunala funktioner i vissa fall lyfts fram i beskrivningarna, men inte skolverksamheterna. Detta ses således som bekymmersamt.

Det finns hänvisningar till digitala underlag som belyser volymfrågor i olika områden av staden. Samtidigt anges i dessa underlag att de inte ska ses som konkreta underlag till översiktsplanen. Nämnden vill lyfta att behovet av samhällsservice inte framgår i de platsspecifika riktlinjerna.

Kostnadsutvecklingen
Nämnden anser att okonventionella lösningar riskerar att leda till högre kostnader för etablering av nya förskolelokaler. Även verksamhetens löpande kostnader kan komma att påverkas i negativ riktning, dvs verksamhetens drift. Okonventionella lösningar kan exempelvis innebära behov av en högre bemanning och i vissa fall att antalet platser vid en förskola i praktiken begränsas.

Nämnden är inte främmande för nya lösningar, men vill påtala vikten av att nytänkande och nya lösningar behöver ta hänsyn till de samlade ekonomiska och verksamhetsmässiga

konsekvenserna. Det är därmed viktigt att se till hela processen när nya initiativ tas och nytänkande prövas. I många fall där olika former av exempelvis samnyttjande innefattats i detaljplaneskedet har resultatet ändå fått konventionell karaktär när den nya förskolan står klar.
Detta då kommunens riktlinjer inte varit förenliga med intentionerna i bygglovsskedet eller att olika nämnder inte kunnat lösa kostnads- och ansvarsfördelningen i drift- och underhållsfrågor.

Nämnden vill poängtera att det är en prioriteringsfråga att se till att förskolor får tillräckligt med mark. Om okonventionella lösningarna får ett allt för stort genomslag i stadens planeringar är bedömningen att det finns uppenbara risker för att tilldelningen av mark till förskolor begränsas på ett sätt som inte är nödvändigt och framförallt inte till fördel för förskoleverksamheten och barnens bästa.

Delar av de lokalkostnader som översiktsplanens strategier lägger fram kan vara svåra, eller i vissa fall omöjliga, för nämnden att hantera. Nämnden ser det redan idag som en ekonomisk utmaning att tillgodose efterfrågan på förskoleplatser som finns i utbyggnadsområden.

Särskild planeringsfråga
En strategi gällande samhällsservice kan för nämnden innebära att befintliga förskolor rivs och marken kommer att behöva vara oanvänd i väntan på sin tidplan i enlighet med prioriteringar inom investeringsramen och behov av platserna. Detta kan även gälla vid nya etableringar där nämndens tidplan inte alltid kan synkronisera med övriga planerande nämnders önskade tidplaner. Det kommer att finnas tomter i staden som ska bebyggas med förskolor men som under en period, upp till flera år, står obebyggda. Likaså finns det många mellanrum i staden, särskilt i utbyggnadsområden, när staden byggs ut och byggs samman. Strategier att hantera dessa tillfälliga luckor i stadsbilden skulle kunna bidra till exempelvis barnens utemiljöer. Tillfälliga parker eller andra besöksmål för barn kan för ett barn vara beständiga en hel barndom medan det i ett planeringsmässigt perspektiv är av tillfällig karaktär.

Översiktsplanen uppfattas generellt som väl genomarbetad där många aspekter beaktats och kommunens centrala åtaganden fått gott om plats. Översiktsplanen har tydligt förbättrats i förhållande till samrådsversionen när det gäller läsanvisningar och bearbetningen av olika begrepp har förtydligats, vilket gjort det lättare för läsaren att orientera sig. Den interaktiva versionen är användarvänlig och har tydlig grafisk design.

Ordförande

Rose-Marie Carlsson (S)

Nämndsekreterare

Louise Säfström

Nichlas Holmgren Gellersten (SD) och Eva-Christine Winqvist (SD) har lämnat in en skriftlig reservation i ärendet.

Linda Obiedzinski (M), Pernilla Röjner (M), Julija Radeson Lindeberg (M) och Elin Asker (C) har lämnat in ett gemensamt särskilt yttrande i ärendet.

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Synpunkter med anledning av förslag till översiktsplan

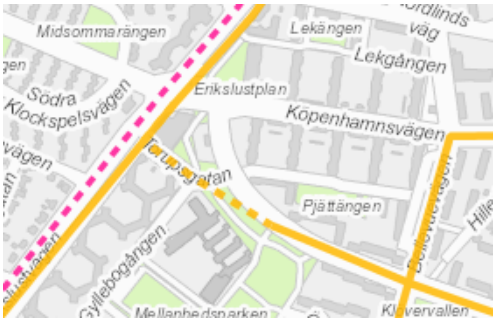
YTTRANDE

Berörd fastighet:	Malmö Valthornet 4 (med Erikslustvägen 24)
Fastighetsägare:	Galerie Börjeson AB Stortorget 13A 211 22 Malmö
Saken:	Yttrande

---

1 SYNPUNKT

Fastighetsägare till Valthornet 4 anser att förslagen omdragning av ny busslinje vid Torupsgatan i Malmö är problematiskt och ej lämplig.



2 SKÄL FÖR SYNPUNKT

2.1 Som framgår av bilderna nedan skulle förslag till ny busslinje i översiktsplan förhindra eller försvåra handelsfunktionen som finns i fastighet. Vid Torupsgatan finns lastintag och besöksparkering för hyresgästerna Lidl och Limhamns Auktionsbyrå. Förslag om ny busslinje skulle ge en direkt negativ påverkan för dessa hyresgäster och dess verksamhet. Förslaget skulle förhindra eller t.om. omöjliggöra lastintag för Lidl då större lastbilar ofta tar upp stor yta av gatan när de backar in för lastintaget. En snabb-busslinje i detta är inte lämpligt.



Bild ovan visar besöksparkering



Bild ovan visar lastintag

2.2 Förslaget innebär även en direkt fara för hyresgäster som förhyr garageplatser i fastighetens garageutrymme. Garageutrymmet har en utfart mot Torupsgatan där sträckan från garageutrymme till gata är kort. Se nedan bild som visar garageutfarten mot Torupsgatan.



Bild ovan visar utfart från garageutrymme mot Torupsgatan.

2.3 Förslaget minskar även möjligheterna att vidare utveckla fastighet med tillkommande verksamheter och hyresgäster på grund av ökad trafik vid denna sida av fastigheten.

3 Avslut

3.1 Sammanfattningsvis anser undertecknad fastighetsägare att förslaget är mycket olämpligt med anledning av ovanstående argument och förklaringar.

Det är fastighetsägarens förhoppning att Malmö Stad ser till fastighetens viktiga näringsverksamheter och ej förhindrar eller försvårar för dessa.

Med vänlig hälsning

Karl-Henrik Johansson Munk
VD Galerie Börjeson AB

Malmö stad
Grundskolenämnden

Datum
2022-10-28

Adress
Rönnbladsgatan 1 B

Diarienummer
GRF-2022-26246

Yttrande

Till
Malmö
stadsbyggnadskontor

Översiktsplan för Malmö - granskningshandling
SBN-2018-1156

Sammanfattning
Grundskolenämnden ställer sig positiv till föreliggande förslag till översiktsplan för Malmö som på ett tydligt sätt presenterar prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer för Malmös långsiktiga planering. Nämnden anser dock att grundskolan, en avgörande förutsättning för stadens hållbara utveckling, samt barns plats i staden, bör ges större plats i kommunens mest långsiktiga styrdokument. Nämnden påtalar även vikten av ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv kopplat till stadsplaneringen.

Yttrande
Grundskolenämnden ställer sig positiv till föreliggande förslag till ny översiktsplan för Malmö. Översiktsplanen är väl genomarbetad och balanserar en mängd aspekter och utmaningar kopplat till stadens långsiktiga planering. Nämnden noterar att översiktsplanen möjliggör för en kraftig utbyggnad av staden med cirka 100 000 nya bostäder samt cirka 50 000 arbetsplatser. Detta kommer även innebära ett ökat behov av nya skolplatser och därmed tillräckliga ytor med bra lokalisering för nya ändamålsenliga grundskolelokaler.

Skola och samhällsservice
Behovet av samhällsservice och samhällsservicens viktiga roll för stadens hållbara utveckling och attraktionskraft är genomgående närvarande i planförslaget. Vikten av att tillräcklig plats för samhällsservice ska säkerställas i planprocessernas tidiga skeden framgår tydligt. Även vikten av lokalisering framhålls, där skolor behöver placeras med hänsyn till lättillgänglighet med hållbara transportval samt om möjligt i anslutning till park för att möjliggöra samutnyttjande och skapa mervärde för skolverksamheten. Samtidigt noterar grundskolenämnden att strategiavsnittet rörande samhällsservicen i föreliggande förslag inte är lika omfattande som i den tidigare översiktsplanen. I och med detta saknas i nuläget vissa nyanser och viktiga formuleringar kring samhällsservicen. Detta gäller exempelvis behovet av

att säkerställa tillräckliga ytor för stora skolenheter samt vikten av ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv där ekonomiska aspekter av drift och underhåll beaktas i tidiga planskeden.

Grundskolenämnden menar även att skolan med fördel kan beskrivas mer specifikt då det nuvarande begreppet samhällsservice uppfattas som alltför generellt. I det vida begreppet samhällsservice innefattas i princip all kommunal verksamhet. Med de specifika yt- och lokaliseringsmässiga krav och behov som grundskolor och även förskolor har vore det önskvärt att beskriva dessa särskilt.

Vidare instämmer grundskolenämnden med behovet av nytänkande kring möjligheter för ökat samutnyttjande för att på så sätt uppnå ett effektivt markutnyttjande. Nämnden vill samtidigt framhålla att verksamhetens behov och krav måste prioriteras före nytänkande kring samutnyttjande och att hänsyn behöver tas till ekonomiska konsekvenser. Generellt måste möjlighet för att skapa kvalitativa och ändamålsenliga inomhus- och utomhusmiljöer för skolverksamheten vara högprioriterat i den fysiska planeringen av staden, och grundskolenämnden efterfrågar ett aktivt och medvetet förhållningssätt till de kvalitets- och kostnadsmässiga konsekvenser som stadsplaneringen har.

Social hållbarhet och barnperspektiv
Vidare genomsyras planförslaget av ett hållbarhetsperspektiv, och samverkan samt beroende mellan ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet framhålls. Grundskolenämnden ser särskilt positivt på att ett socialt hållbarhetsperspektiv och mer specifikt ett barnperspektiv i föreliggande förslag ges större utrymme jämfört med tidigare översiktsplaner. Vikten av ett barnperspektiv lyfts särskilt kopplat till trafikplanering och bostadsmiljöer, men borde kunna integreras mer genomgående i översiktsplanen. Ett barnperspektiv och barnrättsperspektiv är väsentligt i alla delar av stadens utbyggnad och utveckling, inte minst kopplat till skolan och annan samhällsservice. Mot denna bakgrund samt då barnkonventionen numera är svensk lag ser grundskolenämnden ett behov av att bilägga en barnkonsekvensanalys kopplat till stadens långsiktiga översiktsplanering.

Platsspecifika riktlinjer
Sedan samrådsförslaget har planen kompletterats med riktlinjer och kartor. Liksom övriga delar av planen uppfattas riktlinjerna som tydliga, väl genomarbetade och välbalanserade utifrån en mängd aspekter och utmaningar kopplade till stadens långsiktiga utveckling. Även kartorna är tydliga, användarvänliga och informativa. Vad gäller de platsspecifika riktlinjerna förefaller dock skolan vara oroväckande frånvarande. Grundskolenämnden menar att det även bland de platsspecifika riktlinjerna är väsentligt att framhålla vikten av att säkerställa möjlighet att bedriva skolverksamhet. I flera av de platsspecifika riktlinjerna planeras för tusentals nya bostäder utan att beskriva vikten av skolor och att säkerställa goda ytmässiga och lokaliseringsmässiga förutsättningar för dessa. Jämlik tillgång till skola är en grundförutsättning för en hållbar utveckling i hela staden, och detta bör tydliggöras kopplat till de platsspecifika riktlinjerna.

Sammanfattningsvis ställer sig grundskolenämnden positiv till översiktsplanens inriktning och ambition. Nämnden ser dock ett behov av att ytterligare framhäva förutsättningar för skolverksamhet samt barns plats i staden. Skolan är avgörande för stadens hållbara utveckling, och fysiska miljöer som tillgodoser barns behov fungerar väl för alla människor i alla livets skeden.

Ordförande

Sara Wettergren (L)

Förvaltningschef

Peter Lindberg

Lista Stolpe (V) anmäler muntlig reservation.

John Eklöf (M), Cecilia Barwén (M), Gustaf Kock (M) och Emelie Nyman (C) avser inkomma med ett särskilt yttrande

Malmö stad
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Datum
2022-10-31

Adress

Diarienummer
GYVF-2020-1434

Yttrande

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Samråd, internremiss samt granskning av Översiktsplan för Malmö
SBN-2018-1156

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning
Stadsbyggnadsnämnden har sänt granskning av Översiktsplan för Malmö till gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden för yttrande.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positiv till förslaget men påpekar vikten av att barn- och ungas plats i staden analyseras samt att skolornas viktiga roll i stadsbyggnadsprocessen betonas och vidareutvecklas.

Yttrande

Skola och samhällsservice
Översiktsplanen betonar på ett tydligt och förtroendeingivande vis vikten av en högkvalitativ och tillgänglig samhällsservice. Skolan som samhällsservice är en väsentlig förutsättning för stadens invånare att etablera sig i samhället. En lärorik och trygg skola ger stadens barn möjligheten att utvecklas till självständiga och ansvarstagande medborgare med möjligheten att själva styra över sina egna liv. I och med skolans vikt för barnens utveckling och dess betydande plats i staden menar gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden att det vore lämpligt om skolan i dess olika former ägnades mer plats i översiktsplanen för att ge utrymme för mer ana-lys och nyansering samt att skolorna behandlas särskilt från andra samhällsfunktioner som ofta har andra förutsättningar och krav. Ett allomfattande samhällsservicebegrepp riskerar att ned-prioritera vikten av varje enskild funktion till förmån för andra intressen i staden.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positiv till att översiktsplanen betonar vikten av att samhällsservicens utrymmesbehov ska tas i särskild beaktning och att behovet av enheter i varierande storlek ska kunna tillgodoses. För gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, som är påverkad av variationer i befolkningsutvecklingen, är även betoningen av att säkerställa möjligheten till expansion inom fastigheten välkommen. Mot bakgrund av att ledig mark i staden ständigt minskar blir vikten av expansionsmöjligheter inom fastigheten än mer

relevant. Även betoningen av att samhällsservicen ska planeras i tidigare skeden är av största vikt i denna fråga. Om gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden ska lyckas med sitt uppdrag att erbjuda utbildningsplatser för alla elever som vill gå i stadens skolor är tidig involvering från nämndens sida i planprocesserna ett måste. Samarbetet i tidiga skede i planeringsprocessen mellan berörda nämnder och andra aktörer behöver utvecklas.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positiv till att översiktsplanen särskilt understryker att gymnasieskolor ska beredas plats i centrala lägen i staden med goda kollektivtrafikför-bindelser. Översiktsplanen hade dock kunnat utvecklas genom en tydligare definition av vad centralt läge innebär samt med en analys av vilka områden som i framtiden kan kommas att klassas som centrala. Goda kollektivtrafikförbindelser är också en förutsättning för en fortsatt möjlighet för elever från andra kommuner inom gymnasieskolans samverkansområde att kunna söka sig till Malmö stads gymnasieskolor och vuxenutbildning. Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden vill under-stryka vikten av att alla stadens skolor ska ha god kollektivtrafiksförsörjning.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden vill se en tydligare och mer utförlig analys av de ekonomiska konsekvenserna av stadsplaneringen i översiktsplanen. Utöver att samhällsservicen ska beredas plats i staden behöver föreslagna lokaliseringar för kommande stadsutvecklingsprojekt kompletteras av en analys över de ekonomiska- och verksamhetsrelaterade konsekvenser som förslagen kan komma att få. Fördyrande förutsättningar gällande exempelvis buller eller fastighetens utformning begränsar gymnasie- och vuxenutbildnings-nämndens möjligheter att anordna attraktiva och högkvalitativa skolor.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden delar uppfattningen att stadens lokaler bör kunna nyttjas av andra än hyresgästen utanför verksamhetstid. Samtidigt vill nämnden påpeka vikten av ett tydligt, effektivt och stadsövergripande system för att hantera denna typ av samutnyttjande. Utan ett fungerande system riskerar samnyttjandet att resultera i onödig och fördyrande administration, drift och slitage för berörda parter.

Trafikplanering

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positiv till översiktsplanens ambitioner om att ytterligare förbättra stadens kollektivtrafiksnät och att förbättra för fotgängare och cyklister i staden. Eleverna som har sin undervisning i stadens skolor är nästan uteslutande beroende av andra färdmedel än bilen, vilket ställer stora krav på kollektivtrafiken, trafikplanering och trafiksäkerheten i staden.

Social hållbarhet

Det sociala hållbarhetsperspektivet är väl invävt i översiktsplanen. En god fysisk miljö i såväl staden som i de skolor eleverna undervisas i har positiva konsekvenser för elevernas utveckling både pedagogiskt och socialt. I och med att stadens barn utgör en av de mest sårbara

grupperna i samhället är det väsentligt med ett tydligt barnperspektiv i stadsplaneringen. Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden vill framföra att i och med att barnkonventionen blivit svensk lagstiftning bör en barnkonsekvensanalys vara en del av översiktsplanen. Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden saknar också en beskrivning av specifika platser för barn och ungdomar i sta-den. Barn och unga vuxna är beroende av stimulerande och trygga platser i staden för deras lärande och utveckling.

Platsspecifika riktlinjer
De platsspecifika riktlinjerna är tydliga och beskriver väl utbyggnaden av nya bostäder och kontor. För att förtydliga skolors och annan samhällsservices vikt i staden borde även dessa inkluderas i de platsspecifika riktlinjerna. Samhällsservicen fyller utöver sina grunduppdrag funktionen som stor arbetsgivare i nya exploateringsområden. En inkludering av skolor i de platsspecifika riktlinjerna hade också medfört en möjlighet att belysa och analysera barn- och ungas plats i staden på ett mer specifikt sätt. En tydlig koppling hade till exempel kunnat göras till de angivna tillgångarna till park och natur.

Ordförande

Juan-Tadeo Espita (S)

Förvaltningsdirektör

Anneli Schwartz

Oliver Limachi (SD) och Rickard Åhman Persson (SD) reserverar sig muntligt mot beslutet.

Göteborgs stad

Hej !

Göteborgs Stad avstår från att lämna synpunkter på remissförslaget om Malmös översiktsplan.

Det är roligt att ta del av Malmös förslag till översiktsplan. Det är en väl genomarbetad plan och pedagogiskt presenterad. Det finns flera likheter mellan städernas utmaningar och även de prioriterade inriktningarna. Det är därför intressant att ta del hur Malmö tar sig an dessa frågor i översiktsplanen och en möjlighet för Göteborg att inspireras av vissa angreppssätt.

Med vänliga hälsningar

Anna Olsson

Strategiska avdelningen

GÖTEBORGS STAD

Stadsbyggnadskontoret Telefon: 031-368 15 87

E-post: anna.olsson@sbk.goteborg.se

E-post: sbk@sbk.goteborg.se

Postadress: Box 2554, 403 17 Göteborg

Besöksadress: Köpmansgatan 20

www.goteborg.se

Hansi Biederman, Christi Kara

Hej,

efter att ha läst förslag till ny ÖP vill vi lämna följande synpunkter

Vi anser, i första hand, att det inte bör exploateras ytterligare i Vintrie, men om man tvunget skall göra det bör man tänka på föjande:

Dagvattenhantering måste beaktas extra noga vid exploatering av området kring Vintrie. Redan i nuläget så saknas tillräcklig hantering av dagvatten vilket ledde till kraftig översvämning av hela Bymans gränd för ca 7 år sedan. Detta tolkar jag som att dagvattenutredningen till Detaljplan för mitt område inte var tillräcklig. Om man ytterligare hårdgör yta runtom Vintrie kommer riskerna öka ytterligare.

Djurliv och Landskapets bevarande. Djurlivet och det öppna landskapet är det mest utmärkande med Vintrie. Att ha en stadsnära plats som ger ett så pass lantligt intryck är ett värde vi anser bör värnas. Om man väljer att exploatera Vintrie enligt ÖP så kommer dessa värden gå förlorade. Fortsätt att **lämna sammanhängande öppna grönytor - framförallt i öst- västlig riktning** - då det framförallt är solnedgång och soluppgång över slätthorisonten som skapar det lantliga intrycket. Vidare gör de öppna ytorna att djurlivet kan fortsätta trots ytterligare bebyggelse. Vidare bör **endast villabebyggelse medges med låg takhöjd.**

Bästa Hälsningar

Hansi Biedermann och Christi Kara, boende Järnhem 6.

--

Hansi Biedermann

+46 735 78 85 75

Bymans Gränd 10 • SE-218 45 VINTRIE • SWEDEN

Helsingborgs stad
Yttrande

HELSINGBORG
Kommunstyrelsen

Malmö stad

SBN-2018-1156

Yttrande över översiktsplan för Malmö stad, dnr 00330/2022

Beskrivning av ärendet

Helsingborgs stad har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Malmö stads förslag till ny översiktsplan (granskningshandling).

Synpunkter från Helsingborgs stad

Planförslaget visar på en hög ambition att utveckla Malmö hållbart de kommande 20 åren. Det är intressant att ta del av de utmaningar som redovisas i utblicken mot 2050 och den analys som gjorts över framtida behov inom några nyckelområden. Planförslaget utgör ett bra strategiskt dokument och en tydlig vägvisare för investeringar och framtida beslut.

Planen beskriver flera områden där Malmö stads höga ambitioner bidrar till regionens bästa, till exempel inom energiförsörjning, masshantering och klimatanpassning. Vi ser mycket positivt på Malmö stads höga ambitioner att uppnå ett klimatneutralt Malmö år 2030. Inom samtliga av dessa områden vill Helsingborgs stad gärna fortsätta samarbeta och ser fram emot ett gemensamt lärande i regionen.

Precis som framgår av planen har Malmö starka kopplingar till övriga Skåne och regionen vilket i sin tur bidrar till Malmös och regionens utveckling. Helsingborg vill här lyfta fram vikten av fortsatt samspel mellan regionens fyra tillväxtmotorer. Merparten av tillväxten har under flera år skett i västra Skåne, som idag utgör en sammanhängande arbetsmarknadsregion. I detta perspektiv är Malmö en viktig aktör för Helsingborg. Både för att klara framtida kompetensbehov, men också för gemensamma satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik. Helsingborgs stad anser att det är viktigt att Skånes kommuner är eniga i synen på regionens utveckling och önskemål om nationella satsningar.

I samrådet påtalade staden att det vore önskvärt att Malmö stad tydligare lyfte de prioritering-ar inom infrastruktur som fastställts i Skånebilden och i Greater Copenhagens trafikcharter, som förutsättningar i planarbetet. Vi konstaterar att dessa underlag nu omnämns i granskningshandlingen. Vi hade önskat att planen ännu tydligare uttalar våra gemensamma skånska prioriteringar.

Helsingborg den 17 oktober 2022

Peter Danielsson
Ordförande

Malmö Stadsbyggnadskontor

Malmö

Malmö 31.10.2022

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Hinton Golf Holding AB arrenderar mark från Malmö Stad. Verksamheten är golfdrift via bolaget Hinton Golf AB. I nuläget arrenderar Hinton Golf Holding mark vid Kvarnby och Sofiedal. Yttring kommentar gäller Kvarnby området. Enligt översiktsplanens framläggning till granskning, har vi dessa kommentarer:

Hämtat från Översiktsplanens platsspecifika riktlinjer:

"Platsspecifika riktlinjer: Kvarnby

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 1500 arbetsplatser Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området har med sitt läge på gränsen till backlandskapet, med Husie kyrka, Kvarnby by och Husie mosses vildhet en särprägel i Malmö. I flera delar av området finns höga naturvärden. Stora delar av området planeras att på lång sikt omvandlas till naturområde, blandad stadsbebyggelse och ett verksamhetsområde. Inom området finns utbyggnadsområdena Kvarnbyvägen, Husievägen, LV4 samt Kvarby & Marklunda

Riktlinjer:

Områdets utpräglat gröna karaktär ska vidareutvecklas när ny bebyggelse tillkommer. Ny bebyggelse längs Kvarnbyvägen och Husie kyrkoväg ska utformas så att visuell och fysisk kontakt med närliggande gröna områden tillvaratas. Husie mosses ekologiska och rekreativa värden ska värnas och utvecklas.

Husie mosse ska utvidgas österut till Kvarnbyvägen för att skapa ett stort naturområde. Ekologiska och rekreativa värden ska värnas och utvecklas.

Amiralsgatan ska bli ett viktigt framtida kollektivtrafikstråk och en hög bebyggelsetäthet längs gatan ska eftersträvas. Ny blandad stadsbebyggelse ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till närliggande hästverksamheter.

Ellenborgsvägen ska kunna förlängas österut till Kvarnbyvägen för att möjliggöra effektivare kollektivtrafikförsörjning av området öster om Husie mosse.

Förbättrade cykel- och promenadvägar samt gröna stråk mellan den omgivande staden, Kvarnby och landskapet ska möjliggöra att fler kan ta del av platsens kvaliteter. Längs Risebergabäcken ska ett grönt stråk vidareutvecklas. Ekopassagen under Yttre Ringvägen i områdets södra del ska vidareutvecklas som länk ut mot jordbrukslandskapet.

Ny lokalisering för Husiegårds idrottsplats ska utredas i området.

Tillägg till Kvarnby by ska ske med stor varsamhet och med beaktande av den ursprungliga bymiljön.

Det framtida verksamhetsområdet ska i första hand vända sig till verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Tekniska samhällsfunktioner

Inom det framtida verksamhetsområdet ska en depå för kollektivtrafik kunna anläggas. Motorstadion ska på längre sikt eventuellt flyttas och lämna plats för ytterligare verksamhetsytor."

Yttrande: Kommentar till Översiktsplan

I ock nära det gällande området drivs i dag golfverksamhet och enligt Stadsbyggnadskontoret framtidiga planer ca. 1500 bostäder och ca. 1500 arbetsplatser. Det är et önskemål för Hinton Golf Holding AB att utveckla golf, annan sport och rekreation – att erbjuda et samlat och utökad offert i området. Detta kan till dels ske med egna resurser, men också i en dialog med andra parter som erbjuder aktivitet, sport och rekreation som verksamhet eller genom idrott, föreningar eller andra.

Golf som sport är under ändring och ska också förnya sig, något som kan påverka hur den arrenderade marken används i framtiden. Det kan till exempel vara en re-design av banans ytor, anpassat marknadens efterfrågan och behov, det kan också vara behov för bättre träningsanläggningar, faciliteter som inomhus träning, kurs, simulatorer med vidare. I ökande grad ser vi en framväxt av större "sportanläggningar" som kopplas till golf eller annan sports- och aktivitetsverksamhet med större bredd riktat mot olika användare samlat. Golf har sin fördel vid att aktiviteten kan spelas genom stora delar av livet, mens en nackdel är at klimatet inte är optimalt för att golf ska vara en året runt aktivitet. Det betyder också att vi bör tänka till vilka möjligheter som kan skapas för aktivitet, idrott och sport året runt.

En av golfens stora utmaningar är bruk av energi, som dom senaste åren har varit mycket krävande. I området som Hinton Golf Holding arrenderar från Malmö Stad, områden som ligger på utsidan av yttre ringvägen, har Hinton Golf Holding innan skickat in ett förslag på att utveckla grön energi, i en solcellspark (se illustration – Figure 1)

Detta vill ge et betydligt bidrag till golfverksamhetens gröna profil och satsning och ge betydligt bättre energi ekonomi. Samtidig vill en solcellspark kunna producera energi/ström till andra verksamheter, framtidens bostäder eller till Malmö Stad och bör ingå i en "energistrategi" när området i framtiden transformeras.





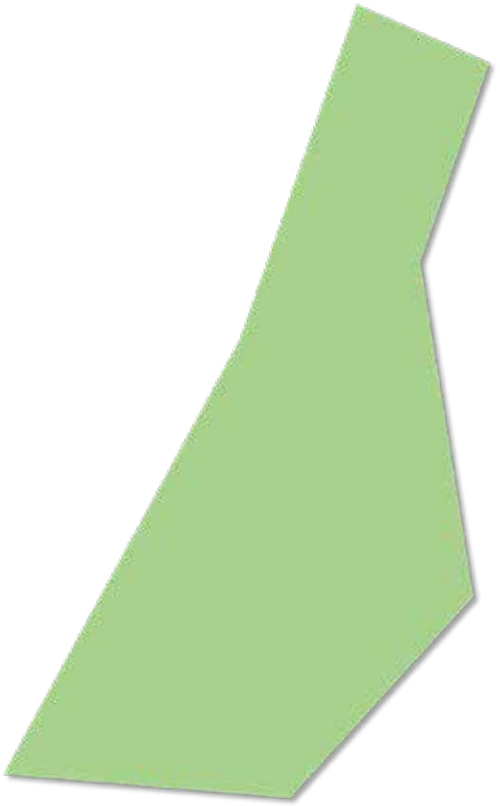


Figure 1, område för utveckling av solcells energipark

Hinton Golf Holding önskar en process och dialog med Malmö Stad/Stadsbyggnadskontoret som genom ett samarbete kan utreda hur grön energi kan nyttas/utvecklas. Detta kan ingå som en del av en strategi för Malmö Stads klimatmål och samtidig skapa en bättre och mer stabil energiförsyning till golf verksamheten och på annat sätt användes i framtiden till lokal energiproduktion.

Med vänlig hälsning

Hinton Golf Holding AB

Odd Arne Blindheim
Styrelsesordförande

ICA Fastigheter

Malmö
2022-10-21

Till:
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Med anledning av översyn av gällande översiktsplan.

Som ägare av fastigheten Malmö Bunkeflostrand 4:50 vill ICA Fastigheter framföra följande synpunkter på granskningshandling av översiktsplan för Malmö.

Enligt förslag till ny översiktsplan föreslås en viss utbyggnad av Bunkeflostrand med bostäder och till viss del service. Malmö Bunkeflostrand 4:50 är dock utlagd som jordbruksmark i översiktsplanen. ICA Fastigheter ser att servicen i Bunkeflostrand kan utvecklas ytterligare och att fastigheten är en lämplig placering för framtida dagligvaruhandel. Vi vill därför uppmärksamma staden på att vi äger fastigheten och önskar föra en dialog om framtida utveckling av området.

Med vänliga hälsningar,
ICA Fastigheter

Lina Norman
Projektutvecklare

Jamii Trivin

Lämnar yttrande om ärende Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Genom att utföra plnerade byggnationer kommer Vintrie by inte existerar. Då den kommer "växa" ihopp med resterande del av hyllie. Vilket jag/vi i byn inte uppskattar.

Trafiken i byn kommer även öka vilket kommer medföra mer buller och avgaser.

Med vänlig hälsningar

Jamii Trivin

Bymansgränd 8

218 45

Vintrie

Jernhusen

Malmö stad
Stadsbyggnadskontoret
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Handläggare, tfn
Freddie Bergkvist, 070-6544848

E-post
freddie.bergkvist@jernhusen.se

Datum
2022-10-31

Ert datum
2022-10-31

Vår beteckning

Er beteckning
SBN-2018-1156

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Jernhusen har tagit del av ”Översiktsplan för Malmö – granskningshandling juni 2022” (”ÖP”) och ger härmed sitt yttrande.

Jernhusen ser positivt på Malmös ambition att fortsätta växa och utvecklas, och vi ser oss som en del av den utvecklingen.

Sammantaget vill vi gärna vara delaktiga inom flera områden i Malmös utveckling. Det handlar om att utveckla befintliga miljöer kring exempelvis Östervärns station och Malmö Centralstation samt rörande Öresundsmetron för att underlätta för resenärerna.

Vi välkomnar att Malmö vill prova höga byggnader i väl valda lägen och att de utformas med en omsorgsfull arkitektur. Överhuvudtaget ser vi det som positivt att kombinera Malmös särart med ett samspel mellan gammalt och nytt. Med en genomtänkt och modern utveckling kommer områden som Nyhamnen och runt Malmö centralstation att upplevas som täta, men inte trånga. En hållbar framtid innebär att utveckla med en kombination av god arkitektur och en god trafikplanering.

Klargörande kring Riksintresset Östervärn – Brågarp (Simrishamnsbanan)

Jernhusen driver en utveckling av området Kirseberg. Det är en utveckling som kommer innebära en omställning av ett område från att ha varit verkstäder och verksamhet för tågunderhåll, till ett område där en modern stadsdel utvecklas med historien närvarande.

I söder ansluter området mot den s.k. Simrishamnsbanan vilken har en stor påverkan och spelar en mycket viktig roll i den pågående planeringen av området.

I ÖP står att Malmö stad under många år arbetat för att långsiktigt återuppta trafikeringen med persontåg längs hela sträckan Malmö-Simrishamn.

Trafikverket beslutade i september 2022 att Simrishamnsbanan tas bort som anläggning berört av riksintresse. Jernhusen anser därför att det i ÖP bör klargöras;

- att Simrishamnsbanan har tagits bort som riksintresse
- hur det påverkar stadens syn på banans framtida utveckling
- vilken inriktning som ska råda för den pågående detaljplaneringen av området

I augusti 2021 påbörjades detaljplanearbetet för del av Järnvägen 1:5, med Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn som utgångspunkt. När nu Trafikverket tagit bort anläggningen som riksintresse är det viktigt för den fortsatta planeringen att klargöra Malmö stads syn på Simrishamnsbanans framtida utveckling.

Jernhusen ser en risk i att pågående detaljplanearbete baseras på oklara och otydliga förutsättningar. Planeringen utgår idag ifrån spår som ligger ovan mark samtidigt som Malmö stad utreder möjlighet för eventuell trafik i tråg. Utformning, genomförbarhet, tidplan och ekonomiska förutsättningar är oklara och Jernhusen förväntas i planeringen att ta höjd för båda scenarierna vilket resulterar i en för Malmö Stad försämrad stadsutveckling, såväl socialt, ekologiskt som ekonomiskt. Ett tydligt ställningstagande skulle därför vara fördelaktigt för planeringen av området.

För det fall Malmö Stad önskar bibehålla möjligheten för trafikering önskar Jernhusen att ställningstagandet inkluderar analys kring genomförbarhet, tidplan, tekniska förutsättningar samt utformning av eventuellt framtida spårbunden trafik på Simrishamnsbanan.

Jernhusen har noterat att exempelvis Staffanstorps kommun tagit beslut om planer för stadsomvandling som utgår ifrån att Simrishamnsbanan inte går genom Staffanstorp. Kringliggande kommuners beslut bör inkluderas i ställningstagandet då de potentiellt kan omöjliggöra en Simrishamnsbana i dess nuvarande läge.

Om Malmö Stad önskar bibehålla möjligheten för trafikering bör även områdets nyttjande som ”mellananvändning” utvärderas, för att minska järnvägens barriäreffekt.

Vi ser i så fall, i enlighet med FÖPen, att möjligheten att utnyttja Simrishamnsbanan som ett grönt, allmänt stråk är viktig för att koppla ihop området med den centrala staden. Även om kopplingen blir tillfällig, under kanske 30 – 40 år, så har den en avgörande betydelse för att minska såväl fysiska som mentala barriärer till innerstaden och möjliggöra läkning med andra närliggande områden.

Prioritera miljöerna kring Östervärns station - avvakta med Sjölunda station

Vi vill förorda att prioritera miljöerna kring Östervärns station samt stråken som används för att ta sig till och från stationen och knyta ihop olika områden. Då blir det en attraktivare lösning redan idag för att få fler att vilja åka kollektivt samt att bo i kollektivtrafiknära lägen. Jernhusen deltar gärna i det arbetet och bidrar med våra kunskaper och erfarenheter.

Som vi ser det ligger det långt fram i tiden innan en station i Sjölunda kan realiseras, och det riskerar att skapa en osäkerhet för behoven av och förutsättningarna för utveckling av Östervärns station.

En Öresundsmetro som ytterligare förstärker Malmö Centralstations roll som mobilitetsnav

Malmös samarbete med Köpenhamn om en metro för att ytterligare binda samman städerna och regionen visar på stor framåtanda och utvecklingsvilja. Vi ser det som centralt att resenärerna ska kunna göra enkla och attraktiva byten mellan olika sätt att resa, exempelvis mellan tåg och metro. Samtidigt ska stationen, vare sig det gäller tåg eller metro, ansluta väl till staden.

Jernhusen har under sin tid som bolag arbetat mycket med dessa frågor. Bland annat vid anläggandet av Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg och framförallt vid anläggandet av Citytunneln i Malmö. Vi bidrar gärna med vad vi kan för att metron ska bli ett så bra tillskott som möjligt för Malmö och stadens utveckling!

Malmö 31 oktober 2022

Freddie Bergkvist,
Projektutveckling, Jernhusen AB

Om Jernhusen
Jernhusen är ett fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar underhållsdepåer för järnvägsfordon, kombiterminaler för gods på järnväg samt stationer. Till detta bedriver bolaget stadsutveckling i stationsnära lägen. Malmö centralstation har en vanlig dag drygt 50 000 besökare.

Bolaget bedriver med sina knappt 200 anställda sin verksamhet längs den svenska järnvägen. Svenska staten är ensam aktieägare. Bolaget ska få fler att resa med järnväg, samt få fler att använda järnvägen för sin godstransport.

Joachim Rosenquist

Hej!

Synpunkt 1: Emilstorps verksamhetsområde borde avskaffas och verksamheterna flyttas längre ut i staden till verksamhetsområdena vid ringlederna. Bygg istället kvartersstad på platsen för att binda samman Rosengård med Norra Sorgenfri och Katrinelund. På detta sätt hindras heller ej Amiralsgatan från att smalnas av ännu mer än vad som är planerat. Det finns ingen anledning att en stad ska ha ett verksamhetsområde på en så central placering som Emilstorp, såvida det inte kan ge något tillbaks till staden i form av kulturlivet (som Norra Gränges).

Synpunkt 2: Trappa inte av byggnationen söder om centrala Hyllie utan fortsätt med kvartersstad hela vägen ner till Svågertorps station. Det kommer inte att finnas mer central mark att bygga stad på. Villor och radhus kan med fördel byggas på andra mer perifera platser med sämre kollektivtrafikförbindelser.

Mvh
Joachim Rosenquist

Joakim Hallberg

Hej

Jag tycker att det är fruktansvärt att ni tänker bebygga de åkermarker som ligger kring Hyllievång, Bunkeflo och Vintrie. Ni förstör ett kulturarv som ni i tidigare planer lovat att bevara.
Bebygg de delarna av Malmö där det nu ligger gamla industribyggnader som förfaller eller ligger placerade i bostadsområden. Bygg ut i norra hamnen, mellersta hamnen. Längs industrigatan, Schelegatan, Östra Farmvägen och Norra Grängesbergsgatan.
Det finns ett multum av koloniområden som kan flytta ut i ytterkanten av staden då marken de står på nu är så centralt belägna, dessa borde flytta lika långt ut som Almåsa fritidsby ligger. Det är inte rimligt att dyr mark mitt inne i stan kan användas för att folk skall kunna odla grönsaker några månader om året, staden har växt ikapp placeringen av dessa områden och då är det dags att flytta dessa så att staden har plats att fortsätta växa.
Åkermarken har till skillnad från detta en samhällsbärande funktion då den förser oss med närodlad mat. När man väl en gång byggt på den så går den aldrig att återställas.
I värsta fall går det att använda den gamla Malmöitiska traditionen att bygga ut i havet.
Förtäta istället att förstöra!

Joakim Hallberg
Vintrievägen 24
21845 Vintrie
0736749379

Jordens Vänner
Friends of the Earth Sweden
Malmö-Lund

31 oktober 2022

Remissvar Översiktsplan för Malmö

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Från
Jordens Vänner Malmö-Lund

Sammanfattning
Det är glädjande att Malmö fokuserar på att bli en grön hållbar stad, där klyftorna ska minska, människans välmående står i fokus, och med höga klimat- och miljöambitioner.

Vi vill dock uppmärksamma ett antal punkter där det finns förbättringsmöjligheter och där vi hoppas att staden visar en mycket högre ambitionsnivå!

- Beredskap
- Trafik
- Boende
- Energi

Beredskap
Vår matjord är oerhört viktig för framtiden. Vi kräver att alla projekt där jordbruksmark ska tas i anspråk omprövas och att en policy utformas där Malmö utfärdar ett moratorium på exploatering av jordbruksmark för andra ändamål än matförsörjning. Självklart är ett diversierat och ekologiskt jordbruk viktigt.

Vi ser gärna att staden satsar på mer ätbart i planteringen, t ex fruktträd och bärbuskar. Skogsträdgårdar kan utvecklas. I de olika områden bör även mindre ytor göras tillgängligt för de som vill odla. Kolonilotterna är viktiga.

Klimatnödläget kommer spela en stor roll för Malmö i framtiden. Det är positivt att Malmö planerar för skyfall och kustskydd.

Vi tror att samhörighet och tillit är avgörande i kristider. Därför är demokrati, minskning av klyftor och folkbildning oerhört viktiga.

Trafik
Cykeln är nyckeln i Malmö. Initiativet kring supercykelstråk är väldigt efterlängtat. Det går att lära mer av städer som Köpenhamn och Amsterdam. Företräde för cyklister på fler ställen, rondeller som premierar cyklister, skilda cykelvägar som ökar tydligheten och säkerheten för cyklister. Minskad hastighet för bilister.

Även annan infrastruktur som parkering för cyklister är viktigt. Bike & Ride behövs på fler ställen, och så nära stationer / större busshållplatser som möjligt.

Lånecykelsystemet bör utvidgas ytterligare. Även ett system för lån av elcyklar och (el)lådcyklar bör finnas.

Ska det skapas utrymme för cyklister måste utrymmet för bilen minska. Enkelriktade gator där man tillåter dubbelriktad cykling. Vi förespråkar vägtullar för att minska inflödet av bilar.

Väl utbyggd kollektivtrafik är också ett måste. Fler särskilda filer för busstrafiken är bra. Det gäller även bussar från kranskommunerna. Vi föreslår gratis kollektivtrafik (d v s helt skattefinansierat); Det finns flera exempel på städer som har infört detta. Vägtullar skulle kunna delfinansiera detta.

I många städer har man tagit initiativ till att minska bilens utrymme; Paris och Barcelona kan nämnas. Man uppnår flera fördelar samtidigt; Man kan skapa mötesplatser, levande stadsdelar, och minskar energiförbrukning, buller och partiklar. I Malmö skulle Davidshalls torg och Stortorget kunna bli bilfria; Vi motsätter oss ett underjordiskt parkeringsgarage, det är inte ändamålsenligt i en stad som siktar på att kraftigt minska bilismen. Det skulle bygga fast dessa stadsdelar i bilberoende.

Det är viktigt att underlätta för alla att kunna cykla. Det gäller unga – d v s stärk cykelundervisningen i skolorna, se över om s k ’cykelskolbussar’ kan underlätta cykling till skolan – men även äldre som flyttar till Malmö och som inte har stor cykelvana. Samarbete med civilsamhället (studieförbund, cykelfrämjandet) kan vara bra.

En strategi för (el)cykeltransport av gods bör antas. Vi föreslår en målsättning på 50% till 2030.

Boende
Vi vill förstärka argumentet att förtätning inte ska ske på bekostnad av gröna och blåa ytor. Bara hårda ytor ska användas för att bygga ’inåt’. I detta är det viktigt att även uppmärksamma mer informell användning av gröna ytor.

I övrigt anser vi att det är viktigt att renoveringar sker utan renovräkning men med bra energibesparande lösningar. I dagens läge med skenande el- och energipriser är hyresgäster extra utsatta eftersom hyresvärdar generellt sett inte har något direkt incitament att satsa

på energibesparande åtgärder. Hur kan detta främjas? Malmö kan förutom att jobba med det egna beståndet även ta ett initiativ till samråd med privata hyresvärdar kring det.

Paris har sedan länge en strategi att vid nybyggnation ska taket antingen inneha solceller eller vara gröna tak. Malmö borde kunna följa efter.

Energi

Teknikutvecklingen går väldigt fort. Det gäller såklart även utveckling av system för förnyelsebar el och energi. Det är positivt att Malmö vill avsätta ytor för lagring av el. Det är avgörande för stabiliteten i elnätet.

För att minska risken för effektbrist i Malmö bör det satsas på energibesparing (se avsnitten om boende och trafik).

Vi föreslår att Malmö underlättar för energikooperativ (gemensamt ägd solcells- eller vindkraftsanläggning), t ex genom att avsätta markyta för det eller att kräva att bygg- och anläggningsbranschen har med detta.

Slutord

Även om Malmös ambitioner att bli en grön hållbar stad är bra så är det enligt oss inget självändamål att staden ska växa till 500 000 invånare. För regionen och landet som helhet är det viktigt att landsbygden är attraktiv för alla, livskraftig, och kan fortsätta försörja alla med både mat och energi utan att utarmas på service.

Även ’grön tillväxt’ är ett begrepp som måste användas med försiktighet. Vi kan inte konsumera oss till hållbarhet, så en cirkulär ekonomi där man tar vara på alla resurser, minskar avfallsmängden, stödjer återbruk, reparationer och återvinning, minskar matsvinn och transporter är viktig.

Vi vill även slå ett slag för praktiska verksamheter vid skolorna kring matförsörjning, hållbara transporter och energi. Att börja med medskapande processer i tidig ålder borde kunna öka medvetenheten om lösningar men även utmaningar och vilken roll Malmö kan spela lokalt och i världen.

Ellie Cijvat
För Jordens Vänner Malmö-Lund

malmo-lund@jordensvanner.se

JS produktutveckling

Hej,
Som tillträdande fastighetsägare till Bunkeflostrand 4:60 (Köpekontrakt är tecknat, men tillträde ännu inte genomfört) vill vi lämna följande synpunkter, även om vi är medvetna att tiden precis har gått ut. Vi tror dock att fler fastighetsägare i anslutning till vår lämnar motsvarande synpunkter och ansluter i så fall till dem.

Bunkeflostrand 4:60, tillsammans med grannfastigheter, har varit använda som boplats och för verksamheter under mer än 100 år. Trots detta är de upptagna som jordbruksmark i förslaget till ÖP. Detta försvårar utveckling och kan innebära att befintliga hus riskerar att förfalla.

Vi menar att Bunkeflostrand 4:60, tillsammans med några av grannfastigheterna är lämpliga att utveckla och förtäta för främst bostadsändamål i en mindre skala, i syfte att förstärka karaktären av en liten by strax utanför tätorten med sina egna kvaliteter. Den lilla klungan av bostäder är även tydligt undantagen från det område som markerats som mark för framtida natur/park, men kan dra nytta av närheten till detta i en utveckling med fler bostäder. Kommunalt VA är redan framdraget till området och en förtätning ger större nytta för den investeringen.

Detta skulle även ge möjlighet att förtäta med bostäder med markkontakt, vilket efterfrågas av bl a barnfamiljer i ett växande Malmö, utan att ta jordbruksmark, som i verkligheten används för matproduktion, i anspråk. Bunkeflostrand 4:60 är också synnerligen olämplig att använda för jordbruksändamål eftersom den ligger helt kringgärdad av bostäder.

Med tanke på ägarskapet till de större fastigheterna i området så finns troligen ett intresse för en utveckling av flera av fastigheterna.

För Vikhems Torg Mark AB.

Med vänlig hälsning
CLAES JEPPSSON
Utvecklare och delägare

Davidshallstorg 3
211 45 Malmö
+46 70-20 55 125
claes.jeppsson@jsprojektutveckling.se
www.jsprojektutveckling.se

Jeppsson + Samuelsson Projektutveckling är ett fristående projektutvecklingsbolag med lång och bred erfarenhet i bygg- och fastighetsbranschen. Genom kreativa partnerskap utvecklar och förverkligar vi lönsamma projekt inom stads- och bostadsutveckling.

Malmö stad
Kulturnämnden

Datum

Adress

Diarienummer
KN-2022-3059

Yttrande

Till
Stadsbyggnadskontoret

Remiss Översiktsplan Malmö, granskning Svar senast 31 oktober 2022

[SBN-2018-1156**]**

Kulturnämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden genomför, på uppdrag av kommunstyrelsen, en översyn och aktualisering av *Översiktsplan för Malmö*. Förslaget har skickats till stadens nämnder för granskning och synpunkter.

Yttrande

Det har skett en stor utveckling i staden vad gäller kulturens roll i stadsutvecklingen sedan översiktsplanen togs fram, men även sedan denna aktualiserade plan var ute på samråd och kulturnämnden senast hade möjlighet att yttra sig i ärendet. Idag ses kulturen i högre utsträckning som en integrerad del i stadsutvecklingen och som en självklar beståndsdel i byggandet av den hållbara staden. Detta återspeglas inte fullt ut i den aktualiserade översiktsplanen. Då en genomgripande omarbetning inte är aktuell i dagsläget föreslår kulturnämnden istället vissa förändringar för att översiktsplanen bättre ska spegla kulturens, kulturmiljöns och den sociala hållbarhetens betydelse för stadens utveckling framåt. Bland annat att kulturlivets betydelse och förutsättningar tydligare lyfts under den prioriterade inriktningen *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* samt att kapitlet som lyfter strategier för genomförande av översiktsplanen kompletteras med en strategi som svarar mot denna inriktning.

Generella synpunkter

Översiktsplanen är ett av de viktigaste styrdokument för att peka ut den framtida riktningen och utvecklingen av staden. Dokumentet utgör en vägledande utgångspunkt för alla de aktörer som på olika sätt arbetar med utveckling av staden – nämnder och förvaltningar såväl som fastighetsutvecklare och markägare. Därför är det av yttersta vikt att dokumentet speglar det dynamiska Malmö vi har idag och tydligt svarar mot de problem och utmaningar, men också möjligheter och styrkor som staden står inför. Kulturnämnden anser att översiktsplanen inte fullt ut fångar in och speglar Malmö som den dynamiska stad det är. Det

faktum att Malmö är en internationell stad med stor andel barn och unga, en stad med stora socioekonomiska utmaningar, men också med stor attraktionskraft i form av både ett näringsliv och ett kulturliv under stark utveckling, får väldigt lite utrymme i de prioriteringar och strategier som lyfts i översiktsplanen.

För kulturnämnden, och dess arbete med att utveckla kulturens och kulturmiljöns roll, är det också av särskild vikt att kulturens betydelse för stadens utveckling är tydlig i översiktsplanen. Kulturen har en viktig roll i byggandet av den hållbara staden. Genom att låta konst, kultur och kulturmiljöer ta plats i det offentliga rummet skapas en attraktiv livsmiljö som ger en ökad känsla av sammanhang och trygghet för Malmös invånare. Ett stort utbud av kulturella och kreativa näringar stärker också stadens attraktivitet regionalt, nationellt och internationellt.

Malmö är idag en av Sveriges mest dynamiska städer vad gäller kulturdriven utveckling. Staden har högt ställda mål när det gäller kulturens och kulturmiljöns utveckling framåt och dess bidrag till stadens utveckling. För att nå dessa mål behöver det kulturella ekosystem som finns i staden identifieras, tas om hand och utvecklas genom stadsutvecklingsarbetet. Likaså gäller för stadens kulturmiljöer. I takt med att staden växer och förtätas blir den uppgiften allt svårare. Vi har sett i ett antal stadsutvecklingsprocesser att kulturlivet tenderar att trängas undan då bostäder prioriteras och lokalhyror ökar. Översiktsplanen behöver därför kraftfullt lyfta den socialt värdeskapande stadsutvecklingen och vikten av att konst och kultur bevaras och utvecklas samt ange tydliga riktlinjer och strategier som möjliggör detta.

Sedan översiktsplanen var ute på samråd har arbetet med att förtydliga kulturens och kulturmiljöns roll i stadsutvecklingen intensifierats och nya arbetssätt har implementerats i ett nära samarbete mellan kulturförvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Vi går ifrån ett traditionellt samhällsplaneringsperspektiv till ett mer dynamiskt, där kulturen och kulturmiljön är självklara beståndsdelar när vi bygger den hållbara staden. Kulturnämnden föreslår en rad förändringar i nuvarande granskningsförslag för att översiktsplanen bättre ska spegla kulturens, kulturmiljöns och den sociala hållbarhetens betydelse för stadens utveckling framåt. De föreslagna förändringarna presenteras nedan.

Synpunkter på översiktsplanens olika delar

Prioriterade inriktningar

Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö

Kulturnämnden ser positivt på att en av översiktsplanens prioriterade inriktningar är *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö.* Att koppla samman stadens kulturella och demokratiska värden gynnar utvecklingen av den sociala hållbarheten och visar på den kompensatoriska roll kulturen har för att utjämna skillnader i hälsa, livsvillkor och livskvalitet. Det är samtidigt en prioriterad inriktning som omfattar stora frågor som är centrala för Malmös utveckling som till exempel Malmöbornas hälsa, trygghet och delaktighet i samhället. Det är också inom denna inriktning som frågorna om kulturens betydelse i stadsutvecklingen och dess möjligheter och förutsättningar att utvecklas bör lyftas. Med tanke på att inriktningen samlar många viktiga och komplexa frågor som dessutom är relativt osynliga i översiktsplanens övriga delar, menar kulturnämnden att texten under

denna inriktning behöver utvecklas och byggas ut, så att den bättre speglar de demokratiska och kulturella perspektivens betydelse för stadens utveckling. Kulturnämnden föreslår följande förändringar:

- **Utveckla delen som handlar om delaktighet och ökad tillit.** Denna del behöver tydligare fokusera på hur stadsutvecklingen kan bidra till ökad delaktighet. Det behöver tydliggöras att stadsutvecklingen ska ta hänsyn till Malmöbornas upplevelse och användning av staden och att dialog, medskapande, lokal kunskap och förankring därför ska vara en grund för arbetet. Vidare bör det framgå att den inkluderande staden är en förutsättning för delaktighet och att stadsplaneringen ska möjliggöra för alla Malmöbor, oavsett ålder och funktionsförmåga, att röra sig i stadsrummet och delta i stadens utbud. Det bör också framgå att en viktig förutsättning för delaktighet är en jämn fördelning över staden av t ex rekreation, idrott, mötesplatser, kultur och nöjen.
- **Utveckla delen som handlar om trygghet och jämställdhet i stadsrummet.** Även denna del är väldigt allmänt hållen och behöver konkretiseras framför allt gällande hur stadsplaneringen bidrar till ökad trygghet. Lyft vikten av väl gestaltade och belysta offentliga platser, överblickbara stadsrum samt lokaler i bottenvåningarna. Lyft också vikten av att stadens olika områden och platser är väl omhändertagna och att åtgärder såsom upprustning och underhåll har betydelse för den upplevda tryggheten.
- **Lägg till en del som handlar om kulturlivet.** I nuvarande skrivning finns en del om mötesplatser, vilken är välformulerad och viktig och täcker in en del av kulturlivets roll och funktion. Stadens kulturliv och kulturutbud är dock, och bör vara, mycket mer än en mötesplats. Därför behöver inriktningen kompletteras med en egen underrubrik om kulturlivet. Här bör det framgå att Malmös kulturliv är brett och mångfacetterat och består av ett ekosystem av offentliga, kommersiella och fria aktörer. Det bör också framgå att kulturlivet i hög utsträckning bidrar till stadens attraktivitet och är en anledning för många att bo och leva i Malmö. Vikten av att det finns ett levande kulturliv i alla delar av staden bör också framgå och att stadsplaneringen ska möjliggöra för kultur- och föreningslokaler, ateljéer och offentliga rum för skapande i varje stadsdel. Likaså ska bibliotek, allaktivitetshus och kulturskolan finnas med god spridning. Det bör också framgå att stadsplaneringen ska värna befintligt kulturliv i omvandlingsområden och skapa förutsättningar för nya kulturverksamheter och yttringar att utvecklas i den växande staden. Stadsplaneringen ska också planera för de professionella kulturverksamheternas behov. Samverkan mellan stadens förvaltningar, bolag, kulturaktörer, och fastighetsutvecklare är särskilt viktigt för att säkerställa kulturens plats i den växande och förtätade staden, vilket också bör framgå.

En förutsättning för att kunna planera för kulturen i stadens exploaterings- och omvandlingsområden är en väl förankrad kunskap om det lokala kulturlivet samt behov och förutsättningar i området. För att säkerställa detta samverkar nu stadsbyggnadskontoret och kulturnämnden för att, som en del av planprocessen, ta fram kunskapsunderlag om kulturen som utgår från aktuell plats. Det bör framgå att detta är ett arbetssätt som staden använder sig av.

- **Lägg till en del som handlar om konstnärlig gestaltning i staden.** Det saknas en tydlig skrivning om offentlig konst och gestaltningen av staden i översiktsplanen. Kulturnämnden anser därför att inriktningen bör kompletteras med en egen underrubrik om den konstnärliga gestaltningen av staden. Här bör betydelsen av konst i det offentliga rummet lyftas. Den offentliga konsten stärker ett områdes identitet och skapar intressanta offentliga och demokratiska rum. I Malmö ska alla ha likvärdiga möjligheter att uppleva konst och det är därför viktigt att Malmöbornas tillgång till konst i sin närmiljö stärks. Förutsättningar för konstnärlig gestaltning ska ges i stadsutvecklingen. Vid exploatering av nya områden, ombyggnad av befintliga områden samt ny- och/eller ombyggnad av stadens byggnader bör minst 1% av investeringsbudgeten avsättas till konst.

En nära, tät, grön och funktionsblandad stad:
I denna inriktning fastslås att staden ska växa resurseffektivt främst genom förtätning. Kulturnämnden är positiv till detta men anser att det är viktigt att det tydligt framgår vilka kvaliteteter som bör bevaras när staden förtätas. I skrivningen framgår att förtätning inte ska ske på bekostnad av stadens gröna och blå miljöer. Kulturnämnden anser att det här även bör framgå att förtätning inte heller ska ske på bekostnad av plats för kultur- och fritidsverksamhet, mötesplatser och samhällsservice, men att samlokalisering kan vara en tänkbar strategi för att bibehålla och skapa utrymme för nya verksamheter i en förtätad stad.

Strategier
I översiktsplanen formuleras ett antal strategier som tydliggör vad Malmö stad och aktörer i kommunen behöver göra för att bidra till en utveckling i linje med översiktsplanen prioriterade inriktningar, vilket kulturnämnden tycker är bra. Däremot anser kulturnämnden att det skapar otydlighet när dessa strategier inte direkt går att koppla till översiktsplanens prioriterade inriktningarna utan har en annan rubriksättning och indelning. Det gör det svårt att få överblick och förstå på vilket sätt strategierna bidrar till respektive prioriterad inriktning. Särskilt svårt är det att se hur den prioriterade inriktningen *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* omsätts till strategi. Kulturnämnden ser allvarligt på denna otydlighet och menar att det finns en överhängande risk att de värden som handlar om social hållbarhet, delaktighet, likvärdighet och stadens kulturliv faller bort i stadsplaneringen om dessa inte tydligt konkretiseras i form av strategier. Kulturnämnden vill därför se att strategiavsnittet i översiktsplanen kompletteras med ytterligare en strategi för staden som kulturell och demokratisk livsmiljö. Strategin bör bland annat lyfta:

- Att all stadsutveckling ska vara socialt värdeskapande och att ett socialt hållbarhetsperspektiv ska integreras i stadsplanerings- och exploateringsprocessens olika skeden.
- Att stadsbyggandet ska bidra till likvärdig tillgång till grundläggande stadskvaliteter som exempelvis samhällsservice, kultur och rekreation.
- Att kunskapen om olika gruppers behov av trygghet, fysisk aktivitet, mötesplatser och kultur ska vara en viktig utgångspunkt i stadsutvecklingen. Särskilt ska barns, ungas och äldres behov, tillsammans med ett jämställdhets- och funktionsnedsättningsperspektiv beaktas.

- Att planeringen av staden ska ha barnets bästa som en utgångspunkt och att barnkonsekvensanalyser ska användas för att säkerställa detta.
- Att kulturunderlag i form av t ex kulturlivsanalyser ska genomföras och utgöra underlag i stadsplaneringens olika faser. Underlagen ska beskriva behov och förutsättningar för ett mångsidigt kulturliv i stadens olika områden och bygga på dialoger med kulturaktörer och andra intressenter i aktuellt område.
- Att platser för kultur, mötesplatser och evenemang ska planeras in när befintliga områden förnyas och nya områden byggs. Att detta ska göras i samverkan mellan stadens förvaltningar, bolag, kulturaktörer och fastighetsutvecklare för att säkerställa att utvecklingen väl svarar mot berörda aktörers samt Malmöbornas behov och förutsättningar.
- Att tillgången till offentlig konst ska öka i takt med att staden växer och förtätas. Det förvaltningsgemensamma regelverk för offentlig konst som kommunfullmäktige beslutat om och som reglerar nämndernas ansvar för samt stadens finansiering av den offentliga konsten, ska vara en utgångspunkt för utvecklingen av den offentliga konsten.

Riktlinjer och kartor
Kulturnämnden anser att skillnaden mellan strategier och riktlinjer är väldigt otydlig. Riktlinjerna är strukturerade efter respektive strategiområde, vilket är bra, men är i många fall snarlika strategierna. Det bör inledningsvis i kapitlet tydliggöras vad skillnaden mellan en strategi och en riktlinje är och kapitlet med riktlinjer bör generellt ses över och omformuleras så att denna skillnad blir tydligare. Som en konsekvens av kulturnämndens förslag ovan – att lägga till en strategi om staden som kulturell och demokratisk livsmiljö – bör även riktlinjer för denna strategi tas fram.

Platsspecifika riktlinjer
I detta kapitel formuleras platsspecifika riktlinjer för stadens områden utifrån två rubriker: *Förväntad utbyggnadskapacitet* och *Tillgång till park och natur*. Kulturnämnden anser att beskrivningen av varje område bör kompletteras med ytterligare en rubrik *Samhällsservice, kultur och mötesplatser* där tillgången till och det framtida behovet av samhällsservice, kulturverksamhet och mötesplatser kort beskrivs.

Stadens arkitektur och kulturmiljö
Kulturnämnden anser att strategierna kring kulturmiljöns värde och kvaliteter i den fortsatta utvecklingen av staden behöver preciseras. Kulturnämnden anser även att översiktsplanen behöver utvecklas vad gäller resonemangen om hur riksintresseområdena för kulturmiljövården inom kommunen ska hanteras i efterföljande samhällsplaneringsprocesser. Den offentliga konsten, inklusive den byggnadsanknutna konsten, behöver beskrivas utifrån ett kulturmiljöperspektiv. Kulturnämnden menar att förvaltningen av den offentliga konsten, såväl den kommunalt ägda som den privata, bör utgå från att den är en del av stadens samlade kulturarv och därmed ska tillskrivas kulturhistoriska värden.

Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer

Till följd av politiska beslut har under senare år antalet åtgärder som får utföras utan bygglov ökat i antal. Det kan handla om mindre tillbyggnader, komplementbyggnader, solceller med mera som får uppföras förutsatt att de allmänna kraven om varsamhet i lagstiftningen uppfylls. Undantaget för bygglovsbefrielsen är kulturmiljön. Den utgör i sig inget hinder från att utföra dessa åtgärder, men anses vara skäl att pröva de annars bygglovsbefriade åtgärderna i en bygglovsprocess. I förlängningen handlar undantaget om att skydda och värna kulturmiljöer som annars riskerar att utsättas för förvanskande åtgärder.

En förutsättning för att undantagsreglerna ska kunna följas är att kommunerna pekar ut särskilt värdefulla kulturmiljöer där undantaget gäller. Syftet med utpekandet är att fastighetsägare, exploatörer m.fl. på förhand ska kunna få kännedom om var undantagsreglerna gäller och vilka krav som kan komma att ställas. Utpekanden kan göras i översiktsplanen eller i andra styrdokument, till exempel ett kulturmiljöprogram.

I granskningsförslaget framgår att de särskilt värdefulla kulturmiljöerna kategoriseras som uppmärksamhetsområden. Kulturnämnden anser att översiktsplanen bör förtydliga vilken status dessa områden har i förhållande till ovan beskrivet undantag från bygglovsbefrielsen. Vidare menar kulturnämnden att riktlinjerna går för långt i ställningstaganden om att såväl vindsinredningar som solceller får uppföras inom dessa områden. Kulturnämnden ställer sig därför frågande till att i översiktsplanen redogöra för ställningstaganden som bör hanteras i en bygglovsprocess.

De utpekade särskilt värdefulla kulturmiljöerna bör istället användas för att förtydliga var bygglov krävs för de annars lovbefriade åtgärderna. Detta ställningstagande bör kompletteras med strategier och policys för hur ställningstagande om till exempel solceller och vindsinredningar kan göras i dessa områden.

Till varje utpekat område finns en beskrivning och karaktärisering av områdets kulturmiljö. Kulturnämnden anser att dessa beskrivningar bör ses som en precisering av värdena och således utgöra en del av översiktsplanen.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

Yttrande granskning ÖP

Dnr SBN-2018-1156

LRF

Lantbrukarnas riksförbund är en intresse- och företagarorganisation för människor och företag inom dom gröna näringarna. LRF har idag ca 137 000 medlemmar, av dessa kommer ca 15 000 ifrån Skåne. Ca 4% av Sveriges BNP kommer från de gröna näringarna.

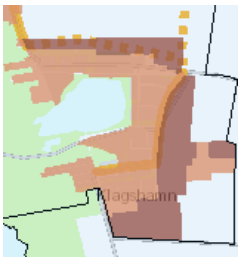
När man börjar läsa översiktsplanen kan man i avsnittet prioriterande inriktningar läsa att det bla står följande ”Malmö ska fortsätta utvecklas hållbart genom att främst växa innanför yttre ringvägen. Staden förtätas för att minska Malmös miljöbelastning och spara åkermark.” LRF delar Malmö stads målsättning vad gäller ovan nämnda text. I takt med att befolkning ökar i Malmö så bör Malmö stad även avsätta mark för miljöförbättrande åtgärder. Ex solkraft.

När man sedan kommer till avsnittet för platsspecifika riktlinjer och tittar på kartorna kan man läsa följande

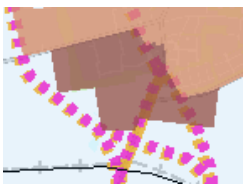
Verksamhetsområde Ingvalla ett område på ca
25 0000 m² planeras bli ytkrävande lager och tillverkning.



Klagshamn planeras bli 1500 bostäder samt 250 arbetsplatser. På ett område som är ca 556 700 m² stort



Del av Tygelsjö by ett område på ca 402 000m2



En annan del av Tygelsjö ca 30 000 m2



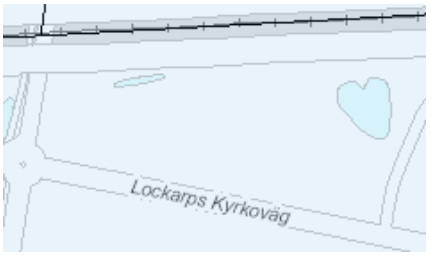
Västra Klagstorp ca 123 000m2



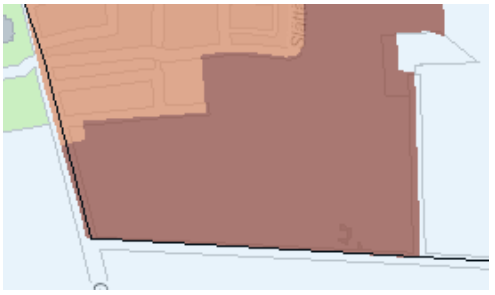
Dessa 5 utbyggnadsområde blir tillsammans en yta på 1 361 700m2 eller i ha räknat 136 ha tillsammans. Räknar man på att man då på några av de vanligaste grödorna i Skåne skulle man få följande resultat.
- vete 9 000 kg/ha x136 ha = 1 224 000 kg vete
- korn 7 000 kg /ha x 136 ha = 952 000 kg korn
- potatis 35 000 kg/ ha x 136 ha = 4 760 000 kg potatis
- sockerbetor 80 000kg / ha x 136 ha = 10 880 000 kg sockerbetor (detta är inte vad man får ut i socker utan bara hur mkt betor det motsvarar i kg räknat)

Tilläggas bör är att detta är bara ungefärliga siffror mängden varierar från år till år.

Kommungruppen anser även att utredningen av framtida användning av området Petersborg söder om yttre ringvägen läggs ned och istället förblir åkermark alternativt används som innan föreslagits kompensationsmark för miljöförbättrande åtgärder ex solkraft.

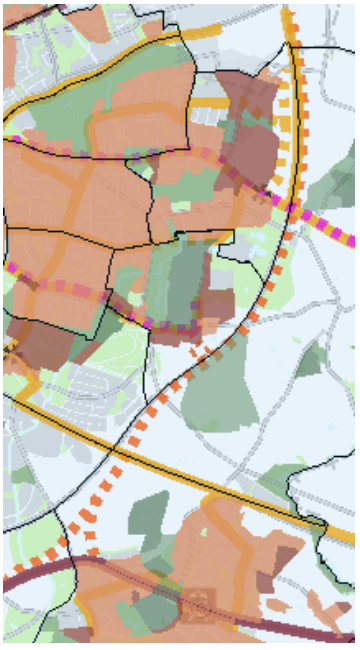


All form av byggnation på marken söder om Klagshamns nuvarande samhälle tas bort i översiksplanen då den redan fått avslag i högre instans pga framtida klimatförändringar



LRF förslag till Malmö kommuns ÖP 2019-2022 att stryka de följande områdena från planering undersökning och utveckling till annat än mijöförbättrande åtgärder. Kvarstår även till denna ÖP

Järnvägsspår och olika verksamhetsområde utanför yttre ringvägen
Att använda marken som kompensationsmark för miljöförbättrande åtgärder är däremot något som LRF ställer sig bakom.



Rangeområde för järnväg utanför ringvägen Dessa område tar mkt högproducerande jordbruksmark i anspråk och bör därför strykas från översiktsplanen och placeras på lämpligare plats.



LRF anser att bebyggelse nära stationsområde bara ska sker innanför Ringvägen då även dessa tar mkt jordbruksmark i anspråk.

Stationsläge och verksamhetsområde Ollebo/Vintrie utanför Ringvägen.



Att i dessa tider när vi har en omvärldssituation som ser ut som den gör med bla dyrare mat, dyrare energi och ett fullt utvecklat krig i vårat närområde då bebygga så stora arealer anser vi inom LRF inte är ett sätt man sparar på åkermarken eller minskar på miljöbelastningen på. Dessa innan nämnda område befinner sig dessutom utanför yttre ringvägen. Malmö stad har i öp för 2014 skrivit att man ska undvika att inte exploatera jordbruksmark utanför yttre ringvägen. Att då knappt 10 år senare ta sådana stora arealer ur produktion är inget som LRF ser som en hållbar plan för ekosystemet eller svenskt lantbruk.

LRF s Kommungrupp i Malmö föreslår att Malmö stad gör som andra Kommuner i Sverige har gjort.
- När man tar arealer ur produktion så kompenserar man detta med andra miljöförbättrande åtgärder.
-LRF har tidigare efterlyst en plan för hur Malmös mark ska användas då det gäller odling
-LRF har även tidigare föreslagit att Malmö stad säljer ut mark till näringen eller arrenderar ut marken på längre kontrakt så att brukaren har möjlighet att sköta marken på ett sådant vis att det gagnar såväl Malmö stad, Lantbrukaren och miljön.
-LRF vill också vara tydliga med att värna äganderätten och önskar ett tillägg i planen att all exploatering som inte sker på kommunens egen mark bygger på frivilliga överenskommelser med markägaren.

Sverige har idag en självförsörjande grad på ca 50 % vi är idag självförsörjande på morötter spannmål och socker. Med en så låg självförsörjningsgrad är det viktigt att värna jordbruksföretagen och se hur dessa kan utvecklas. Vi behöver åkermarken för att utveckla ett beredskapslager.
Det är också rimligt att vid offentlig upphandling (LOU) ge upphandlaren möjlighet att köpa svenskt och närproducerat mat. Nämnas kan att Danmark har en självförsörjningsgrad på ca 130% Finland ligger på ca 80%.

Istället för att begränsa möjligheterna att utveckla lantbruksföretag genom att bebygga åker och betesmark så bör kommunen fundera på hur de kan hjälpa till att göra den lokala livsmedelsproduktionen som redan finns bli ännu effektivare och bättre. Jordbruket är exempelvis viktig för omställningen till fossilfri energi. Jordbruket ger en bra grund till biogas. Genom att gynna livsmedelsproduktionen i Malmö skapas det fler arbetstillfällen i Malmöområdet. Då en hel del av dessa arbetstillfällen inte kräver några speciella förkunskaper (utbildning sker många gånger på plats) så ges även personer med lägre utbildningsnivå möjlighet till ett fast arbete inom Malmös närområde. I de fall det handlar om människor med utländsk härkomst kommer dessa arbetstillfällen även att bidra till att minska segregationen i vårat samhälle och öka förståelsen för olika kulturer. Det kan inte nog betonas hur viktig jordbruksmarken är för livsmedelsförsörjning, näringsliv, landskapsvård och även turismen. Det får inte vara så att man rutinmässigt bygger på åkermark för att det är enkelt eller lokaliseringen är stadsnära. Om Kommunen bygger bostadsområde i närheten till jordbruksmark måste kommunen och de boende förstå att jordbruksmarken måste brukas för att vi ska få livsmedel i slutändan och därmed acceptera att vissa delar av året körs maskiner i närheten av de boende. Jordbruket är otroligt väderberoende och har små eller inga möjligheter att anpassa arbetet till andra tider.

-

2022-10-16
Jörgen Johansson
Ordförande
LRF Kommungrupp Malmö

1

2022-10-31

Till:
Malmö Stadsbyggnadskontor
205 80 Malmö

Skickas endast per e-post till:
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande granskning Malmö ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Lantmännen ek för och Lantmännen Fastigheter AB (gemensamt "**Lantmännen**") har tagit del av granskningshandling till Översiktsplan för Malmö och anför följande.

Bakgrund

Lantmännen bedriver sedan lång tid tillbaka omfattande lantbruks- och livsmedelsverksamhet i Malmö. På fastigheten Triton 6 bedriver Lantmännen Cerealia industriell kvarnverksamhet med tillstånd enligt miljöbalken för produktion av spannmålsprodukter. Kvarnen utgör en av ett fåtal större kvarnar av sitt slag i Sverige. På Hullkajen driver Lantmännen Lantbruk en siloanläggning för spannmål. Siloanläggningen tar emot stora mängder spannmål från hela regionen och försörjer bl.a. kvarnverksamheten i Malmö med spannmål för dess produktion. Siloanläggningen på Hullkajen nyttjas även för export och import av spannmål pga. dess strategiska hamnläge. Genom Lantmännens dotterbolag Gyllebo Gödning tillverkas gödningsprodukter vid Lantmännens fabrik i Östra Hamnen. Även denna anläggning kan ta emot båttransporter. Utöver dessa anläggningar nyttjar Lantmännen ytor för temporär spannmålslagring och omlastning av spannmål/produkter inom planområdet.

Lantmännen har idag inga planer på att förändra omfattningen av sin verksamhet i Malmö.

Inställning

Lantmännen har kontinuerlig dialog med Malmö stad i de planfrågor som berör Lantmännens möjlighet att bedriva verksamhet i Malmö. Som tidigare framförts är en förutsättning för att Lantmännen inte ska motsätta sig planförslag gällande förändrad markanvändning i Lantmännens närområde att Lantmännen oförändrat kan fortsätta att bedriva sin verksamhet utan negativa konsekvenser, kostnader eller andra inskränkningar. Den framlagda granskningshandlingen föranleder inte någon ändrad inställning från Lantmännens sida.

Den framlagda granskningshandlingens inverkan på Lantmännen och lantbruket i regionen

I det framlagda planförslaget anges att för att möta Malmös växande behov av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice, samtidigt som staden ska bli grönare och mer hälsosam krävs betydligt mer yteffektivitet, samutnyttjande och tredimensionella lösningar vilket innebär mer samordning, kollektiva lösningar och nytänkande. Staden ska kompletteras och byggas tätare. Vidare anges att plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå

2022-10-31

översiktsplanens prioriterade inriktningar. De framtida inriktningar som presenteras för hamnområdena där Lantmännens verksamheter är belägna förutsätter samtliga att Lantmännens verksamheter upphör eller begränsas i betydande omfattning.

Lantmännens anläggningar i Malmö är strategiska anläggningar, inte bara för Lantmännens verksamhet utan för Sveriges lantbruk och Sveriges egen livsmedelsproduktion. Dess lokalisering och befintlig infrastruktur, för såväl tung vägtrafik som båttransporter i Malmös hamn, utgör en viktig förutsättning för den primärproduktion som bedrivs på jordbruksmarken i regionen. En inskränkning i befintliga transportmöjligheter till respektive från Lantmännens anläggningar kommer väsentligt begränsa Lantmännens verksamhet i Malmö alternativt helt förhindra densamma.

Avslutande synpunkter

En robust livsmedelsförsörjning är livsviktig för samhällets överlevnadsförmåga. En inskränkning i infrastrukturen kring Lantmännens industriverksamhet i Malmös hamnområde kommer därmed medföra allvarliga konsekvenser för jordbruks- och livsmedelssektorn i hela regionen. Inte minst påvisar den dramatiska kris som svenska lantbrukare står inför till följd av Rysslands pågående invasion av Ukraina, behovet av att trygga den inhemska livsmedelsförsörjningen vilken är en viktig del av Sveriges krisberedskap och civila försvar.

Lantmännen ser fram emot fortsatt diskussion med Malmö kommun om hur Lantmännens verksamhet ska säkras samtidigt som staden växer och utvecklas.

Med vänlig hälsning
Lantmännen

Joachim Haas
VD Lantmännen Fastigheter

Malmö stad
Lantmäterimyndigheten

2022-10-19

Malmö stadsbyggnadskontor

Granskningsyttrande Översiktsplan för Malmö

Lantmäterimyndigheten i Malmö stad har inget att erinra.

Åsa Hansson
Lantmäterimyndigheten Malmö stad

Limhamns företagsgrupp

2022-10-20 Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Angående ny påfart till och avfart från Yttre Ringvägen E20 vid Kalkbrottsgatan.

Mitt namn är Kajsa Lövgren och jag är Koordinator på Limhamns Företagsgrupp.

Vi på Limhamns Företagsgrupp har några gånger under möten med Tekniska nämnden och med Fastighets- och Gatukontoret lyft frågan gällande en ny anslutning till Yttre Ringvägen E20 där denna korsar Kalkbrottsgatan. Vi anser att detta skulle avlasta trafiken och det tryck på Annetorpsvägen som råder idag. Vi har emellertid blivit informerade av Fastighets- och gatukontoret att detta fortfarande inte ligger i planerna framåt.

Vi önskar därför att Stadsbyggnadskontoret lägger till detta i Översiktsplanen då vi anser att det skulle vara till stor nytta för Limhamn som stadsdel med den byggtakt av bostäder som finns och den ström av nyinflyttade det innebär. Dessa nya invånare på Limhamn tillkommer i den redan tunga trafik som finns på Annetorpsvägen idag. Människor behöver kunna ta sig in i och ut ur Limhamn på ett smidigt sätt, och att förenkla detta genom att avlasta trafiken genom en ny påfart till och avfart från Yttre Ringvägen E20 skulle göra stor skillnad. Vi tror även att det genom minskad trafikintensitet på Annetorpsvägen skulle bidra till en bättre miljö.

Av- och påfarten skulle lämpligen kunna förläggas vid de befintliga tre viadukterna där järnvägen och Yttre Ringvägen leds över Kalkbrottsgatan, dvs mitt emot

infarterna till betalstationen norr resp. söder om viadukterna.

Eftersom syftet med denna av- och påfart enligt vår mening främst är att främja tillgängligheten för trafik till och från Limhamn och Bunkeflostrand/Klagshamn i riktning in mot resp. från inlandet, så menar vi att det, för att förenkla, och för att hålla nere kostnaderna, möjligen kunde vara tillräckligt med en avfart för österifrån kommande trafik, och en påfart för trafik österut på Yttre Ringvägen. Denna lösning innebär att trafik från resp. mot Danmark fortfarande skulle vara hänvisade till trafikplats Ollebo.

Återkom med bekräftelse att ni mottagit detta yttrande och återkoppla till oss om ni kommer anta förslaget i Översiktsplanen, tack.

Med vänliga hälsningar,

Kajsa Lövgren, Limhamns Företagsgrupp

Hemsida: www.lfg.se

Mail: kansli@lfg.se

Tel: 0739-63 99 18

Följ oss på:

Instagram & Facebook:

@limhamnsforetagsgrupp

Eller via vår LinkedIn

Limhamns miljöförening

Vi på Limhamns miljöförening har tagit del av översiktsplanen och har kommentarer angående Limhamns hamnområde.

I översiktsplanen står följande ”*En ny förbindelse för gång-, cykel- och kollektivtrafik mellan norra Ön och Vaktgatan ska byggas. Förbindelsen ska inte försämra hamnbassängens förutsättningar att utvecklas som aktivt vattenrum*.”

Hur skall denna förbindelse se ut då hamnbassängens aktiva vattenrum inte skall försämras. Idag huserar segelbåtar, bland annat har Limhamns sjöscoutskår sina båtar där. Det betyder att bron behöver vara så hög att masterna kan passera under.

Vi undrar även hur bussarna skall köra på Ön?

I översiktsplanen står även ”*Möjlighet till ytterligare utfyllnad i anslutning till Öns nordvästra del ska utredas.*” Vi undrar dels över hur utfyllnaden skall se ut, dels vilket material som skall användas. Tidigare har det använts kalksten från kalkbrottet, men där finns ju ingen brytning längre.

I fortsatt utredningsarbete önskar Limhamns miljöförening vara med som remissinstans.

Med vänlig hälsning

Limhamns miljöförening genom Lisbeth Enander och Tina N Mörnstam

Linköpings kommun

Kommunstyrelsen

Delegationsbeslut

1 (1)

2022-08-11

Dnr KS 2022-454

Delegationsbeslut - Översiktsplan för Malmö för granskning

Ärende

Linköpings kommun har fått möjlighet att yttra sig över remissen gällande översiktsplan för Malmö.

Linköpings kommuns svar är frivilligt och översiktsplanen för Malmö påverkar inte Linköpings kommun, varför Linköpings kommun anser att yttrande ej behövs.

Delegationsbeslutet fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning antagen 2016-11-08, § 395 senast reviderad 2021-06-08, § 210, A5.

Beslut

I egenskap av kommundirektör fattar jag härmed följande beslut:

1. Linköpings kommun avstår från yttrande.

.....

Paul Håkansson
Kommundirektör
Linköpings kommun

Lotta

Hej!
Inför kommande planering av Malmö och då tex nyhamnen:
Glöm inte människors möjlighet till återhämtning. Nyhamnen o industriområden består till stora delar av betong. Grönskande ytor av olika slag behövs. Förutom parker Behövs koloniområden och liknande. Eftersom det ligger vid havet behövs även områden kopplat t hav o fiske för malmöborna, typ Hölls fiskehoddsförening utanför Skanör. Detta lockar även fler att vilja bo i Malmö, även dem som idag ratar betongstaden med Sveriges minsta parkyta. Möjlighet t fritidsintressen för alla åldrar i sin närhet ökar den psykiska hälsan.
Med vänlig hälsning,
Lotta

Skickat från min iPhone

LOMMA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN

Sammanträdesdatum
2022-10-19

KS § 108

KS KF/2020:91

Yttrande över granskningsförslag till översiktsplan för Malmö stad

Ärendebeskrivning
Malmö stad har sänt ut förslag till ny översiktsplan för granskning. Under våren 2020 höll staden samråd om förslaget till ny översiktsplan och efter att ha mottagit synpunkter har förslaget utvecklats och ställs nu ut på nytt. Den gällande översiktsplanen för Malmö stad antogs 2018 men våren 2019 beslutade kommunstyrelsen om en översyn av planen. Översiktsplanen sträcker sig 20 år framåt i tiden och tar höjd för att cirka 100 000 nya invånare ska kunna bo i Malmö. Planen innehåller även en utblick mot 2050 då Malmö planerar för att vara en halvmiljonstad. Staden ska kompletteras och bebyggas tätare och påbörjade utbyggnadsområden ska fullföljas. Utbyggnad och förtätning ska i första hand ske med närhet till god kollektivtrafikförsörjning.

Lomma kommun har tagit del av Malmö stads granskningsförslag till ny Översiktsplan och har synpunkter på vissa av planförslagets delar.

Ärendet har behandlats av kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-10-12, § 197.

Beslutsunderlag
- Protokollsutdrag från kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-10-12 § 197
- Skrivelse 2022-06-23 från planeringsavdelningen
- Skrivelse 2022-06-17 från Malmö stad
- Översiktsplan för Malmö – granskningshandling, juni 2022

Beslut:
- Kommunstyrelsen beslutar att lämna nedanstående yttrande över granskning Översiktsplan för Malmö stad.

  Lomma kommun har tagit del av Malmö stads granskningsförslag till ny Översiktsplan och har synpunkter på vissa av planförslagets delar.

  Mellankommunala intressen

  Staden är beroende av sitt omland precis som omvänt förhållande råder. I avsnittet om mellankommunala intressen saknas helt en analys om vilka frågor som bör hanteras i samverkan med grannar, detta får anses vara en brist. Nedan nämns några av de frågor som Lomma kommun anser vara viktiga mellankommunala intressen där en tidig process är av vikt för att nå en eftersträvansvärd samsyn våra kommuner emellan då påverkan kan komma att bli mycket stor.

Utfyllnader i Öresund

Det är positivt med den vilja man uttrycker att aktivt verka för ”att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster, bland annat genom fler marina naturreservat och att Öresund blir ett biosfärområde i enlighet med Unescos program Man and the Biosphere.” Men tyvärr verkar detta stanna vid textavsnitt som sedan inte uppfylls i planhandlingen. Man skriver också att ”Stadsutvecklingen ska bidra till att Öresund förblir ett friskt och levande hav där ett rikt växt- och djurliv och möjligheter till rekreation och upplevelser kombineras med fiske, sjöfart och energiproduktion.” Vidare att ”Översiktsplanens genomförande ska som helhet stärka den biologiska mångfalden i Malmö. ” och ”Kvaliteten på gröna och blå miljöer ska förbättras genom ökad biologisk mångfald och flera olika ekosystemtjänster.” Av detta syns mycket lite i planhandlingarna. Istället uttrycks det tydligt ”att staden i vissa lägen kommer att fortsätta växa genom nytillskott av bebyggelse på utfyllnader i havet som kombinerar exploateringsbar mark med klimatanpassning”.

Den dissonansen gör att det som är översiktsplanens främsta syfte, att visa på avvägningar, får anses ha lämnat biologisk mångfald därhän. Här blottas istället en oförståelse kring vilka behov de marina ekosystemen har för att kunna upprätthålla vitalitet över tid. Ett framtida fortsatt vitalt ekosystem i Öresund som klarar att generera alla dessa ekosystemtjänster är inte förenligt med planerna på fortsatta utfyllnader och yttre kustskydd.

Lomma kommuns kritik mot utfyllnaderna på produktiv havsbotten i Öresund kvarstår från många tidigare yttranden och att klimatanpassning ska ske genom konstruktioner ute till havs är en bekymmersamt kortsiktig syn på saken som dessutom kommer att ha en mycket stor negativ påverkan på omgivande kustlinje i andra kommuner, inklusive Lomma kommun.

Vindkraft i Öresund

Utöver vad som sagts ovan behöver även frågan om den storskaliga havsbaserade vindkraften adresseras. I de samråd som nu skett med den danska sidan angående deras ansökningar om havsbaserade vindkraftsparker står det klart att just Öresund inte är den lämpligaste platsen för denna typ av verksamheter. Öresund är på många sätt ett av världens mest rika och biologiskt känsliga hav. Det är också ett av världens mest trafikerade, både av sjöfart och flyttfåglar. En rimlig planeringsavvägning hade varit att inte ytterligare öka påfrestningarna av anläggningar just här. Lomma kommun vill poängtera att vi ställer oss mycket frågande till planerade havsbaserade vindkraftsverks bidrag till en god samhällsomställning då påverkan på Öresund, som ett mycket känsligare hav jämfört med andra möjliga platser, otvivelaktigt blir oproportionerligt stor.

Infrastruktur

Det är positivt att Malmö stad prioriterar Supercykelstråk både inom tätorten och till grannkommuner. Det är viktigt att både kunna cykla snabbt mellan orterna men även att komma fram på ett smidigt sätt inne i Malmö. Det är viktigt att både de regionala och lokala supercykelstråken hänger samman så att det blir lätt för den som väljer att resa med cykel.

Malmö stad redovisar ett yttre godsspår i sin översiktsplan även om det i dagsläget inte finns några planer på att bygga ett sådant. Det är bra att reservatet finns utpekat eftersom infrastrukturprojekt kan ta lång tid att realisera och vi i framtiden kan komma att behöva stärka kapaciteten för godstransporter på järnväg.

Malmö stad planerar för en fortsatt utveckling av Norra Hamnen för verksamhet och omlastning men nämner även att förutsättningarna för cykel- och kollektivtrafik ska utvecklas. Framkomligheten genom området är viktig och gäller för alla trafikslag, även för biltrafiken. Västkustvägen/E6.01 är en betydelsefull trafikled där bland annat arbetspendling sker med både bil och busstrafik. För cykeltrafiken vore det en kvalitetsförbättring om cykelvägen genom området blev bredare och med tydligare skyltning än i dagsläget. Det är också viktigt att koppla cykelvägarna till kommande supercykelstråk genom bra anslutningar och tydlig skyltning.

I avsnittet om riksintressen önskar Lomma kommun att Lommabanan skulle omnämnas i stycket Arlöv-Malmö C-Lockarp/Lernacken. Lommabanan ansluter till denna sträcka och är en del i tågtrafiken genom Citytunneln. Lommabanan är ett riksintresse och bör därför omnämnas då den trafikeras av både persontåg och godståg.

Beslutet expedieras till:
Malmö stad
Planeringsavdelningen

Digitala Signaturer

Signerad med: BankID
Signerad av: PER BENGTSSON
Datum: 2022-10-27 16:39 +02:00

Signerad med: BankID
Signerad av: ROBERT WENGLÉN
Datum: 2022-10-27 18:29 +02:00

Signerad med: Lomma HAG
Signerad av: Maria Zingmark
Datum: 2022-10-27 23:28 +02:00

Lunds kommun

Kommunstyrelsen

Yttrande

2022-10-31

Diarienummer
KS 2022/0486

Malmö stad
Stadsbyggnadsnämnden

Yttrande över remiss från Malmö stad avseende Översiktsplan för Malmö (granskningsskede), dnr SBN-2018-1156

Lunds kommun har beretts möjlighet att yttra sig över *granskningsförslag för ny översiktsplan för Malmö stad*.

I linje med yttrande under samrådsskedet vill Lunds kommun poängtera att Malmö och Lund delar många förutsättningar och utmaningar. Fördjupade regionala samarbeten mellan kommunerna är av stor vikt för regionens och de båda kommunernas fortsatta utveckling. Malmös och Lunds roll som tillväxtmotorer har sedan samrådet förstärkts ytterligare genom att Regionplan för Skåne, som antogs i juni 2022, också pekar ut de båda städerna som en gemensam nationell tillväxtmotor. På sikt, med nya och starkare kopplingar över kommungränserna, kan Malmö och Lund ta en än viktigare roll i att vara drivande i det regionala sammanhanget och bidra till ökad regional utvecklingskraft.

Lunds kommun ser positivt på de generella formuleringarna och målsättningarna för ökad hållbarhet i den föreslagna översiktsplanen, men ser med oro på att de områdes- och platsspecifika riktlinjerna inte ser ut att följa hållbarhetsmålen för värnandet av den högproduktiva jordbruksmarken. Lunds kommun välkomnar att planförslaget fortsatt sätter tydligt fokus på planering för utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen och hållbart resande och möjliggör för infrastruktur som skapar förutsättningar att möta framtidens transportutmaningar. Lunds kommun instämmer i att en ökande pendling i regionen främst ska ske med kollektiva alternativ och ser fortsatt positivt på realisering av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund. Lunds kommun noterar också att det reviderade planförslaget, i linje med önskemål i tidigare yttrande, har förtydligats med avseende på vikten av att befintliga infartsleder ska bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik.

Sedan samrådet har ändringar gjorts i markanvändningskartan. Lunds kommun ser positivt på planförslagets ambition att i högre grad möta näringslivets behov på andra sätt än genom att ta

Postadress Box 41 241 00 Lund
Besöksadress Brotorget 1
Telefon växel 046-359 50 00
Internetadress www.lund.se
E-post kommunkontoret@lund.se

jordbruksmark i anspråk och följer med intresse stadens fortsatta strategier för detta.

Lunds kommun välkomnar även regional dialog och samverkan för att underlätta för nya företagslokaliseringar i Skåne och ser positivt på att inga nya renodlade handelsområden planeras för att ge bättre förutsättningar för ett hållbart resande och för levande stadskärnor i regionen.

Anders Almgren
Kommunstyrelsens ordförande

LUNDS UNIVERSITET

BESLUT

Diarienummer
V 2022/1475

2022-10-24

Malmö Stadsbyggnadskontor

Rektor

Angående remiss över Översiktsplan för Malmö – granskningshandling

Ert diarienummer: Dnr SBN-2018-1156

Lunds universitet har inbjudits att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Universitetet avstår från att yttra sig i ärendet då universitetet inte har några synpunkter att lämna på remissen.

Beslut

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad rektor i närvaro av förvaltningschef Susanne Kristensson efter hörande av representant för Lunds universitets studentkårer och efter föredragning av Lokalplanerare Charlotte von Brömssen, LU Byggnad.

Erik Renström

Postadress *Box 117, 221 00 Lund* Besöksadress *Byrålogen, Paradisgatan 5, Lund* Telefon, *046-222 69 36*
E-post *charlotte.von_bromssen@bygg.lu.se*

Länsstyrelsen Skåne

Datum 2022-10-31

Ärendebeteckning 401-20429-2022

Malmö kommun
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Granskningsyttrande över översiktsplan för Malmö kommun

Er beteckning: SBN-2018-1156

Redogörelse av ärendet

Malmö stad har översänt Översiktsplan för Malmö (här hänvisad som ÖP Malmö) till Länsstyrelsen för granskning enligt 3 kap. 7§ plan- och bygglagen (PBL).

Gällande översiktsplan antogs i maj 2018. I samband med det antogs även det tematiska tillägget *Arkitekturstaden Malmö* som gäller för hela stadens yta. Efter det har även fördjupningar av översiktsplanen för *Nyhamnen*, *Södra Kirseberg och Östervärn* och *Södra Hyllie.* Fördjupningarna och tilläggen avses fortsatt gälla parallellt med ÖP Malmö.

ÖP Malmö har tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö. *Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning*; *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* samt *En nära, tät, grön och funktionsblandad stad*.

Aktuella lagrum

Under granskningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap.16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Detta granskningsyttrande ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med den antagna översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit översiktsplanen i en viss del, ska detta anmärkas i översiktsplanen.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till den höga ambition som pekas ut i ÖP Malmö vad gäller kommunens inriktning att bygga staden inåt i syfte att hushålla med mark och vatten, att åstadkomma hög nåbarhet och ge möjlighet till goda kvalitéer för stadens invånare. Vidare är Länsstyrelsen positiv till att kommunen för en aktiv och kontinuerlig översiktsplanering.

Länsstyrelsen är väl medveten om det stora behovet av energiproduktion i Skåne och är positiv till att ÖP Malmö har en hög ambition gällande lokal energiproduktion. Samtidigt finns det i dagsläget utmaningar med de områden som föreslås som lämpliga för vindkraft i förhållande till bl.a. befintliga riksintressen.

Det är tydligt att Malmö stad har stora och komplexa frågor att hantera. Länsstyrelsen menar att det ställer stora krav på att ÖP Malmö ger tydlig vägledning inför kommande prövningar för hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Intentionen med översiktsplanering är att den ska underlätta för efterföljande planering och prövningar.

Länsstyrelsen menar att ÖP Malmö ytterligare hade behövt konkretiseras för de geografiska platser där intressekonflikter med stor sannolikhet kan uppstå, för att utgöra stöd vid kommande beslut och prövningar. Utan redovisning av vilka avvägningar som gjorts mellan olika intressen går det inte att bedöma konsekvenserna av översiktsplanens genomförande.

Länsstyrelsen är positiv till att det i ÖP Malmö finns platsspecifika riktlinjer för samtliga geografiska delområden. Länsstyrelsen konstaterar att den platsspecifika vägledning samtidigt enbart utgör en del av den vägledning eller de ställningstagande som gäller för varje delområde samt att det varierar vilken typ av riktlinjer och hänsyn som tas upp. Som exempel kan nämnas att de Platsspecifika riktlinjerna i vissa fall tar upp riktlinjer och förhållningssätt i relation till riksintressen och i andra fall inte. Detsamma gäller även buller. Länsstyrelsen kan också konstatera att det av MKB:n framgår områden som särskilt behöver beaktas med avseende på förorenad mark men detta har inte lyfts in i de platsspecifika riktlinjerna för berörda områden.

I ÖP Malmö redovisas en utblick till år 2050. Länsstyrelsen tolkar detta som utanför planperioden och har därför inte gjort någon granskning av dessa delar. Länsstyrelsen tar generellt inte heller ställning till områden som är utpekade som utredningsområden.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap.16 § PBL anges här i punktform.

- Länsstyrelsen konstaterar sammantaget att frågan om påverkan på *riksintresse Natura 2000* kvarstår till kommande prövningar.

- Gällande *riksintresse för kulturmiljö* konstaterar Länsstyrelsen att frågan om påverkan på *riksintresse för kulturmiljö Malmö M114* kvarstår att följa upp i efterföljande planering. Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanens föreslagna utbyggnader av vindkraft utanför Yttre ringvägen och verksamhetsområde inom delområde Glostorp kan riskera att påtagligt skada *riksintresse för kulturmiljö Foteviken-Glostorp M128.*

- Länsstyrelsen bedömer att utbyggnad i Klagshamn samt etablering av vindkraft i havsområdet och på Lernacken riskerar att påverka *riksintresse för naturvård N91 Måkläppen – Limhamnströskeln* negativt.

- Länsstyrelsens bedömning är att vindkraftsetablering på Sjollen och utanför befintlig vindkraftspark på Lillgrund riskerar att påtagligt skada *riksintresse för yrkesfiske.*

- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om påverkan på *riksintresse för kommunikationer* kvarstår att följa upp i kommande planering. Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresse *Malmö hamn* tillgodoses gällande ny blandad stadsbebyggelse i norra delen av Västra hamnen. Frågan kvarstår därför till kommande prövningar. Länsstyrelsen menar att utfyllnad i Norra hamnen inte kan motiveras utifrån gällande riksintresseanspråk *Malmö hamn.*

- Länsstyrelsen menar gällande *riksintresse högexploaterad kust* att kommunen måste utveckla sina motiv och resonemang för att hävda undantaget för tätortsutveckling vid efterföljande planläggning vid Bunkeflostrand. Frågan kvarstår därför vid kommande planläggning. Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och ser en risk att omfattningen av den bebyggelse som föreslås i Klagshamn riskerar att påtagligt skada riksintresset. Vidare kan Länsstyrelsen utifrån handlingarna inte ta ställning till om

riksintresset tillgodoses och frågan kvarstår därför till kommande prövningar avseende nytt verksamhetsområde vid Ingvalla, områden för vindkraft (på land och till havs) inom kustområdet, utveckling av Norra hamnen (genom utfyllnader) samt utredningsområde för kustskydd (längs hela kommunens kuststräcka).

- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om hur *miljökvalitetsnormer för vatten* följs, behöver följas upp i kommande planläggning. För planläggning som innebär utfyllnad i havet bedömer Länsstyrelsen att det kan bli särskilt svårt att följa miljökvalitetsnormerna.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte bedöma om föreslagen ny markanvändning är lämplig *utifrån risker relaterat till verksamheter med omgivningspåverkan*. Frågan kvarstår därmed att hantera i kommande planering och prövningar.

- Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om *risk för översvämning* från havet kvarstår till kommande prövningar, samt att ett flertal områden för ny blandad stadsbebyggelse och nya verksamhetsområden, med hänsyn till Malmös rekommendationer, kan bli svåra att genomföra i sin helhet med hänsyn till risken för översvämning.

- Sammantaget visar ÖP Malmö goda intentioner för att skydda befintlig och tillkommande bebyggelse. Översiktsplanen utgör däremot inte ett tillräckligt underlag för att visa att *framtida kustskydd* är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv.

Länsstyrelsens synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL

Fördjupningar och tillägg

I ÖP Malmö anges att gällande fördjupningar av översiktsplanen (FÖP) för *Nyhamnen*, *Södra Kirseberg och Östervärn* och *Södra Hyllie* gäller parallellt med översiktsplanen. Det tematiska tillägget (TÖP) *Arkitekturstaden Malmö* gäller för hela kommunens yta. Länsstyrelsen har i detta granskningsyttrande utgått från nu aktuella handlingar för ÖP Malmö och där kommunen hänvisar till fortsatt gällande FÖP/TÖP ersätter inte detta yttrande respektive granskningsyttrande för FÖP:ar och TÖP. Respektive granskningsyttrande måste därför vägas in vid kommande prövningar.

Vissa förutsättningar har dock ändrats sedan länsstyrelsen lämnade granskningsyttranden till ovanstående FÖP:ar och TÖP. Utöver

granskningsyttrande till respektive fördjupning och tematiskt tillägg behöver därför följande rubriker nedan också läsas.

FÖP Nyhamnen – Riksintresse för kommunikationer, Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning, ras, skred och erosion

FÖP Östervärn och Södra Kirseberg – Riksintresse för kommunikationer, Hälsa och säkerhet

Riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 § MB)

Område Utposten – Kroken

ÖP Malmö redovisar att vindkraft ska prioriteras till havs i anslutning till grundområdet Sjollen. Utpekat vindkraftsanspråk är beläget inom *riksintresse yrkesfiske område Utposten – Kroken* som är fångstområde för bl.a. torsk. Den statliga havsplanen redovisar för området, generell användning, rekreation, sjöfart samt yrkesfiske. Särskild hänsyn ska tas till höga kulturmiljövärden och höga naturvärden som utgörs av revmiljö, fisklek, fågel- och däggdjursområde med särskilt hög miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer att havsplanen inte ger stöd för vindkraftsetablering på Sjollen. Utpekat område för vindkraft angränsar också till riksintresse farled och är beläget inom riksintresse högexploaterad kust. Kommunen menar att en vindkraftspark kan uppföras utan att den påtagligt försvårar för yrkesfisket. Länsstyrelsen menar att fiskeplatserna i Öresund redan är reducerade av exploateringar och även av den stora andel skyddade områden som innebär begränsningar för fisket.

- Länsstyrelsens bedömning är att vindkraftsetablering på Sjollen innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.

Område Lillgrund

Av ÖP Malmö framgår att utbyggnad av vindkraft ska prioriteras i anslutning till den befintliga vindkraftsparken Lillgrund. Den statliga havsplanen redovisar användning energi för det område som omfattas av befintlig vindkraftpark. ÖP Malmö redovisar ett större område som prioriterat för vindkraft i anslutning till Lillgrund medan den statliga havsplanen anger användning yrkesfiske utanför befintlig vindkraftspark. Vindkraftsparken Lillgrund med omgivningar omfattas av riksintresse för yrkesfiske.

- Länsstyrelsen bedömer att vindkraftsetablering utanför befintlig vindkraftspark på Lillgrund riskerar att påtagligt skada riksintresset för yrkesfisket.

Riksintresse för naturvården (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av hur riksintresse *N91 Måkläppen – Limhamnströskeln* tillgodoses vid föreslagen utbyggnad i Klagshamn samt för föreslagna områden i havet där vindkraft ska prioriteras och på Lernacken.

- Länsstyrelsen bedömer att utbyggnad i Klagshamn samt etablering av vindkraft i havsområdet och på Lernacken riskerar att påverka riksintresset negativt.

Länsstyrelsen arbetar på uppdrag av Naturvårdsverket under hösten 2022 med att se över värdebeskrivningarna för sex olika riksintresseområden för naturvård i Skåne. Riksintresse *N91 Måkläppen – Limhamnströskeln* utgör ett av dessa riksintressen. Information om detta arbete har skickats till kommunen.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Burlöv M77

Riksantikvarieämbetet har sedan samrådskedet skickat en förfrågan till Länsstyrelsen Skåne om underlag för översyn av riksintresse *Burlöv M77*. Länsstyrelsen har påbörjat ett sådant arbete med huvudsyfte att göra justeringar som berör Burlövs kommun.

Länsstyrelsen har granskat den delen som ligger inom Malmö kommun och delar kommunens uppfattning att den geografiska gränsen kan justeras så som föreslås i ÖP Malmö utan att det påverkar några riksintressanta värden. Den geografiska ändringen avses inkluderas i det förslag till ändrat riksintresseanspråk som Länsstyrelsen avser skicka till Riksantikvarieämbetet vid årsskiftet 2022/2023, efter ytterligare dialog med Burlövs kommun.

Malmö M114

Kommunen pekar ut kulturmiljöområden inom riksintresset *Malmö M114* men det framgår det inte hur dessa kopplar till riksintressets värden och hur de ska användas för att säkerställa riksintresset. Länsstyrelsen bedömer att ÖP Malmö fortfarande inte tar det helhetsgrepp som krävs för att säkerställa riksintresset på en strategisk nivå. Länsstyrelsen har tidigare exempelvis framfört att en utbyggnad och utfyllnad i inre hamnen kan ha negativ inverkan på Malmö som sjöfarts och kommunikationsstad, som är en del av motiven/uttrycken för riksintresset. Utan konkret vägledning och stöd i en översiktsplan är det svårt att tillgodose de riksintressanta värdena i kommande detaljplanering.

- Länsstyrelsen att frågan om påverkan på riksintresset kvarstår att följa upp i efterföljande planering.

Skabersjö M 117

Länsstyrelsen delar kommunens förslag till ändrad avgränsning. Dialog med kommunen har förts under pågående riksintresseöversyn.

Foteviken-Glostorp M 128

Länsstyrelsen vill förtydliga att riksintresset idag även sträcker sig innanför Yttre ringvägen. Även om Länsstyrelsen och kommunen har haft samsyn kring att en revidering där är befogad kräver det beslut från Riksantikvarieämbetet då Katrinetorps gård nämns som ett av uttrycken. Den gränsjustering som kommunen nämner är inte genomförd eftersom den inte ligger inom Länsstyrelsen mandat att exkludera ytor som innehåller uttryck. För tydlighetens skull bör kommunen markera även dessa delar som ”Del av riksintresse som föreslås utgå”.

Länsstyrelsen ser risk för att riksintresset påtagligt skadas utanför Yttre ringvägen. Detta gäller bland annat utpekandet av vindkraft som kan hamna i konflikt med upplevelsen av både den vidsträckta öppna slättbygden och stora omfattande stråk med bronsåldershögar. Även föreslaget verksamhetsområde väster om Oxie inom delområde *Glostorp* bedöms kunna få negativ inverkan på det vidsträckta öppna slättbygdslandskapet runt Glostorp.

Det är positivt att kommunen har tagit fram riktlinjer för byarna som ligger inom riksintresset samt pekat ut uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Det ger goda möjligheter att tillvara ta de riksintressanta värdena. När det gäller ”Solceller och vindsintredningar får uppföras och ska då förhålla sig till byggnaders och miljöers kulturhistoriska värden” vill Länsstyrelsen dock framföra att det i synnerhet kan få konsekvenser i byar och på landsbygd om det tolkas som att det alltid får uppföras. Länsstyrelsen menar att det kan finnas enskilda objekt där solceller och vindsinredningar inte är möjliga att kombinera med vare sig förvanskningsförbudet eller riksintressets värden.

En revidering av riksintresset pågår, kommunen är involverade i tidig dialog. Om det sker en ändring av riksintresseanspråket kan det leda till nya ställningstaganden, det kommer i så fall att hanteras i kommande planprövningar.

- Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanens föreslagna utbyggnader av vindkraft utanför Yttre Ringvägen och

verksamhetsområde inom delområde Glostorp kan riskera att påtagligt skada riksintresset.

Södra Sallerup M181

Länsstyrelsen bekräftar kommunens förslag till justering av riksintressets avgränsning.

Riksintresse värdefulla ämnen eller material (3 kap. 7 § MB)

ÖP Malmö berörs av riksintresseanspråket *Kvarnby kritkalksten.* Kommunen anger i ÖP Malmö att kvarvarande utbredning av riksintresseanspråket begränsar dess betydelse, samt att fyndigheten på sikt kommer att utsättas för exploateringstryck. Det framgår av ÖP Malmö att kommunen gör bedömningen att det som föreslås i ÖP:n inte påtagligt försvårar utvinningen. Länsstyrelsen bekräftar att föreslagen markanvändning Ny park och natur (idag jordbruksmark) för området som omfattas av riksintresseanspråket inte försvårar utvinningen.

I direkt anslutning till riksintresseanspråket föreslås ny blandad stadsbebyggelse. Länsstyrelsen vill påtala att i sammanhanget måste även de begränsningar som en omgivningspåverkan av en framtida utvinning kan innebära vägas in.

Riksintresse anläggningar för energiproduktion och energidistribution (3 kap. 8 § MB)

Malmö berörs av riksintresseanspråket *Malmö hamn (Öresundsverket)* för energiproduktion. Kommunen menar riksintresset försvårar för riksintresse *Malmö hamn* att utvecklas. Länsstyrelsen bekräftar kommunens avsikt att söka lösningar som tillgodoser såväl riksintresse för kommunikation *Malmö hamn* som riksintresse för energiproduktion *Malmö hamn – Öresundsverket.* Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om påverkan på riksintresset kvarstår att följa upp i kommande planering, det gäller särskilt påverkan av föreslagen bro mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Beslut om uppdatering av riksintressen

Trafikverket beslutade 2022-09-26 om uppdaterade riksintressen för kommunikationer. I och med beslutet upphörde bandelen *Östervärn – Brågarp* att vara riksintresseanspråk. *Simrishamnsbanan*, framtida riksintresse, upphörde också. Det medför att de synpunkter som Länsstyrelsen lämnade i granskningsyttrande till *FÖP Södra Kirseberg och Östervärn* gällande riksintresse för kommunikationer, utifrån riksintressesynpunkt inte längre är aktuella.

Trafikverkets beslut innebär även att justering har skett av *väg E6.01/Västkustvägen i Malmö* avslutning i väster, geografisk avgränsning av *Malmö hamn* samt att *väg 11 Simrishamn-Malmö* inte längre är ett riksintresseanspråk. Revideringar kan också ha skett i karta samt i funktionsbeskrivningar för övriga riksintresseanspråk. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att ta del av de reviderade riksintresseanspråken och säkerställa att ÖP Malmö överensstämmer med dessa inför antagandet av översiktsplanen.

Det framgår av Trafikverkets samrådsredogörelse tillhörande *Översyn av riksintresseanspråk remisstid 1 februari-23 april 2021* att ny stambana Linköping-Jönköping, Hässleholm-Jönköping och Borås-Jönköping, framtida anläggningar, inte längre listas som framtida riksintresseanspråk eftersom det inte finns tillräckliga underlag för att göra markanspråk. Det innebär att *Europabanan* inte längre är ett framtida riksintresseanspråk. Det är ersatt av framtida riksintresseanspråket *Ny stambana Hässleholm-Lund*.

Övergripande synpunkter

En utbyggnad i enlighet med ÖP Malmö berör på olika vis områden som är utpekade för riksintresse för kommunikationer (väg, järnväg, hamn, sjöfart). Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. För riksintresse för kommunikationer är funktionerna särskilt utpekade. Det är därför angeläget att ta hänsyn till den omgivningspåverkan som utnyttjandet av riksintresseanläggningarna kan antas medföra och som därför måste beaktas vid efterföljande prövningar.

Kommunen anger i ÖP Malmö för flertalet av vägarna och järnvägarna av riksintresse att eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, med avseende på buller, vibrationer, säkerhet mm. Länsstyrelsen saknar resonemang om hur hänsyn kommer att tas till möjligheten att utveckla den riksintressanta infrastrukturen, vilket skulle kunna kräva ett utökat markanspråk. Trafikverket hävdar generellt att minst 50 meter ska hållas byggnadsfritt längs europavägarna och 30 meter från järnvägarna, för att värna möjligheten till utveckling, vilket Länsstyrelsen anser bör vara en bra utgångspunkt för efterföljande detaljplanering.

- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om påverkan på riksintresse för kommunikationer kvarstår att följa upp i kommande planering.

Malmö hamn

I preciseringen för riksintresse *Malmö hamn* (Riksintresset Malmö Hamn, Skåne i utveckling 2011:1) påtalas t.ex. *”Vid planering och tillståndsgivning ska hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av restriktioner som beror på de miljöstörningar, såsom buller och luftföroreningar, hamnverksamheten ger upphov till. […] Planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka dels möjligheterna till transporter till och från hamnen, dels villkoren för den egentliga hamnverksamheten”*.

Av ÖP Malmö framgår inte hur kommunen avser att ta hänsyn till den omgivningspåverkan som riksintresseanspråket innebär. För det område som omfattas av *FÖP Nyhamnen*, som är särskilt utmanande i förhållande till riksintresset, har Länsstyrelsen lämnat synpunkter i sitt granskningsyttrande till FÖP:en. Länsstyrelsen menar att det finns fler områden där ny blandad stadsbebyggelse kommer närmare hamnområdet än idag, som kan innebära en intressekonflikt mellan stadens ambition till utbyggnad och hamnens långsiktiga behov av ett influensområde för störningar och risker för omgivningen. Det gäller exempelvis ny blandad bebyggelse som föreslås i norra delen av Västra hamnen.

I ÖP Malmö föreslås i Norra hamnen nya utfyllnader i havet. Kommunen anger att syftet är att möjliggöra ytterligare expansion av hamnaknutna verksamheter. Länsstyrelsen menar att utfyllnaden inte kan motiveras utifrån gällande riksintresseanspråk eftersom det inte är ett markanspråk eller utvecklingsområde redovisat eller utpekat i riksintressepreciseringen. Länsstyrelsen konstaterar att det av ÖP Malmö inte framgår av vilka möjligheter det finns att utveckla hamnen inom befintliga områden. Länsstyrelsen vill upplysa om att riksintresset inte kan omprövas innan hamnfunktioner är flyttade till ett nytt område.

Det framgår vidare av ÖP Malmö att kommunen och hamnoperatören CMP slutit ett avtal om att koncentrera hamnverksamheten till Norra hamnen och de nordliga delarna av Mellersta hamnen. CMP lämnar därmed centralt belägen mark för annan markanvändning. Länsstyrelsen vill understryka att verksamhetsutövaren i hamnen inte företräder riksintresset utan det är riksintressepreciseringen med redovisade funktioner och markanspråk som kommunen behöver säkerställa.

I ÖP Malmö anges att det på sikt kommer krävas ett kustskydd för att skydda staden mot havsnivåhöjningar. Kommunen anger att det då är viktigt att utforma skyddet så att hamnverksamheten fortsatt kan utvecklas. Länsstyrelsen påminner i det sammanhanget om att även frågan om påverkan på riksintresse farled kvarstår.

Kommunen framför i ÖP Malmö att det finns goda skäl att se över riksintresseanspråket i sin helhet. Länsstyrelsen delar i nuläget inte kommunens bedömning, men är öppen för fortsatt dialog med kommunen om riksintresset och innebörden av riksintressepreciseringen.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresse *Malmö hamn* tillgodoses gällande ny blandad stadsbebyggelse i norra delen av Västra hamnen. Frågan kvarstår därför till kommande prövningar.

- Länsstyrelsen menar att utfyllnad i Norra hamnen inte kan motiveras utifrån gällande riksintresseanspråk *Malmö hamn.*

Malmö godsbangård

Länsstyrelsen menar att lokaliseringen av den depå för kollektivtrafik som föreslås i anslutning till *riksintresse Malmö godsbangård* kan komma i konflikt med riksintresset, utifrån ett kommande behov av utökat markanspråk.

Tågstationer

I ÖP Malmö anges att kapacitet för ökad persontrafik på järnvägarna och dess stationer ska säkerställas samt att nya stationer ska möjliggöras vid Fosieby, Sjölunda och eventuellt ytterligare stationslägen. Nya stationer kan påverka kapaciteten i järnvägssystemet. En sådan påverkan kan få följdverkningar i tågsystemet med stor utbredning både geografiskt och tidsmässigt och kan därför riskera att påverka riksintresset negativt. Planering av nya stationer behöver därför utredas i tidigt skede tillsammans med Trafikverket.

Citytunneln

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att gällande planering av ny bebyggelse ovanpå eller i närheten av Citytunneln är det viktigt att dialog förs med Trafikverket i tidigt skede. Detta för att säkerställa att en byggnation inte riskerar att skada konstruktionen och dess funktion, eller försvårar tillgängligheten till anläggningen.

Godsstråket genom Skåne

Länsstyrelsen menar att ÖP Malmö behöver förtydligas så att det framgår att förslag till yttre godsbana (parallellt med Yttre ringvägen) inte utgör riksintresse för kommunikation. Kommunens ställningstagande för denna bör inte redovisas under rubriken Riksintressen.

Malmö-Sturup flygplats

Länsstyrelsen vill gällande Malmö-Sturup flygplats förtydliga att den yta som Malmö kommun berörs av är den så kallade MSA-ytan och att den ytan inte bevakas som ett riksintresseanspråk.

Riksintresse för högexploaterad kust (4 kap. 4 § MB)

Hela kommunens kuststräcka omfattas av riksintresse för högexploaterad kust. Länsstyrelsen ser att kommunens planeringsinriktning, att främst bygga innanför Yttre ringvägen och att använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt, ger förutsättningar att hushålla med det riksintressanta kustområdet.

Bunkeflostrand och Klagshamn

Kommunen gör i ÖP Malmö bedömningen att föreslagen ny blandad stadsbebyggelse i Bunkeflostrand och Klagshamn omfattas av undantagsregeln i 4 kap. 1 § andra stycket MB. Det vill säga utveckling av befintlig tätort. Enligt prop. 1985/86:3 omfattar en sådan utveckling förändringar av bebyggelse och anläggningar som behövs med hänsyn till normal befolkningsutveckling, förändringar i bostadsstandarden, behovet av trafikleder, grönområden, service, sysselsättning etc. Länsstyrelsen menar att föreslagen ny blandad stadsbebyggelse i Bunkeflostrand skulle kunna betraktas som tätortsutveckling utifrån miljöbalkens mening, men motiveringen behöver tydliggöras i kommande prövningar.

- Länsstyrelsen menar att kommunen måste utveckla sina motiv och resonemang för att hävda undantaget för tätortsutveckling vid efterföljande planläggning vid Bunkeflostrand. Frågan kvarstår därför vid kommande planläggning.

Länsstyrelsen delar utifrån underlaget i ÖP Malmö inte kommunens bedömning att omfattningen av den nya blandade stadsbebyggelsen som föreslås i Klagshamn kan betraktas som tätortsutveckling utifrån miljöbalkens mening. I ÖP Malmö anges att föreslagen utbyggnad *”är en naturlig utvidgning som behövs för att, förutom att tillgodose den förväntade befolkningsökningen, även ge underlag för lokal service som det finns underskott på i området idag”*. Enligt ÖP Malmö ger föreslagen utbyggnad möjlighet till ca 1500 bostäder. Länsstyrelsen menar att det inte kan betraktas som normal befolkningsutveckling för Klagshamn. Om kommunen fortsatt vill hävda tätortsutveckling utifrån miljöbalkens mening i efterföljande planläggning, behöver det motiveras tydligare. Där undantagsregeln för tätortsutveckling inte kan tillämpas måste kommunen visa att föreslagen utbyggnad inte riskerar att påtagligt skada de samlade natur- och kulturvärdena inom kustlandskapet.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och ser en risk att omfattningen av den bebyggelse som föreslås i Klagshamn riskerar att påtagligt skada riksintresset.

Länsstyrelsen bedömer att kommunens ställningstagande om att *”Det öppna landskapet mellan Bunkeflostrand och Klagshamn ska bevaras så att tätorterna även fortsättningsvis uppfattas som åtskilda”* säkerställer riksintresset i aktuellt område.

Övriga områden

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och frågan kvarstår därför till kommande prövningar avseende nytt verksamhetsområde vid Ingvalla, områden för vindkraft (på land och till havs) inom kustområdet, utveckling av Norra hamnen (genom utfyllnader) samt utredningsområde för kustskydd (längs hela kommunens kuststräcka).

Riksintresse Natura 2000 (4 kap. 8 § MB)

Tygelsjö – Gessie och Falsterbo-Foteviken

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av hur Natura 2000-områdena *Tygelsjö- Gessie* och *Falsterbo-Foteviken* kan tillgodoses i förhållande till föreslagen utbyggnad längs med kusten söder om Yttre Ringvägen. Det gäller framför allt utbyggnad vid Klagshamn, men även vid Bunkeflostrand, Västra Klagstorp samt Tygelsjö, som kan bidra till negativ påverkan på riksintresse Natura 2000. Länsstyrelsen menar att föreslagen utbyggnad kan innebära att fler besökare vistas i och i anslutning till Natura 2000-områdena. Länsstyrelsen bedömer att detta riskerar att skada det störningskänsliga fågellivet och den slitagekänsliga marken med sin unika flora, då ett ökat besökstryck pekats ut som hot mot områdenas värden i bevarandeplanerna för båda områdena. Länsstyrelsen finner att då kumulativa effekter av en full utbyggnad av ovanstående områden inte har utretts i översiktsplanen, behöver det i stället utredas i kommande planläggning.

I ÖP Malmö föreslås en möjlig utbyggnad av vindkraft bl.a. till havs vid Lillgrund i anslutning till befintliga verk. Vid en utbyggnad av vindkraft behöver risk för påverkan på Natura 2000-områdets värden kopplat till fågellivet utredas.

Limhamns kalkbrott

Det framgår av ÖP Malmö att kommunen avser att fortsätta exploatera i närheten av Natura 2000-området *Limhamns kalkbrott*. Länsstyrelsen

bekräftar kommunens bedömning att utbyggnader i närheten av kalkbrottet måste prövas med avseende på påverkan på Natura 2000-områdets värden. Även kumulativ påverkan från tidigare utbyggnad sammanvägt med föreslagen exploatering behöver beaktas.

Området kring Yttre ringvägen pekas i ÖP Malmö ut som lämpligt för vindkraft. Frågan om hur kalkbrottet och dess arter, särskilt fåglar, kommer att påverkas återstår dock att utreda. Särskilt stor hänsyn behöver tas på kalkbrottets södra sida.

Lommabukten och Lommaområdet

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av hur Natura 2000-områdena *Lommabukten* och *Lommaområdet* kan tillgodoses i förhållande till föreslagen markanvändning i ÖP Malmö. Länsstyrelsen mena att föreslagen användning kan påverka Natura 2000-områdena beroende på utformning. Vid utveckling inom och i anslutning till delområde *Norra hamnen, Sege industriområde m.fl*, inte minst när det gäller utbyggnad av vindkraft, måste risken för påverkan på naturmiljö och arter i dessa områden utredas och beaktas.

Sammanfattande bedömning

- Länsstyrelsen konstaterar sammantaget att frågan om påverkan på riksintresse Natura 2000 kvarstår till kommande prövningar.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsen noterar att viss information om MKN för vatten framgår av MKB:n, men konstaterar att det i själva planhandlingen för ÖP Malmö saknas en beskrivning av vilka vattenförekomster som berörs av planförslaget, en beskrivning av hur planförslaget påverkar dessa samt hur översiktsplanen bidrar till att miljökvalitetsnormerna kan följas. Länsstyrelsen konstaterar också att MKN för havsmiljön (enligt havsmiljöförordning 2010:1341) inte hanteras i planförslaget. I kommande detaljplaneläggning finns med hänsyn till bristerna ovan behov av att särskilt utreda om miljökvalitetsnormerna kan följas.

Länsstyrelsen bedömer att flertalet av ställningstagandena i ÖP Malmö kan bidra till ökade möjligheter att följa miljökvalitetsnormerna för berörda ytvattenförekomster. Länsstyrelsen bedömer också att ÖP Malmö i vissa delar sannolikt kan bidra till att miljökvalitetsnormerna inte kan följas. Ett specifikt exempel på när miljökvalitetsnormerna kan bli svåra att följa är i de fall utfyllnader i havsområdet föreslås. Utfyllnader i vattenområden innebär en negativ påverkan på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna och innebär en försämring av vattenmiljön på ett sätt så att det äventyrar möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. En utfyllnad i Malmö hamn fick avslag i mark-

och miljödomstolen till följd av att miljökvalitetsnormerna inte kunde följas, Mål nr. M 778-20. I kommande detaljplanering som innebär utfyllnader kan därför miljökvalitetsnormer för vatten bli föremål för prövning.

- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om hur miljökvalitetsnormer för vatten följs, behöver följas upp i kommande planläggning.
- För planläggning som innebär utfyllnad i havet bedömer Länsstyrelsen att det kan bli särskilt svårt att följa miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormer för luft

Kommunens samlade bedömning av hur miljökvalitetsnormer för luft kan följas framgår enbart av MKB:n. Länsstyrelsen menar att det också behöver framgå av själva planhandlingen, som är det dokument som kommer att vara vägledande för kommande planläggning. Länsstyrelsen kan också konstatera att det av MKB:n framgår att när staden byggs tätare finns risk för negativ påverkan på luftkvalitet. Vidare framgår några geografiska områden där risk för påverkan bedöms som viktigast att fokusera på i förhållande till luftkvalitet.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen bekräftar att när staden byggs tätare blir frågor om hälsa, säkerhet och risken för olyckor extra viktiga att hantera. Länsstyrelsen konstaterar att ÖP Malmö gällande trafikbuller, föroreningar och farligt gods intill rekommenderade leder för farligt gods ger viss vägledning. Länsstyrelsen bekräftar att dessa frågor kommer bli viktiga att hantera när staden byggs tätare och områden omvandlas. Det kan innebära särskilda utmaningar t.ex. vid förtätning vid huvudgator och trafikleder och i stationslägen.

Blandad stad och verksamheter med omgivningspåverkan

Olika verksamheter har olika omgivningspåverkan och riskbild. Länsstyrelsen menar att det är i översiktsplanen som frågan om markens lämplighet på en övergripande nivå ska prövas och ge vägledning för kommande planläggning men även prövningar enligt t.ex. miljöbalken. Översiktsplanen utgör således en övergripande lokaliseringsprövning.

Länsstyrelsen menar att ÖP Malmö inte redovisar verksamheter med omgivningspåverkan så att det går att bedöma var föreslagen mark- och vattenanvändning är möjlig eller lämplig. I kartan ”Underlag – ej del av ÖP” redovisas uppmärksamhetsavstånd till miljöfarliga verksamheter, men det framgår däremot inte av handlingarna hur dessa avstånd tagits fram samt vilka verksamheter som avses.

Länsstyrelsen menar att för verksamheter som är tänkta att vara kvar måste givna tillstånd vägas in i bedömningen om vad som är en fortsatt lämplig markanvändning och på vilket sätt tillstånden kan vara begränsande för intilliggande bebyggelse och funktioner

Länsstyrelsen saknar i ÖP Malmö en tydlig beskrivning utifrån en risk och konsekvensanalys och kommunens bedömning och ställningstagande om vad som är lämplig markanvändning när det gäller risken för olyckor (riskacceptans och risktolerans). Länsstyrelsen vill påtala att kommunen behöver väga in konsekvenser av olyckor, även där de kvantitativt bedöms ha låg sannolikhet.

Länsstyrelsen menar att för varje farlig verksamhet bör riskhanteringsavstånd redovisas i översiktsplanen. Med riskhanteringsavstånd avses ett avstånd kring en storskalig anläggning där kemikalier lagras eller hanteras där konsekvenserna vid en olycka kan orsaka dödsfall eller allvarlig skada på människa utanför verksamhetsområdet. Länsstyrelsen konstaterar t.ex. att ÖP Malmö saknar redovisning av de Sevesoklassade verksamheterna. Flera av verksamheterna är lokaliserade inom området Norra hamnen, Sege industriområde m.fl., men ett fåtal finns också på andra platser i staden, som t.ex. inom Sofielunds industriområde.

Områdesspecifika synpunkter
Det finns en risk för att bebyggelse inom ny blandad stadsbebyggelse inom delområde *Västra hamnen* kan bli olämpligt med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor utifrån närheten till flertalet farliga verksamheter bl.a. rangerbangården och tio Sevesoverksamheter inom delområde *Norra hamnen, Sege industriområde m.fl.*

För de områden som omfattas av *FÖP Nyhamnen* och *FÖP Södra Kirseberg och Östervärn* (området vid Byggmästaregatan/Hornsgatan), har Länsstyrelsen lämnat synpunkter granskningsyttrande till respektive FÖP. Länsstyrelsen vill dock tillägga att *Riskanalys Malmö rangerbangård* (Trafikverket 2018-10-30), än mer betonar riskerna med att etablera blandad stadsbebyggelse i närheten av godsbangården.

I ÖP Malmö anges markanvändningen verksamhetsområde för Sofielunds industriområde. Det framgår dock att nya verksamheter också ska kunna innefatta volymhandel och besöksnäring. Länsstyrelsen menar att en sådan användning riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor.

ÖP Malmö behöver också beakta konsekvenser av farliga verksamheter utanför kommunen t.ex. Sevesoverksamheten Akzo Nobel Decorative/Industrial Coatings AB i Burlövs kommun. Översiktsplanen

behöver ta hänsyn till detta så att riskfrågan samordnas mellan kommunerna på ett lämpligt sätt.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte bedöma om föreslagen ny markanvändning är lämplig utifrån risker relaterat till verksamheter med omgivningspåverkan. Frågan kvarstår därmed att hantera i kommande planering och prövningar.

Farligt gods

I ÖP Malmö ger kommunen vägledning för riskbedömning längs transportleder för farligt gods. Vägledningen avser endast de vägar och järnvägar som fastställts som rekommenderade leder för farligt gods. Kommunen anger att längs med övriga vägar behöver inte riskanalyser göras och inga konsekvensreducerande åtgärder vidtas med anledning av farligs gods. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning. Länsstyrelsen konstaterar att även om riskfrågan vanligtvis är som störst vid de vägar som ingår i det utpekade vägnätet för farligt gods så bör kommunen uppmärksamma att farligt gods också kan gå på vägar utanför det utpekade nätet, där det kan finnas start- och målpunkter för transporterna. Detta är viktigt att uppmärksamma i detaljplaneläggning och lovgivning. Frågan kan därför komma att kvarstå till kommande prövningar.

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

Länsstyrelsen ser det som positivt och mycket angeläget att kommunen har påbörjat arbete med att ta fram en strategi för kustskydd. ÖP Malmö redovisar också planeringsunderlag för klimatanpassning som utmynnar i strategier som främst beaktar översvämning orsakad av höga havsnivåer samt översvämningsrisker till följd av skyfall.

Stigande hav

Länsstyrelsen bedömer att de nivåer som kommunen redovisar i strategin avseende lägsta nivå för ny bebyggelse (3,2 meter) är i underkant. Kommunen har beaktat nivåer i förhållande till nivåer som kan uppnås vid klimatscenario RCP 8.5 /SSP5-8.5 kombinerat med risknivåer för tillfälligt förekommande havsvattenstånd i ett hundraårsperspektiv. Länsstyrelsen gör en annan bedömning än kommunen avseende vilka nivåer som uppkommer och bör tillämpas vid beskrivna klimatscenario och tidsperspektiv.

Vad gäller havets medelvattennivå anser Länsstyrelsen med hänsyn till klimatpropositionen, hur myndigheter hittills har beaktat medelvattennivåer, samt IPCC:s rekommendationer att den övre nivån för framtida medelvattenstånd (83e percentilen) ska tillämpas. För år 2100 kan medelvattennivån nå nivån +1,2 meter och ca + 2 meter år

2150 (SMHI 2022, https://www.smhi.se/klimat/stigande-havsnivaer/framtida-medelvattenstand-1.165493).
Länsstyrelsen bedömer vidare att händelser som är mindre sannolika än en 200-årshändelse, vilket föreslås av Malmö kommun, måste beaktas i planläggningen. Länsstyrelsen menar också att medianvärden för tillfälliga nivåer inte är tillämpbara avseende risker. Om de nivåer för havets medelvattenstånd som Länsstyrelsen bedömer ska tillämpas kombineras med nivån för högsta beräknade havsvattenstånd för Malmö, som uppskattas till 1,9 m (SMHI 2018), erhålls nivåerna + 3,1 m år 2100 och + 3,9 m år 2150. Utöver detta behöver det finnas en säkerhetsmarginal för att beakta effekter av vågor samt vinduppstuvning. Malmös förslag till säkerhetsmarginal på 0,5 m bedömer Länsstyrelsen som rimlig att beakta. Detta innebär att bebyggelse som planeras enligt översiktsplanens rekommendationer riskerar blir översvämmad i de fall den förväntade livslängden sträcker sig längre fram än ca år 2100. Frågan om risk för översvämning kvarstår därför till kommande prövningar, även för områden på 3,2 meter men också för nivåer däröver.

Kommunens riktlinje om att nivån +2,8 meter ska eftersträvas i planbestämmelser som lägsta nivå för infrastruktur och allmän platsmark kan också bli föremål för prövning. Då tydlig vägledning saknas avseende risk för översvämning i anslutning till vattendrag och för erosion kan Länsstyrelsen också komma att pröva om bebyggelse är lokaliserad till lämplig mark även i sådana lägen.

Ett flertal föreslagna områden för ny blandad stadsbebyggelse och nya verksamhetsområden kan, med hänsyn till ÖP Malmös rekommendationer, därför bli svåra att genomföra i sin helhet med hänsyn till risken för översvämning. Som exempel kan nämnas området norr om Bäckaforsvägen i Klagshamn, området väster om kalkbrottsgatan i Bunkeflostrand, området på Ön, de norra delarna av Västra hamnen, och verksamhetsområden i Norra hamnen. Det gäller även för det område som omfattas av *FÖP Nyhamnen.*

- Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om risk för översvämning från havet kvarstår till kommande prövningar, samt att ett flertal områden för ny blandad stadsbebyggelse och nya verksamhetsområden, med hänsyn till Malmös rekommendationer, kan bli svåra att genomföra i sin helhet med hänsyn till risken för översvämning.

Skyfall

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen ska göra plats för skyfallsvatten där så är möjligt och att skyfallsaspekten ska beaktas både vad gäller

planering, exploatering, anläggning, underhåll och drift. Vägledningen avseende skyfall innebär att ny bebyggelse och samhällsviktiga verksamheter ska planeras och utformas för att klara ett 100-årsregn. Länsstyrelsen förutsätter att kommunens vägledning tar hänsyn till att ett regn med 100 års återkomsttid även innefattar en klimatfaktor. I eventuella kommande prövningar avseende risken för översvämning kopplat till skyfall avser Länsstyrelsen beakta ett regn med 100 års återkomsttid med en klimatfaktor.

Klimatrelaterade risker för den byggda miljön

Kommunen ska i översiktsplanen redovisa risken på skador, på den byggda miljön som är klimatrelaterade och hur dessa risker ska minska eller upphöra. I ÖP Malmö redovisas att arbete pågår med en strategi för kustskydd. Utgångspunkterna för strategin innebär redovisning av etappvisa påbyggnadsbara, punktvisa, inre och yttre skydd mot havsnivåhöjningar samt att skydden ska dimensioneras utifrån konstruktionernas livslängd och vid tidpunkten aktuellt klimatunderlag. Länsstyrelsen ställer sig bakom dessa utgångspunkter som är ett första steg för att skydda staden mot stigande havsnivåer.

Det är vidare positivt att ett markreservat för kustskydd ska utredas och säkerställas. ÖP Malmö redovisar också områden på karta där särskild uppmärksamhet behöver tas till framtida havsnivåhöjningar, dagvattenhantering och skyfall. Kartunderlaget omfattar också ett stort utredningsområde för kustskydd. Detta underlag ger vägledning för att uppmärksamma var riskerna är som störst. Ett antal strategier har tagits fram som utgör underlag för att kunna ta fram åtgärder framöver. Länsstyrelsen bedömer att dessa strategier generellt är en bra utgångspunkt för att framöver kunna genomföra konkreta åtgärder. Exempelvis är det positivt att andelen hårdgjord yta i staden ska minska för ökad infiltrationsförmåga och att vegetationstäckningen och andelen stora träd ska öka. Kommunen behöver framöver arbeta vidare med hur konkreta åtgärder ska kunna genomföras och säkerställas.

Utfyllnader föreslås som ett alternativ för att bidra till att skydda kusten mot översvämning bl. a. i anslutning till Ön. Länsstyrelsen ser stora svårigheter med att utfyllnader i havet ses som en lösning för att skydda mot översvämning (se vidare kommentarer i avsnittet Miljökvalitetsnormer för vatten).

Länsstyrelsen konstaterar att översiktsplanen saknar en redovisning av kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som är klimatrelaterade avseende ras, skred och erosion samt hur sådana risker ska upphöra eller minska.

- Sammantaget visar ÖP Malmö goda intentioner för att skydda befintlig och tillkommande bebyggelse. Översiktsplanen utgör däremot inte ett tillräckligt underlag för att visa att framtida kustskydd är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv.

Samordning mellan kommuner

Länsstyrelsen konstaterar att det i kommande planering finns behov av mellankommunal samordning gällande:

- Nya verksamheter inom i Norra hamnen inom *delområde Norra hamnen, Sege industriområde m.fl.*
- Utveckling inom kommunens havsområde
- Skydd mot översvämning
- Ny blandad stadsbebyggelse och verksamheter inom i norra delen av delområde *Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge*

På en övergripande nivå bekräftar Länsstyrelsen behovet av mellankommunal samordning av frågor gällande infrastruktur och kollektivtrafik.

Remisshantering

Länsstyrelsen har i aktuellt ärende hört följande myndigheter. Observera att detta granskningsyttrande endast tar upp frågor kopplade till Länsstyrelsens uppgifter enligt 3 kap. 16 § PBL.

- Energimyndigheten – synpunkter inkommit
- Försvarsmakten – ej inkommit
- Havs- och vattenmyndigheten – synpunkter inkommit
- Luftfartsverket – ingen erinran
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap – synpunkter av rådgivande karaktär
- Sjöfartsverket - ej inkommit
- Statens geotekniska institut – synpunkter inkommit
- Sveriges geologiska undersökning – synpunkter inkommit
- Svenska kraftnät – ingen erinran
- Trafikverket - synpunkter inkommit

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin med planhandläggare Hanna Tell som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Hanne Romanus, länsarkitekt och enhetschef medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Magnus Rippe

Jag motsätter mig detta förslag till översiktsplan. Överlag tycker jag att det är helt fel att förstöra förstklassig åkermark i en tid då klimatförändringar slår hårt mot hela världens matproduktion. Även kriget i Ukraina har visat sårbarheten i att inte vara självförsörjande.
Bostadsbyggandet är också helt onödigt när det finns bostäder i andra delar av landet och mycket av det som byggs i malmö går till personer utan jobb och som därför inte är i behov av bostad just här. Bättre då att jobba för att upphäva EBO.

Synnerligen bekymrad är jag över de tänkta bostadsbyggandet runt Vintrie by där jag själv bor. Särskilt över de 1000 bostäder som anses rimligt på åkermarken mellan Vintrieby och Vintriegården och de 500 bostäder som planeras senare söder om byn.
Den stora befolkningsökningen och Malmöstads rådande bostadspolitik har skapat stora problem i områden som Limhamnssjöstad och nybyggda områdena i Bunkeflodstrand och det är problematik jag inte vill se här.
Jag anser likt M och SD att det finns en överhängande risk att den snabba utbyggnaden av Malmö i kombination med bostadspolitiken riskerar att skapa nya utanförskapsområden och driva den mer etablerade befolkningen ifrån kommunen och på det sättet snarare öka segregationen än att minska den.

Bygg klart Hyllievångsparken, sluta bebyggelsen när den når Almviksvägen och gör en tydlig linje där till Vintrie och Bunkeflo byar och stoppa denna skövling av åkermark och kulturlandskap.

Magnus Rippe Vintrie by

Skickat från min iPhone

Malmö Stad
Malmö centrala pensionärsråd

Stadsbyggnadsnämnden

Datum
2022-09-06
Vår referens
Ingela Löfqvist-Kressander
Direkttelefon
0768-873508

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Malmö centrala pensionärsråd har fått Översiktsplan för yttrande.

Centrala pensionärsrådets remissvar är en sammanställning av de gemensamma synpunkterna från representanterna för pensionärsorganisationerna. Rådets politiker framför sina åsikter genom andra remissinstanser.

Malmö centrala pensionärsråds remissvar är i huvudsak fokuserat på frågor som berör rådets målgrupp.

I befolkningen finns ett stort antal äldre; speciellt 80- och 90-åringar behöver uppmärksammas. Unga, medelålders, äldre och alla behöver ytor för att leva, men olika slags ytor. Malmö stad ska växa innanför Yttre Ringvägen, vilket innebär en förtätning. Risken är att på ett litet område kolliderar de olika intressena att nytta samma yta.

I en översiktsplan ska finnas både det generella och det som mer tydligt berör äldre människors framtida möjlighet till boende, rörlighet, service i staden, jämlikt och likvärdigt. Äldre behöver större ytor för att röra sig – med eller utan rollator eller rullstol.

Det är positivt att man i Översiktsplanen skriver att även äldre och personer med funktionsnedsättningar ska lyftas fram i planeringen. Hittills har det mest varit barn och unga som har nämnts när Malmö beskrivits som en ung stad. Att äldre involveras i processen och att man vid konsekvensbeskrivningar också tar med äldre är viktigt.

När det gäller boendeformer och bebyggelse är det angeläget att pensionärs-organisationerna är involverade. Om allt ansvar läggs på byggherrarna kan det bli bra boendekoncept för äldre, men som de flesta äldre inte har råd med.

Det är mycket viktigt att rådets målgrupp ges tillfälle att ingå i referensgrupper, medborgardialog och i ett tidigt skede få delta i planprocesser. Rådet ser fram emot aktiv samverkan med representanter för oss äldre redan i planeringsprocessen.

Mötesplatser och lokaler för äldre finns för närvarande inte i tillräcklig utsträckning, och det finns inte så mycket nämnt om detta i förslaget till Översiktsplan. Pensionärsorganisationerna har svårt att anordna aktiviteter eftersom det saknas bra och tillgängliga lokaler med en rimlig hyresnivå. Senaste exemplet är att Hyllie Folkets Hus avvecklas utan att någon ersättningslokal finns.

När det gäller inflytande över trafiksituationen saknar vi de äldres perspektiv. På sidan 30 står *Vid trafiksystemets planering, utformning och gestaltning ska omsorg läggas vid skilda*

förutsättningar, behov och erfarenheter för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra grupper. Därefter hänvisas Trafik- och mobilitetsplanen. På sidan 6 i Trafik- och mobilitetsplan står *”Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö.”*

Äldre och personer med funktionsnedsättningar kan ha svårt att klara av detta. Staden måste även planera för de som inte kan gå och cykla. Formuleringarna i ÖP och Trafik- och mobilitetsplanen är dessutom inte helt samstämmiga.

På sidan 40 står *Bostadsmiljöer ska vara barnvänliga och särskild hänsyn ska tas till barns begränsade rörelsemönster och deras behov av lek, vila, fritid och kultur.*
Bostadsmiljön måste också planeras utifrån äldres behov av möjlighet att sitta och vila. Tillgång till bänkar möjliggör t ex att äldre kan vara med självständiga och trygga i att gå ut. Detta gör att ett eget boende kan fungera även när orken blir mindre.

På sidan 40 står också *Bilparkering ska i första hand lösas i gemensamma anläggningar som, mobilitetshus, för att ge förutsättningar för samnyttjande.*

Mobilitetshus som ligger på avstånd från bostaden kan vara svårt att utnyttja för äldre. Tillgång till parkering nära bostaden möjliggör för många äldre att kunna röra sig självständigt i staden, utan att vara beroende av t ex färdtjänst.

Anders Rubin
Ordförande

Malmö Citysamverkan

1

Malmö 2022-10-31

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Med denna skrivelse vill Malmö Citysamverkan helt kort ge våra synpunkter kring den utsända remissen.

Först och främst så är vi positiva till att planen så tydligt lyfter fram hur viktig handel, upplevelser, kultur och övrig besöksnäring är för att bidra till stadens attraktivitet och som möjliggörare av arbetstillfällen. Det är också glädjande att såväl gröna som blå miljöer samt ett mångsidigt utbud av mötesplatser får större betydelse i arkitektur och stadsmiljö. Att staden ska präglas av mångfald inom en rad olika områden rimmar även väl med ett av våra värdeord; "Variationsrikedom". Vidare så stöttar vi att Malmö stad uttryckligen ska arbeta tillsammans med näringslivet både för långsiktiga utvecklingsmöjligheter/visioner och för att lösa konkreta frågor för en god näringslivsutveckling, eftersom vi är övertygade om att detta är en viktig tillväxtfaktor. Det är också klokt att planen tydliggör att inga nya renodlade handelsområden ska utvecklas, mot bakgrund av att handeln genomgår en strukturomvandling med ändrade konsumtionsmönster.

Gällande förändrade mobilitetsmönster så vill vi poängtera att förändring tar tid. Därmed går det inte att ha en övertro på att invånare och besökare snabbt överger bilen som transportmedel, eller åtminstone i tillräckligt stor omfattning. Även om vi instämmer med skrivelse om hur en mer utvecklad delningsekonomi och ny fordonsteknik kan ge nya möjligheter och lösningar, så är det viktigt att den kommersiella tillgängligheten till stadskärnan består, och gärna förbättras. Med kommersiell tillgänglighet menar vi att bilburna kunder skall uppleva att det är tillräckligt funktionellt tidsmässigt att dels köra in till city, dels att kunna parkera för att kunna utföra sina ärenden. Om försvårande åtgärder för bilister görs för snabbt så riskeras kundunderlag och därmed ett stabilt näringsliv. I sista punkten under Kollektivtrafik – Strategier (sid 32) föreslås en rad olika insatser för att få fler att resa kollektivt och här tror vi att ett viktigt tillägg är att det även blir billigare, framför allt regionalt, för att få fler att lämna bilen hemma, eller på sikt att få fler att avstå bilägande helt och hållet. Att få ner priset på kollektivtrafiken tror vi är ett viktigt styrmedel för att minska biltrafiken. Även varutransporter är en viktig del i den kommersiella tillgängligheten. Det är helt avgörande för näringsidkare att varutransporter ska kunna utföras på ett smidigt och tidseffektivt sätt. Detta omfattar såväl olika infrastrukturlösningar som p-platser och lastzoner, som en utveckling av en hållbar citylogistik.
Överlag vill vi betona vikten av att man använder positiva incitament före negativa för att åstadkomma en beteendeförändring och att dessa positiva incitament ges en ansenlig tid att verka och ha effekt innan några negativa incitament eventuellt införs.

Med vänliga hälsningar

Å styrelsens vägnar
Pia Sandin, VD

Malmö Citysamverkan
Engelbrektsgatan 7, 211 33 Malmö | 040-30 70 15
info@malmocity.se | www.malmocity.se
Org.nr 556527-0864

MALMÖ CITY

Civilsamhället samverkar

Till Malmö Stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Malmö Ideella vill skapa hållbar stad genom civilsamhället
Vi vill främja samordning som möjliggör relation mellan medlemsorganisationer.
Vi vill främja social hållbarhet.
Vi vill vara resursskapande till civilsamhället.

Vi har ändrat namn. Tacksam att ni ändrar vid framtida utskick till **Malmö Ideella**
~~Malmö ideella föreningars paraplyorganisation MIP~~

Översiktsplan för Malmö, Stadsbyggnadskontoret
SBN-2018-1156

Malmö Ideella lämnar följande yttrande

En attraktiv och hållbar stad

Malmö Ideella bjöd in Malmö stad för att presentera planen för föreningslivet.
Efter presentationen fick föreningar möjlighet att ställa frågor och lyfta fram perspektiv samt aktuella tankar som föreningarna anser vara viktiga.

Dessa former av information och samtalsmöten upplever vi som positiva och vi är tacksamma att stadens tjänstepersoner gör det möjligt som skapar öppna samtal om stadens växande framtid, Tack.

Malmö är en stad som på riktigt skapar **mobila mötesplatser** som föreningslivet har råd med. Platser utvecklas tillsammans med fler partners som gör Malmö till en mer hållbar stad.

Det känns som att översiktsplaner har sin utveckling precis som mycket annat i en öppen och ambitiös stad.

Har svårt att tänka att en karta för framtida dragningar/satsning på cykelbanor hade en egen del som en del av stadens infrastruktur för några årtionden sedan.

Civilsamhället samverkar

2

Malmö Ideella

Yttrande

- Vid den öppna träffen fördes samtal kring behov att presentera stadens på fler nya sätt som en engagemangskarta.

  Vi ser med spänning på skapandet av **delaktighet och engagemangskarta** för att synliggöra platser i staden som lever med demokrati. En ny karta precis som vi har en cykelkarta.

- **Öppna med fokus på barnperspektiv**, som med ett än mer aktivt sätt tar in barnets perspektiv i framtida planer.

- Att förflytta sig hållbart, både utifrån dom spår man lämnar efter sig och för sin egen hälsa är naturligtvis en viktig fråga men frågan är om inte det vi tillsammans gör och skapar i form av aktiviteter i vardagen som kultur, föreningsliv och enskilda aktiviteter är en annan och väl så viktig faktor.

  Detta byggande av ”kitt,” eller aktivt medborgarskap som borde också ingå i den framåtsyftande levande stadens översiktsplan.

  Det aktiva medborgarskapet behöver hitta sina platser i Malmö. Det behöver planeras in i nya områden och det behöver synliggöras i områden som förtätas och där förutsättningar för att bygga helt tidigare brister ges

- Bibliotek, idrottsplatser, mötesplatser, badanläggningar, skolor, föreningslokaler, teatrar, musikhus m.m. behöver finnas inom ramen för 15 minuters tänket, vilket numera är inriktningen för framåtsyftande stadsplanering runt om i Europa.

Vi hemställer att dessa nämnda medborgarskapets struktur får en plats i översiktsplanen.

Malmö 2022-10-31

Ivar Scotte
Verksamhetsledare i Hem - Malmö Ideella

Malmö Ideella är en gränsgångare, en samlande och samverkande kraft för olika samhällssektorer för att medskapa framtidens hållbara samhälle.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation

Malmö 2022-10-31

”Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156”

MISO, Malmö Idrottsföreningars Samorganisation, tackar för möjligheten att yttra oss över ovan nämnda förslag.

MISO är en paraplyorganisation för idrottsföreningar i Malmö och vi verkar för att skapa bästa förutsättningar för idrotten i Malmö. Idrotten och idrottsföreningarna är en viktig hörnsten i arbetet med att bygga Malmö helt och skapa en än mer levande och attraktiv stad där människor vill leva och verka.

Våra kärnområden är:

- Anläggning
- Bidrag
- Integration
- Folkhälsa
- Arbetsmarknad

Sett till det stora ser vi att översiktsplanen tar väl tillvara på Malmöbornas intressen och de utmaningar vi ställs inför när staden växer. Vi förstår att vi är många som ska samsas om staden och lämnar en återkoppling baserad på idrottsföreningarnas samlade erfarenheter och utmaningar. Nedan resonerar vi kring de delar av översiktsplanen som vi ser är särskilt viktiga utifrån idrotten och idrottsföreningarnas perspektiv.

Tidig involvering i planeringsprocesser

För att idrotten ska kunna vara den samhällsbyggare som den är och behöver vara är det viktigt att idrotten med sin kunskap involveras i tidigt skede i både planering av staden och vid planeringen av specifika byggprojekt. För att en idrottsanläggning ska kunna nyttjas optimalt behöver de idrotter som planeras utövas i eller på en anläggning involveras så tidigt som möjligt. Vi upplever ofta att arkitekter/konsulter som är involverade i framtagandet av idrottsanläggningar sätter design och estetik framför funktionalitet och brukarperspektiv.

Det finns rent för många exempel på anläggningar i Malmö där idrotten antingen inte involverats alls eller idrottens kunskap inte beaktats vilket resulterat i anläggningar som inte är optimala utifrån ett effektivitets eller brukarperspektiv. Än viktigare blir tidig involverande när ytkrävande anläggningar ska kunna rymma olika verksamheters behov.

Klimat och miljöfrågor
Klimat och miljöfrågor är viktiga för oss alla och vi ser positivt på utvecklingen som beskrivs kopplat till att förbättra staden för cyklister och fotgängare. Folkhälsa och tillgänglighet behöver vara högt prioriterat.
För att föreningslivet ska vara tillgängligt för så många som möjligt är det av stor vikt att planeringen av kollektivtrafiken går hand i hand med planeringen av idrottsanläggningar. Det räcker inte att det finns en busshållplats i närheten av en anläggning om resan dit kräver många byten och orimligt mycket tid. Man behöver också beakta säkerhetsaspekterna för idrottsutövaren.
Ett konkret exempel är satsningen på den nya ridanläggningen Husie där närmsta busshållplatsen ligger en kilometer från anläggningen. Många av medlemmarna i Malmö Civila Ryttarförening har alltså möjlighet att nästan ta sig kollektivt till anläggningen. En kilometer är såklart ingen längre sträcka att gå men i ur och skur och framför allt i mörker är det inte många barn, ungdomar och deras föräldrar som upplever alternativet som tryggt.

I många fall kan idrottsutövaren utöva sin idrott i närheten av sitt hem och ju yngre barnet är desto viktigare är det utifrån barnets och familjens perspektiv med stadsdelsnära träning/aktivitet. Dessvärre är det inte så verkligheten ser ut för många föreningar och utövare. Dels måste föreningarna verka i de anläggningar de blir tilldelade träningstider och som är lämpliga för just deras idrott, dels har föreningarna inte resurser (läs ledare) för att tillhandahålla obegränsat antal träningsgrupper runtom i Malmö. Det innebär att väldigt många idrottsutövare behöver transportera sig, på ett eller annat sätt, till olika anläggningar runtom i Malmö och bilen är kommer förmodligen att förbli ett viktigt transportmedel för många.
Ett föreningsliv där barn och unga från hela Malmö möts har många positiva effekter men det innebär också att de som redan står långt ifrån idrotten riskerar att hamna ännu längre ifrån idrotten på grund av pendlingstid, transportkostnader osv.

Förtätning av staden och idrotten
Översiktsplanen pekar tydligt på att Malmö ser att fritids och rekreationsytor behöver få plats i staden vilket är positivt. Förtätningen av staden är ett måste men när vi är många som ska samsas om ytorna uppstår också utmaningar. Till exempel ser vi, inte bara i Malmö utan i hela landet, tyvärr hur boende i områden med alla medel försöker tvinga bort barn och ungdomar som utövar både spontanidrott och organiserad föreningsidrott.

För att förtätningen ska fungera utifrån ett folkhälsoperspektiv måste det hittas lösningar där boende och idrottsutövare kan samsas utan konflikt. Dels behöver anläggningar/ytor byggas på ett sätt så att boende inte störs men man behöver också säkerställa att barns skratt och lek inte klassas som buller. I strävan efter att skapa bullerfria miljöer är det viktigt att involvera föreningslivet för att säkerställa att ytorna som anläggs faktiskt kan nyttjas för organiserad idrott. Detsamma gäller i princip varje gång man planerar en yta för idrott såväl spontanidrott som organiserad föreningsidrott. I många fall bidrar till exempel olämpliga materialval till ökad skaderisk, felaktiga mått gör att planer inte kan nyttjas för vare sig träning eller tävling, rent för få personer kan nyttja ytan samtidigt osv.

När vi är många som ska samsas om ytorna innebär det ofta att idrottsytor skapas på skolgårdar. En utmaning för föreningslivet är att dessa ytor inte går att boka och många skolor vill (av rädsla för till exempel skadegörelse eller klagande grannar) inte ha aktiviteter på skolgården på kvällar, helger och skollov. En ökad tillgänglighet hade skapat många möjligheter för spontanidrott och organiserad föreningsidrott.

Vi vill också uttrycka en oro över utomhusidrotternas plats i stadsmiljön. För att bedriva organiserad föreningsidrott behövs en god planering av till exempel idrottsplatser/fotbollsplaner i hela Malmö, även i nybyggda områden. Vi känner oro över den organiserade utomhusidrottens plats i staden och hur det påverkar folkhälsan. Det är särskilt viktigt, att det finns en avsikt att bevara de mindre centrala idrottsplatserna som finns kvar som t ex Malmö IP, Limhamns IP, Heleneholms IP, Hästhagens IP och Rosengårds Södra.

På flera ställen i översiktsplanen lyfts behovet av mötesplatser, parker, naturområden, möjlighet till stadsodling, vattenmiljöer och andra inslag i staden som förbättrar malmöbornas hälsa och rekreationsmöjligheter. Vi önskar ett än tydligare ställningstagande kring vikten av idrottsplatser, fotbollsplaner och andra aktivitetsytor i hela Malmö.

Regional samverkan

Tillgång till anläggningar och idrottsmiljöer är en stor utmaning för idrotten och idrottsföreningar. När det gäller idrotter med färre utövare, idrotter mer särskilda krav på lokalisering och publika arenor/större specialidrottsarenor ser vi att det är viktigt med en regional samverkan. Detta blir väldigt tydligt för t ex isidrotter. Istider är en bristvara i Malmö och i många kranskommuner finns det inte tillgång till is. Det gör att många utövare från kranskommuner söker sig till Malmö för att utöva sin idrott. Varje kommun måste ta ansvar för det breda anläggningsbehovet men det krävs också en regional samverkan för att skapa en attraktiv region för idrott och föreningsliv.

Jämställd och jämlik tillgång till staden

Tillgången till staden behöver vara jämställd och jämlik. Vi vill påpeka att brist på idrottsytor kan i värsta fall leda till allt för tidig selektering och icke jämställd fördelning av träningstider. MISO verkar för att idrotten i Malmö ska vara jämställd och jämlik men vi ser att det är viktigt att påtala riskerna med brist på idrottsytor.

Idrott för personer med funktionsnedsättning

En grupp som ofta glöms bort eller kommer lite i skymundan är personer med någon form av funktionsnedsättning. Pandemin har inneburit påfrestningar på idrottsrörelsen och idrott för personer med funktionsnedsättning har drabbats särskilt hårt. Det är extra bekymmersamt eftersom det är en grupp som redan, i hög utsträckning, stod långt ifrån idrotten och föreningslivet. För att visa på hur små detaljer kan göra skillnad lyfter vi ett exempel från Hästhagens sporthall. Här saknas räcken för att ta sig ned till läktaren. För en ung och frisk person är det kanske inga större problem men man behöver inte ha något funktionshinder för att det ska bli ett problem. Det kan räcka med lite dålig balans eller dålig syn för att det ska uppstå problem. När man bygger anläggningar är det

otroligt viktigt att ta in brukarnas perspektiv i tidigt skede och när man bygger ytor för idrott behöver representanter från t ex handikapporganisationer och pensionärsorganisationer inkluderas i processerna. Många funktionsnedsättningar är inte synliga.
Vi upplever ofta att arkitekter/konsulter som är involverade i framtagandet av idrottsanläggningar sätter design och estetik framför funktionalitet och brukarperspektiv.

Mötesplatser i stadsrummet
Översiktsplanen lyfter att det finns behov av väl fungerande mötesplatser över hela staden, under alla årstider, både inomhus och utomhus. Det är positivt och tillgången till lokaler är en förutsättning för att människor ska kunna samlas runt gemensamma fritidsintressen.
Vi instämmer i detta och rapporter som t ex ”Ung Livsstil” och idrottens samlade upplevelser i mötet med barn och ungdomar visar tydligt att ungdomar efterfrågar ytor för både organiserad idrott och spontanidrott. Det vore fantastiskt med ett antal vädersäkrade anläggningar/ytor runtom i Malmö som innehåller de aktiviteter som ungdomarna efterfrågar (gym, dans, basket osv).
Anläggningar/ytor som kan användas i princip dygnet runt. Många barn och ungdomar i Malmö är väldigt ensamma och det är extra kännbart på kvällar, helger och lov. I de fall en idrottsförening startar kvälls/natt aktiviteter visar det oftast att det finns en stor efterfrågan på den här typen av aktiviteter där man dels kan röra på sig tillsammans med nya eller gamla kompisar men där det även finns vuxennärvaro.

Kommentar till Fritidsnämndens yttrande
Vi har noterat att Fritidsnämnden önskar en konkretisering kring hur och var antalet träd ska öka. Vi instämmer i deras yttrande som tydliggör vikten av att många platser är i stort behov av trädskugga för att de alls ska kunna användas i sommarhetta och för att gräsmattor och andra gröna områden inte ska torka ut under sommarmånaderna. Vi vill även tillägga att träd skyddar mot väder och vind på alla sätt och är viktigt för att aktivitetsytor utomhus ska kunna brukas.

För styrelsen i Malmö Idrottsföreningars Samorganisation, MISO:

Tommy Theorin, Ordförande MISO, telefon 070-58318 31

Katarina Olsson, Verksamhetschef MISO, telefon 079-320 80 88

Malmö Stad
Stadsbyggnadskontoret

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Enligt Malmö Stads hemsida ges möjlighet till att lämna synpunkter på förslaget till Översiktsplan.

Malmö Sjöscoutkår väljer att yttra oss på de delar som berör vår verksamhet.

Malmö Sjöscoutkår ser mycket allvarligt på förslaget om en ny förbindelse över hamninloppet till Limhamns Norra Hamn, Limhamns Hamnområde. Vi ser inte hur de ambitioner som beskrivs som *”förbindelsen ska inte försämra hamnbassängens förutsättningar att utvecklas som aktivt vattenrum”* skall förenas med vår verksamhet som idag är den del av det aktiva vattenrummet.

Verksamheten i korthet

Malmö Sjöscoutkår är en av Malmös ideella ungdomsföreningar.
Vi har idag ca 180 medlemmar. Föreningen är ideell och bildades 1950.

Vi bedriver omfattande ungdomsverksamhet i Limhamns Norra hamn året runt, 5-7 dagar i veckan beroende på säsong.

Kårens ungdomsverksamhet består av traditionell scoutverksamhet men med en mycket stark inriktning på seglingsutbildning, navigation, sjösäkerhet och sjömanskap. Varje avdelning har sammankomst en kväll i veckan samt hajker/weekend seglingar/övernattningar minst en gång per termin.

Under sommarsäsongen - april till och med oktober – bedrivs seglingsverksamhet i och utanför Limhamns Norra hamn. Denna innefattar organiserad träning, segling, kvällstid samt frivillig träning under dagtid. Träningen innefattar passage ut och in i hamnen vid ett flertal tillfällen per aktivitet. Båtarnas höjd inklusive master är på ca 4 - 20 meter. Flertalet båtar saknar egen motor och seglas in och ut ur hamnen. Detta är en mycket viktig och avgörande del av vår verksamhet.

Vi har idag knappt 20 stycken optimistjollar härtill har kåren 2 stycken följebåtar för övervakning och säkerhet. Dessa används av våra yngre medlemmar 3 dagar per vecka.

Våra äldre medlemmar använder våra flermansbåtar, totalt 8 stycken i storlek från 5 – 12 meter, varav en motorbåt i trä, minst 3 dagar per vecka. Dessa större båtar används även på helger till så kallade weekendseglingar i Öresund.

Platsen för vår verksamhet har sedan slutet av 1960-talet varit Barlastkajen i Limhamns Norra hamn och vi arrenderar markytorna samt vattenyta av Malmö Stad. Arrendeavtalet löper förnärvarande till 31 december 2034 och omfattar ca 2 300 kvm.

Vår verksamhet har 2 stycken klubbstugor som innehåller storstuga, lyor (grupprum), kök, utbildningslokal samt handikapptoaletter. Vi har ytterligare en större byggnad för att bedriva praktisk utbildning inklusive uppställning av båtarna vintertid. Denna byggnad innehåller verkstad med målarbod, jollebod och förrådsutrymmen för bla segel till båtarna. I våran utemiljö finns grusade markytor för lek, trädäck med sittmöjligheter, pålad båtbrygga med y-bommar, betongramp för sjösättning av optimistjollar.

Utöver bryggorna har Malmö Sjöscoutkår bekostat hela anläggningen för egna medel. Bryggorna har Malmö Stad bekostat via arrendeavtal.

Förslaget i Översiktsplanen

Av vad vi kan förstå och utläsa i ”Översiktsplan för Malmö – granskningshandling juni 2022” föreslår Malmö Stad möjlighet till att i framtiden bygga en förbindelse över hamninloppet till Limhamns Norra hamn. Samtidigt som man skriver att hamnbassängen skall vara ett aktivt vattenrum.

Vi ser detta som motsägelsefullt och kontraproduktivt. Malmö Sjöscoutkår tror att Malmö Stad vill skapa en miljö som innehåller ett aktivt båtliv och en bra och tillgänglig ungdomsverksamhet.

För oss som förening är det helt avgörande att flera gånger per kväll, ej på bestämda tider, kunna passera hamninloppet för att bedriva verksamheten vi beskrivit ovan. Våra ungdomar seglar in och ut ur hamnen kontinuerligt under sina träningstillfällen och möten. Detta är även en säkerhetsfråga då väder och vind styr vår verksamhet.

De öppningsbara förbindelser som Malmö Sjöscoutkår känner till för passage med fritidsbåtar exempelvis Falsterbokanalen, Bro över Sotenkanalen, Liljeholmsbroarna samt ett par olika längs Göta kanal, lever inte upp till de förväntningar vi har på passage av hamninloppet. Dessa har för långa och omständliga öppningstider. Vi ser vidare risker med att passera en förbindelse med denna karaktär, troligtvis en bro, med den frekvens vi har.

Som tillägg till våra passager ovan skall läggas övriga föreningars behov som även de är aktiva i hamnen och bidrar positivt till miljön.

Med ovanstående argument ser vi ingen bra lösning för ett aktivt vattenrum i kombination med en förbindelse över hamninloppet.

Övrigt

Vi refererar till gällande detaljplan 4637, antagen augusti 2006.
Malmö Stad och Malmö Sjöscoutkår hade då en gemensam syn på hur hamnen skall nyttjas för föreningslivet. Kajområde och vattenverksamheten är utformad gemensamt mellan Kommunen och föreningarna för att skapa en aktiv, attraktiv hamn. Malmö Sjöscoutkår hade en aktiv roll i detta arbeta och det finns långt skriva redogörelser och gällande planbestämmelser som visar på detta.

Malmö Stad och Malmö Sjöscoutkår arrangerar gemensamt via Kul i Malmö sommaraktiviteter, seglarskola för alla, under sommarlovet för Stadens ungdomar. Denna aktivitet är mycket uppskattad. Detta är ett exempel på aktiviteter i hamnen som riskerar att ej kunna genomföras i framtiden om förslaget med en förbindelse blir verklighet.

Malmö Sjöscoutkår är idag en del av bebyggelsen i området kring Glasbruket. Vi uppfattar det som att vi är ett positivt inslag i bostadsområdet och att de boende uppskattar vår verksamhet. Vi vet att detta tillför ett värde för boende och den miljö som finns längs kajen och på vatten i hamnen.

Malmö Sjöscoutkår ser fram emot att få vara delaktiga i den kommande processen.
Vi visar gärna upp vår verksamhet för Er om så önskas för att beskriva vår verksamhet närmare.

Med vänlig hälsning
För Malmö Sjöscoutkår

Henrik Ekström
Ordförande

henrik.ekstrom.privat@gmail.com

info@mosjo.nu www.mosjo.nu

Malmö Sjöscoutkår
Glasbrukskajen 11
216 44 Limhamn

Malmö stads funktionshinderråd

Malmö stad
Stadskontoret

Datum
2022-08-15
Vår referens
Ilona Holmgren
Direkttelefon
0704-344 018

Malmö Stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156
från Malmö stads funktionshinderråd

Malmö stads funktionshinderråd har fokus på tillgänglighet och förhållanden som påverkar människor med funktionsnedsättningar. Rådets remissvar representerar synpunkter från rådets föreningar och tjänstepersoner med ansvar för tillgänglighet. Politikerna i rådet framför sina åsikter i andra sammanhang.

Rådet ser positivt på att behov och aspekter kopplat till tillgänglighet, delaktighet, jämlikhet och människors olika behov har inkluderats i översiktsplanen. Det framgår tydligt att de synpunkter rådet lämnade i samband med översyn av översiktsplan 2020 beaktades.

Målet för den nationella funktionshinderspolitiken är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhällslivet för alla oavsett funktionsförmåga. Utgångspunkten är att människor har olika förutsättningar och att funktionsnedsättning är en av flera naturliga variationer hos en befolkning. I ett samhälle för alla utformas miljöer, produkter och tjänster utifrån vetskapen att människor är olika. Personer har olika förutsättningar och för samma person varierar de över tid och i olika situationer.

För att uppnå en tillgänglig och användbar miljö och undvika onödiga merkostnader måste tillgänglighetsfrågor integreras i hela planerings- och byggprocessen; i arbetet med översiktsplan, detaljplan, byggnadsprogram, projektering och byggande.

I ett ”design för alla”-perspektiv är produkter, tjänster och miljöer användbara för en så stor del av befolkningen som möjligt, utan att det krävs speciell anpassning. Människor har olika förutsättningar och de ska så långt möjligt ges möjlighet att använda miljön på lika villkor. Handboken Bygg ikapp visar på lösningar baserat på lagstiftningen.

Från rådet lämnas följande konkreta förslag på ändringar eller tillägg i översiktsplanen.

- På sidan 5, sista stycket, föreslås att lägga till tillgänglighet. “Trygghet, tillgänglighet och jämställdhet i stadsrummet ska öka.”
- På sidan 15 bör Agenda 2030 mål nummer 4, god utbildning för alla, läggas till. Det tillägget bör göras eftersom tillgången till god och likvärdig utbildning i hög grad påverkar människors möjligheter till sysselsättning.
- På sidan 17, första stycket, föreslås att lägga till oavsett funktionsförmåga. “En god livsmiljö är trygg, jämställd och hälsosam för alla åldersgrupper oavsett funktionsförmåga.”

Malmö den 31 augusti 2022

_____

Roko Kursar
Ordförande, Malmö stads funktionshinderråd

Maria Sandström

Hej,

Jag vill härmed lämna ett överklagande gällande den nya översiktsplanen för området kring Vintrie.

Då åkrarna kring byn har något av Sveriges bördigaste jord kan jag inte förstå att dessa ska bebyggas.

På region Skånes sida kan man läsa följande:

Hälften av den mat som produceras i Sverige kommer från Skåne, och hälften av vår svenska livsmedelsindustri är skånsk. Samtidigt är livsmedelssektorn beroende av miljön. Det krävs att vi tillsammans arbetar för att skapa ett hållbart och produktivt jord- och skogsbruk, och en hållbar livsmedelssektor.

Jag tycker att istället för att bebygga borde vi vara rädda om den åkermark vi har när världen ser ut som den gör? Sverige behöver varje bit åkermark i ett läge där vi inte längre kan förlita oss på import av jordbruksvaror.

https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/miljo-och-klimat/livsmedel-och-jordbruk/

Maria Sandström

Lindvalls Gränd 3

218 45 Vintrie

Skickat från min iPhone

Martina Phalén

Hej.
Jag saknar visioner och planer för en kraftigt minskad biltrafik med färre bilparkeringar för en modern stad med frisk luft och möjlighet till rekreation som är vänlig för alla oss som bor i staden. Jag saknar satsningar på gröna ytor, fria från buller, partiklar och avgaser från biltrafik med god infrastruktur för cyklister, gående och kollektivtrafik.

Hälsningar
Martina Phalén, Fågelbacken

Malmö stad
Miljönämnden

Datum:
2022-10-31

Diarienummer:
MN-2019-4903

Yttrande

Stadsbyggnadsnämnden

Yttrande över granskningshandlingar till översiktsplan för Malmö
[SBN-2018-1156]

Miljönämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning
Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till Översiktsplan för Malmö till miljönämnden för granskning. Sedan samrådet i juni 2020 har för översiktsplaneringen viktiga strategiska dokument, till exempel miljöprogram och energistrategi för Malmö, antagits och kommunövergripande processer, till exempel Klimatomställning Malmö, påbörjats. Vidare har Vattenmyndigheten i Södra Östersjön i augusti 2022 antagit Åtgärdsprogram för Södra Östersjön 2022–2027, innehållande sex administrativa åtgärder för kommunerna att genomföra. Till granskningshandlingarna hör också platsspecifika riktlinjer, vilka inte fanns med i samrådsskedet. Miljönämnden lämnar synpunkter utifrån de ändrade förutsättningarna.

Yttrande
Sedan samrådet i juni 2020 har för översiktsplaneringen viktiga strategiska dokument, till exempel Miljöprogram för Malmö 2021-2030, Energistrategi för Malmö 2022–2030 och Kretsloppsplan 2021-2030, antagits och kommunövergripande processer, till exempel Klimatomställning Malmö, påbörjats.
Vidare har Vattenmyndigheten i Södra Östersjön i augusti 2022 antagit Åtgärdsprogram för Södra Östersjön 2022–2027, innehållande administrativa åtgärder för kommunerna att genomföra. Åtgärderna syftar till att säkerställa att kommunerna arbetar ändamålsenligt för att se till att miljökvalitetsnormerna i kommunernas vattenförekomster uppnås och inte äventyras.
Till granskningshandlingarna hör också platsspecifika riktlinjer, vilka inte fanns med i samrådsskedet.
Miljönämndens yttrande innehåller övergripande resonemang kring sakfrågor och hur dessa bör beaktas i översiktsplanen. Specifika synpunkter och konkreta förslag på kompletteringar återfinns i Bilaga 1 med sidhänvisningar som avser pdf-versioner av granskningshandlingarna.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING OCH HÅLLBARHETSBEDÖMNING
En miljökonsekvensbeskrivning är obligatorisk vid framtagande av en översiktsplan. Den beskriver, tillsammans med hållbarhetsbedömningen, viktiga utgångspunkter för översiktsplanens genomförande. Dessa dokument utgör underlag till översiktsplanen men beslutas inte av kommunfullmäktige. Miljönämnden anser därför att det är angeläget att dess

slutsatser, samt kopplingen till de globala hållbarhetsmålen, på ett tydligare sätt integreras i översiktsplanens huvuddokument.

ENERGI

Malmö stad förväntas växa med cirka 5 000 medborgare per år de närmaste tjugo åren. Utöver det tillkommer verksamheter, servicefunktioner och infrastruktur för mobilitet. För att det ska vara möjligt att växa och samtidigt uppnå en klimatneutral stad krävs en fossilfri och resilient energiförsörjning. Idag är importberoendet stort, överföringskapaciteten från överliggande nät är tidvis ansträngd och lagringskapaciteten är begränsad. Det kan leda till en effektbrist som riskerar att bli den begränsande faktorn för Malmös framtida utveckling. Malmö stad har sedan samrådsskedet antagit Miljöprogram för Malmö 2021-2030 och Energistrategi för Malmö 2022–2030. Här anges ambitiösa mål och det framgår att det är viktigt att se energifrågor i ett helhetsperspektiv, där olika system samordnas för att nå synergieffekter. För att möjliggöra att staden kan fortsätta växa i förväntad takt krävs att plats avsätts för produktion, distribution och lagring av förnybar och återvunnen energi. Här krävs även samarbete med aktörer inom energiområdet och bygg- och anläggningsbranschen, samt fastighetsägare och verksamhetsutövare. Där så är relevant föreslår därför miljönämnden justeringar i förslaget till översiktsplan, i enlighet med miljöprogrammet och energistrategin.
Malmö hamnområde och övriga verksamhetsområden har stor potential vad gäller energiförsörjningen i Malmö. Miljönämnden anser därför att planeringen av verksamhetsområden bör göras med hänsyn till befintliga och nya verksamheters möjlighet till elektrifiering eller annat energibehov. Planeringen ska medverka till att verksamheter kan bidra till både energiproduktion och energilagring. Här har inte minst Fortuna Hemgårdens verksamhetsområde möjlighet att utvecklas till ett unikt spjutspetsområde som inkluderar cirkulär ekonomi och industriell symbios för optimal resursanvändning. Även Norra hamnen har stor potential för ytterligare produktion, distribution, förädling och lagring av förnybar och återvunnen energi.

Vindkraft

På Sjollen planeras för vindkraftsetablering vilket kan stå i konflikt med den nationella havsplanen. Området pekas där ut som ”Gn”, Generell användning med särskild hänsyn till höga naturvärden. Miljönämnden anser att en avvägning av målkonflikter bör belysas i översiktsplanen, där framtida energiförsörjning ska väga tungt.

Solenergi

Några områden i Malmö pekas ut i kartlagret Solenergi som områden lämpliga för stora anläggningar med solenergi. Kartlagret bör kompletteras med fler befintliga och kommande verksamhetsområden. Kartlagret skulle kunna kombineras med information från solkartan, som även visar potentialen för solenergi i flerbostadshus och småhus.

MARKFÖRORENINGAR

I förslaget till översiktsplan anges att markföroreningar i huvudsak förekommer i Malmös verksamhetsområden. Enligt kartlagret *Geologiska förhållanden* (SGU 2003) utgör dock andelen fyllnadsmark 21 procent av landområdet i Malmö. Fyllnadsmarken innehåller ofta okänt förorenat material. Utöver det har Malmö drygt 1 400 så kallade MIFO-objekt (länsstyrelsernas publicerade kartor över misstänkta eller konstaterat förorenade områden). Det innebär att en stor andel av Malmös mark bedöms som förorenad. Miljönämnden föreslår därför att avsnitten om markföroreningar justeras i enlighet med ovanstående och att det även framgår när markföroreningar, inklusive ansvar, bör vara utredda.

MILJÖFARLIGA VERKSAMHETER

Malmö stad och Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram kartlager med uppmärksamhetsavstånd till farliga och störande verksamheter. Miljönämnden anser att det bör framgå av översiktsplanen att kartlagren bör användas som underlag i planprocesserna, då uppmärksamhetsavstånden kan påverka vilken typ av bebyggelse som är möjlig på olika avstånd från verksamheterna.

DAGVATTEN OCH VATTENKVALITET

Miljönämnden ser positivt på att det i granskningsförslaget finns med en text om att vattendragens och kanalernas vattenkvalitet och ekologiska status ska förbättras. Miljönämnden ser gärna att texten kompletteras med att detta ska leda till att miljökvalitetsnormerna för vatten följs. Miljönämnden anser att översiktsplanen bör öppna för att dagvattenhantering inte alltid behöver ske vid källan. VA Syd vill utreda var dagvatten kan omhändertas på det mest kostnadseffektiva sättet, vilket kan innebära mindre åtgärder nära källan och större åtgärder nära vattenförekomsten/recipienten. Kopplat till det anser miljönämnden även att strategierna för dagvatten bör kompletteras med att en ny kommunövergripande dagvattenstrategi ska tas fram och utgöra grunden för planering för hantering av dagvatten.
De allmänna VA-systemen för avloppsvatten är i behov av upprustning, för att kunna möta de miljökrav som finns och kan komma att ställas genom myndighetsbeslut inom en snar framtid. Detta gäller inte bara för en framtida expansion utan även för den befintliga staden, vilket miljönämnden anser bör framgå av ingressen till strategin för Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp.

ODLINGSLANDSKAPET

Jordbruket är en viktig näring i Malmö som har betydelse för både stadens ekonomiska utveckling och dess resiliens. Miljönämnden anser därför att dess ekonomiska betydelse bör förtydligas i översiktsplanen.
Miljönämnden anser vidare att en strategi för utveckling av landsbygden och odlingslandskapet bör tas fram, som inkluderar dess kulturella, rekreativa och ekologiska värden.
En del områden i Malmö där utbyggnad planeras omfattar odlingsmark. För dessa bör det alltid framgå i de platsspecifika riktlinjerna att det finns en konflikt mellan bevarande av odlingsmark och exploatering.
Miljönämnden anser även att det bör framgå i översiktsplanen att Malmös jordbruksmark har högst produktionsförmåga i Sverige (klass 8-10) och är av största lokala och nationella intresse att bevara. För att klara en växande befolkning i Malmö och Sverige, måste jordbruksmarkens livsmedelsproducerande funktion värnas.

ALLMÄN PLATSMARK

Det bör framgå i översiktsplanen att allmän platsmark behöver avsättas för hantering och rening av dagvatten.

TRAFIK

Ett antal infartsleder planeras att byggas om till stadshuvudgator. Det kan påverka trafikflöden och leda till mer trafik på andra gator in till centrum. Miljönämnden anser att det bör framgå av översiktsplanen att konsekvenserna av en överflyttning bör utredas. Ett exempel är Amiralsgatan.
Längs Amiralsgatan förekommer även tunga transporter och transport av farligt gods, samtidigt som gatan är föremål för en större förtätning. Miljönämnden anser att denna situation bör belysas i översiktsplanen.

Allt fler Malmöbor förväntas använda cykelvägnätet när Malmö ska ställa om till miljövänliga transporter. Det innebär att många olika transportmedel med olika hastighet kommer att samsas på ett begränsat område, med risk för konflikter och tillbud. För att omställningen till ett mer hållbar resande ska bli möjligt anser miljönämnden att det i översiktsplanen bör finnas ett resonemang om hur dessa transportmedel ska kunna samsas på stadens cykelvägar på ett tryggt sätt.

BULLER

Planprogrammet för Sofielunds verksamhetsområde är först i landet med att peka ut en så kallad kulturljudzon, där musikverksamheter ges utrymme att bullra. Det möjliggörs genom att det redan i dag finns ett avstånd mellan närliggande bostäder och de bullrande verksamheterna i verksamhetsområdet. För att underlätta förverkligandet av planprogrammet anser miljönämnden att det bör förtydligas i de platsspecifika riktlinjerna att nya bostäder inte ska etableras närmare verksamhetsområdet än idag.

AVFALL

Nationell översyn av lagstiftning, tillsammans med rådande resurs- och materialbrist, pekar på att avfall i ökande omfattning kommer att betraktas som resurser. Miljönämnden anser att detta bör förtydligas i översiktsplanen och att cirkulära lösningar bör framhållas. Det omfattar industriella och urbana symbioser, vilket bland annat bör framgå i de avsnitt som rör verksamhetsområden.

UTBLICK 2050

Malmö som halvmiljonstad

Översiktsplanen innehåller en utblick mot 2050 som beskriver den förväntade utvecklingen de närmaste 30 åren. Analysen utgår från att vi kommer att leva ungefär på samma sätt som idag. Klimatförändringarna, med höjda havsnivåer, torka och skyfall, kommer att kräva ett annorlunda levnadssätt inom en snar framtid. Det råder dessutom redan brist på resurser och material, energipriserna är höga, effekt- och kapacitetsbehovet för el är ansträngt i Malmö/Skåne och behovet av lokal, förnybar energi finns redan nu. Miljönämnden föreslår därför att Utblick 2050 justeras utifrån att vi troligen har förändrat vårt levnadssätt.

HÅLLBARHETSBEDÖMNING MED MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Som underlag till översiktsplanen har stadsbyggnadsnämnden tagit fram en hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning som ingår i granskningshandlingarna. Miljönämndens synpunkter kring sakfrågor som markföroreningar, gröna värden och miljökvalitetsnormer för vatten i översiktsplanen gäller även för dokumentet Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning, och upprepas därför inte nedan.

Miljönämnden anser att dokumentet som helhet håller hög kvalitet och att det är positivt att de globala målen har satts i sin Malmö-kontext. Däremot anser nämnden att det är svårt att se hur dokumentet kommer att beaktas och påverka implementeringen av översiktsplanen i detaljplaner, bygglovs- och exploateringsskeden. Då översiktsplanen inte tar ställning i målkonflikter och då planprocessen styrs av plan- och bygglagen, som är en exploateringslagstiftning, riskerar andra värden än byggande ändå att få stå tillbaka. Miljönämnden anser därför att dokumentet behöver konkretiseras i detta perspektiv.
Det bör även framgå att planprocessen måste kombineras med andra verktyg, såsom markanvisningsavtal, exploateringsavtal och samverkan med byggaktörer, för att påverka resurssnålhet och energieffektivitet i byggnation.

En tätare stad innebär ökad konkurrens om mark, inte minst i Malmö som omringas av hav och värdefull odlingsmark. Det innebär utmaningar när det gäller att skapa plats för samt bevara funktioner som parker, naturområden, öppen dagvatten- och skyfallshantering och därmed biologisk mångfald. Konkurrensen om mark och dess konsekvenser bör tydligare framhållas i miljöbedömningen.

I dokumentet görs en bedömning över vilken påverkan översiktsplanen förväntas ha på de globala hållbarhetsmålen (Hög påverkan, Möjlighet att påverka, Begränsad påverkan). Bedömningen för mål 13 Bekämpa klimatförändringen är att översiktsplanen har begränsad påverkan. Men klimatförändringarna och dess effekter är högt prioriterade i översiktsplanen och staden har rådighet över många nödvändiga åtgärder, varför miljönämnden menar att översiktsplanen bör anses ha Hög påverkan på mål 13. Översiktsplanen pekar till exempel ut områden för energiproduktion, samt framhåller behovet av grönska och hantering av dagvatten och skyfall.

De globala hållbarhetsmålen har vidare sorterats in under översiktsplanens tre prioriterade inriktningar. För mål 2 Ingen hunger är det livsmedelsproduktionen som är relevant för Malmö. Då jordbruk är en näring, inte en kulturell/demokratisk arena, anser miljönämnden att denna bör ligga under *Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning*. Nuvarande placering under *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* förminskar dess ekonomiska betydelse och betydelsen för näringslivet
.
Det finns platser i Malmö som under varma sommardagar är utsatta för en icke hälsosam värmeeffekt. Värmeböljor förväntas öka i och med klimatförändringarna och därmed ökar utmaningen med värmeöar. Miljönämnden anser därför att texten bör kompletteras med ett stycke om värmeöar och hur de kan lindras.

Ordförande

Simon Chrisander

Nämndsekreterare

Douglas Truedsson

Malmö 2022-10-31

Stadsbyggnadskontoret
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande granskningshandling Översiktsplan för Malmö. Dnr SBN-2018-1156

MKB har tagit del av granskningshandlingen till *Översiktsplan för Malmö* och har fått möjlighet att yttra sig. MKB har, i kraft av sin storlek och sitt ägarförhållande, ett särskilt ansvar för bostadsmarknaden och är på flera sätt en motor i stadens bostadsförsörjning. MKB välkomnar en översiktsplan med högt ställda ambitioner för Malmös långsiktiga utveckling.

Övergripande synpunkter

MKBs synpunkter tar sin utgångspunkt i granskningshandlingens skrivning om att händelser och beslutsfattande i olika delar av världen får allt större betydelse för Malmö. Förutsättningarna för genomförandet av översiktsplanen präglas kanske mer än någonsin i modern tid av händelser utanför stadens geografi och påverkansmöjligheter, vilket även MKB tydligt påverkas av.

Hösten 2022 står vi av allt att döma inför en ekonomisk lågkonjunktur med stora konsekvenser för fastighets- och bostadsmarknaden med högre räntor, materialkostnader och vikande efterfrågan. Den förväntade omvärldsutvecklingen innebär att MKB hoppas på en fortsatt tät dialog kring processer, initiativ och beslut med Malmö stad.

MKB välkomnar skrivningarna om Malmö stads fokus för att nå målsättningarna i Agenda 2030 och de kopplingar till de globala målen som görs i översiktsplanen. MKBs arbete för de globala målen sker inom ramen för bolagets egna formulerade mål inför 2030 där arbetet genomförs i tre spår:

- Hållbarhet - social, miljömässig och finansiell hållbarhet för Malmö och våra kunders skull.
- Kundfokus - som marknadsledande fastighetsaktör i södra Sverige ska MKB driva den bästa fastighetsförvaltningen och hållbar nyproduktion.
- Medarbetare - genom att vara en attraktiv arbetsgivare ska MKB säkra personalförsörjningen.

Långsiktigheten i bolagets hållbarhetsarbete har också lett till ett intensifierat fokus på barnrättsperspektivet, exempelvis har en särskild bomässa för barn arrangerats. Att stärka barns och ungas uppväxtvillkor är centralt i MKBs arbete för social hållbarhet.

Liksom i bolagets tidigare svar i denna process vill MKB återigen betona vikten av en djupgående analys kring huruvida den kapacitet som anges i översiktsplanen verkligen

kommer kunna generera det antal bostäder som efterfrågas, inte minst givet de utmaningar som kommer av omvärldsläget. För att nå upp till den kapacitet som anges är det MKBs bedömning att frågan om byggnation på utmanande lägen och med komplexa förutsättningar kommer att få ökad aktualitet.

För MKB är översiktsplanen ett centralt och konkret vägledande dokument för bolagets långsiktiga planering. Därför vill bolaget återigen lyfta fram betydelsen av att den färdiga översiktsplanen ges en ökad tydlighet gällande förhållandet mellan de många ambitioner, prioriteringar och strategier som formuleras. Detta för att undvika målkonflikter och främja att utvecklingen går åt önskvärt håll.

Vikten av prioriteringar aktualiseras inte minst av att nyproduktion sker i alltmer komplexa lägen vilket innebär utmaningar gällande bland annat närhet till spår och buller.

MKB välkomnar översiktsplanens fokus på förutsättningar för att skapa en hållbar bostadsmarknad med hyror som fler kan efterfråga och MKBs roll i detta.

Nedan lyfts särskilt ett antal frågor och synpunkter på strategiernas fyra huvudrubriker. Sist i dokumentet återfinns bolagets synpunkter på de platsspecifika riktlinjerna.

Strategierna

Byggd miljö och kulturmiljö

Gällande de strategier för bostadsförsörjning som beskrivs på sida 23 vill MKB framföra vikten av en genomtänkt och tydlig strategi för markanvisningar som ger förutsättningar att förverkliga skrivningen att Malmö stad genom allmännyttan ska ”säkerställa att det finns ett attraktivt och varierat bostadsutbud med god kvalitet i hela staden samt verka för ett ökat utbud av bostäder som fler kan efterfråga.”

En förutsättning för att MKB ska kunna vara en aktiv part och tillföra bostäder är ett stadigt tillflöde av färdiga byggrätter.

Vidare vill MKB lyfta att alla lägen inte lämpar sig för lokaler, bland annat på grund av att den ekonomiska möjligheten att efterfråga lokaler varierar mellan olika lägen.

För att säkerställa att översiktsplanen blir ett användbart och vägledande dokument vill MKB betona vikten av att begrepp som används är definierade för att bidra till tydlighet, transparens och förutsägbarhet i översiktsplanens vidare tillämpning. MKB vill därför återigen lyfta frågan om en definition av begreppet *strategiskt läge* när det gäller skrivningen att vid nyproduktion ska bottenvåningar dimensioneras så att de kan inrymma kommersiella och publika verksamheter.

I beskrivningen av ”Storskalig bostadsbebyggelse” anges att kompletterande bebyggelse ska bidra till ett bredare utbud av upplåtelseformer. MKB vill här framföra synpunkten att målsättningen att bredda utbudet av upplåtelseformer bör gälla över hela Malmö, oavsett vilken upplåtelseform som för närvarande är dominerande i ett område.

MKB välkomnar att en modell för balanseringsprincip tas fram och vill ånyo framföra synpunkten att denna tillämpas på större områden och inte ska lösas fullt ut inom enskilda detaljplaner respektive fastigheter.

Gröna och blå miljöer

MKB ser att gröna och blåa värden är mycket viktiga för att skapa attraktiva och levande bostadsområden och driver därför ett ambitiöst eget arbete för att bidra till biologisk mångfald. Det sker bland annat genom en strategi för trädförtätning som omfattar hela MKBs bestånd. Att värna gröna boendemiljöer är centralt i det vidare arbetet för att skapa attraktiva bostadsområden.

Trafik

MKB vill återigen lyfta fram att för att nå p-normens krav på cykelparkering vid bostäder uppstår ofta en målkonflikt i förhållanden till de gröna och sociala värdena på gårdarna. Därför ser bolaget behov av en ökad flexibilitet i parkeringsnormen som beaktar målgrupp, placering i staden och andra faktorer som delningsmöjligheter.

Gällande parkeringslösningar vill MKB fortsatt peka på behovet av att parkeringslösningar i nya områden i möjligaste mån sker i externa mobilitetshus som möjliggör en flexibel användning och klimatsmarta val. Vid förtätning i befintliga områden kan det vara motiverat att delvis behålla befintlig markparkering, både av tillgänglighetsskäl och av ekonomiska skäl.

Översiktsplanen rymmer både målsättningen att staden ska växa och att trafiken ska minska, vilket MKB välkomnar. Bolaget vill dock lyfta fram de kostnadsdrivande dubbla kraven i nya projekt på dels hållbara mobilitetsalternativ, dels skyddande åtgärder för att möta trafikökningar. Stadens antagna *Policy och norm för mobilitet och parkering* möter delvis denna problematik, men MKB vill uppmärksamma på att frågeställningen alltjämt är aktuell rörande trafikbuller.

Klimatanpassning och teknisk försörjning

Behovet av ökad tillgång till egenproducerad förnyelsebar energi har vuxit kraftigt under 2022 och behovet förväntas öka ytterligare de närmaste åren. MKB fortsätter att installera solceller i samband med både nyproduktion och takomläggning i befintligt bestånd. MKB välkomnar översiktsplanens förtydliganden kring möjligheten att installera solpaneler och solfångare även i befintlig bebyggelse och ser fram emot att denna ambition framöver även återspeglas i processen för bygglovsprövning.

MKB välkomnar de skrivningar om ytor för fördröjning av dagvatten och vatten vid skyfall som återfinns i granskningshandlingen, men vill uppmärksamma behovet av helhetslösningar och att de ytor som reserveras för fördröjning behöver definieras.

Platsspecifika riktlinjer

Elisedal, Jägersro

Förväntad utbyggnadskapacitet anges till 3 500 bostäder. Här vill MKB hänvisa till det yttrande över granskningshandlingen som lämnats av SMT Malmö Partner Holding AB, som

MKB är delägare i, där numerären 4 000 bostäder föreslås användas i översiktsplanen och de underliggande dokumenten.

Heleneholm, Kulladal

Som exploatör och fastighetsägare i Holma vill MKB lyfta fram att en planstart på östra sidan av den planerade stadshuvudgatan Pildammsvägen är önskvärd för att koppla samman Holma och Kulladal.

Sofielunds industriområde, Kulladal

MKB vill påpeka att skrivningen om att bland annat kvarteret Kampen och kvarteret Intäkten, som MKB äger, i huvudsak ska upplåtas för kultur och fritidsändamål inte är överensstämmande med gällande detaljplan. Detaljplanerna gäller för centrum, småindustri och hantverk, service, kontor och samlingslokaler, vilket är kategorier som flera etablerade verksamheter i området faller in under.

Malmö som ovan

MKB Fastighets AB

Marie Thelander Dellhag
VD

Christina Lundby
Nyproduktionschef

Metroselskabet

CR-X-3P-CR-289-0024/MABP

Malmö Stad
Stadsbyggnadskontoret
Strategiavdelningen
August Palms Plats 1
205 80 Malmö

Brevet er fremsendt pr. mail til stadsbyggnadskontoret@malmo.se
Att.: Hanna Björklund

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2022-10-17

Metroselskabets bemærkninger til Översiktsplan för Malmö - granskningshandling

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Metroselskabet har den 17. juni 2022 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med høring af Översiktsplan för Malmö.

Planen har til formål at regulere og sikre udviklingen af Malmø de næste 20 år. I planen fremgår det, at der planlægges for et fremtidigt metrosystem, der kan kobles på Københavns Metro og dermed styrke Malmøs kobling til København og resten af Danmark.

Metroselskabet er bekendt med, at Københavns Kommune og Malmö Stad har gennemført analyser af den nævnte metroforbindelse. Metroselskabet forudsætter således, at arbejdet med eventuelle fremtidige planer om et system, der kan koble sig på Københavns Metro, vil indebære, at disse afklares med selskabets ejere.

Hvis Malmö Stad har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Naboer & Ejendomme på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik
Naboer & Ejendomme

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Hej,

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Länsstyrelsen har ansvar för att företräda och samordna statens intressen i planprocesser samt tillhandahålla planeringsunderlag. Länsstyrelsen utövar tillsyn och ska särskilt bevaka frågor rörande riksintressen, hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion.

Länsstyrelsen är dessutom geografiskt områdesansvarig myndighet enligt förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap och ska enligt förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen. MSB stödjer länsstyrelsen i den mån de särskilt så önskar.

Information om MSB:s planeringsunderlag och metodstöd finns på www.msb.se.

Med vänliga hälsningar

Kester Gibson

_____

Kester Gibson

Handläggare

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande

Enheten för arbete med naturolyckor och beslutsstödsystem

651 81 Karlstad

Tel växel 0771-240 240

Tel direkt 010-240 5396

E-post Fornamn.Efternamn@msb.se

www.msb.se

Mårten de Miranda

Vill med detta, lämna mina synpunkter av granskningen på den kommun övergripande översiktsplanen gällande Bunkeflo- och Vintrie kyrkbyar.

Jag tycker det är märkligt att ni inom staden går ut med förslag där Bunkeflo och Vintrie växer samman. Staden borde istället se det som viktigt med en tydlig skiljelinje så att byarna fortsatt uppfattas vara separerade som de historiskt varit för att bevara den kulturhistoriska miljön.

I gällande översiktsplan pekas Bunkeflo kyrka ut som kulturhistoriskt särskilt värdefull och Malmö Stad anser att kyrkan bör bevaras. Men, med ert förslag kan man lätt se att byarna kommer att växa samman, om kyrkan dessutom rivs lämnar det varken skiljelinje eller något kulturhistoriskt värde kvar.

Er föreslagna begravningsplats tar dessutom jordbruksmark i anspråk vilket jag också starkt ifrågasätter. Mig veterligt så får något sådant endast ske om det är av viktigt samhällsintresse vilket jag har svårt att se i detta fall. Med ett nuläges perspektiv vill jag ställa frågan om det inte vore vansinnigt att ta riktigt bra åkermark i anspråk för att anlägga en kyrkogård???

En kyrkogård som ni föreslår medför även mycket ansträngd trafiksituation, och med dess placering och närhet till den danska gränsen är det inte svårt att förutse att en sådan kyrkogården blir det perfekta tillhållet för både droger och annan handel.

Det vore en stor skam om kyrka och bymiljön skulle försvinna. Ett sådant ingrepp skulle aldrig kunna återställas när det väl är gjort och vem skulle vilja ha något sådant på sitt samvete?

Vänligen bekräfta med returnerat mail att ni mottagit mina synpunkter.

Hälsningar

Mårten de Miranda

Naturskyddsföreningen Malmö

Naturskyddsföreningen
Malmö

Yttrande över Översiktsplan för Malmö - granskningshandling, 2022

Naturskyddsföreningen Malmö (hädanefter förkortat NFM) tackar för möjligheten att lämna yttrande i granskningsskedet av Malmö stads översiktsplan. Liksom i samrådsskedet anser NFM att översiktsplanen i många delar innebär en positiv utveckling för Malmö. Samtidigt vill NFM fortsatt poängtera att när staden växer inåt blir det mycket viktigt att samtidigt säkerställa bevarande och utökande av kvalitativa grönytor och de blå, kustnära naturområdena i staden samt att minska andelen hårdgjord yta.

Detta är särskilt relevant med bakgrund av att Malmö stads miljöarbete misslyckas med flertalet internt och externt beslutade mål. 15 av 19 av Malmö stads miljömål nåddes inte år 2020. Utsikterna ser heller inte lovande ut gällande de Globala målen för hållbar utveckling (Agenda 30). Malmö stad är t. ex. ”i dagsläget långt ifrån att uppnå mål 15” (Ekosystem och biologisk mångfald) och ”mycket stora insatser krävs” för att nå mål 13 (Bekämpa klimatförändringarna) (Malmö stad, 2020: 74, 83). En av anledningarna till den bristande måluppfyllelsen är att de hårdgjorda ytorna ökar (Malmö stad, 2019a, 2020) och grönytearealen minskar (Malmö stad, 2019). Flera av kommunens styrdokument varnar för konsekvenser av de hårdgjorda ytorna – de fungerar som ”barriärer för många arter” (Malmö stad, 2019a: 14) samt ökar riskerna för både översvämningar (Malmö stad, 2017) och värmeböljor ”som kan leda till allvarliga problem och dödsfall” (Malmö stad, 2019b: 12)

I jämförelse med 36 svenska tätorter har Malmö tätort lägst tillgänglig grönyta per invånare samt störst andel hårdgjord mark med 55 % (data från Statistiska centralbyrån; grönyta efter marktäcke per tätort & hårdgjord mark, tätorter med mer än 30 000 invånare). “Den täta och gröna staden kan endast realiseras på bekostnad av stadens hårdgjorda ytor.”, och därför är en av kommunens planerade åtgärder att omvandla hårdgjorda ytor på kommunal mark till gröna ytor (Malmö stad, 2018: 19). Det är mycket positivt att denna strategi kvarstår i förslaget till ny översiktsplan för Malmö stad. NFM vill i ljuset av ovan återigen poängtera hur viktiga översiktsplanens strategier för att bevara och utöka kommunens gröna och blå miljöer är, samt vikten av att översiktsplanens strategier och riktlinjer bidrar till ett progressivt och aktivt miljö- och klimatarbete för att förbättra möjligheterna att uppnå såväl Malmö stads miljömål som Agenda 2030-målen.

Källor:

Malmö stad (2017): Skyfallsplan för Malmö
Malmö stad (2018): Översiktsplan för Malmö – Planstrategi
Malmö stad (2019a): Miljöredovisning 2018 – Uppföljning av Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020
Malmö stad (2019b): Plan för Malmös gröna och blå miljöer, antagandehandling mars 2019
Malmö stad (2020): Hållbarhetsrapport 2019 – Agenda 2030 i Malmö

Utifrån detta ser NFM positivt på att granskningsversionen av Malmö stads nya översiktsplan i riktlinjerna för blandad stadsbebyggelse lyfter fram att förtätning i första hand ska ske på hårdgjorda ytor och att mer grönska ska eftersträvas i hela staden, kvaliteten på dessa höjas, och andelen hårdgjord yta minskas. NFM förutsätter att dessa skrivningar i översiktsplanen kommer att fungera vägledande i all fortsatt planering i kommunen.

NFM ser positivt på det arbete som Malmö stad gjort efter samrådsförslaget och att flertalet av de kommentarer som NFM hade då har hanterats. Generellt har en tydlig förbättring skett jämfört med samrådshandlingen vad gäller beskrivning av gröna och blå värden i staden. Det gäller bland annat följande:

- Komplettering i granskningshandlingen av att park av viss storlek ska finnas inom max 300 meter från bostäder, samt att Riktlinjer för grönytefaktor ska följas i den fortsatta planeringen för att säkerställa gröna kvalitéer på kvartersmark.
- Kompletteringen med en grön infrastrukturkarta i granskningshandlingen.
- Att målkonflikten mellan att bygga tät stad och bevara och utöka gröna värden lyfts fram i översiktsplanens genomförandeavsnitt.
- Strategin om att Naturvårdsplanen ska vara vägledande för ett förbättrat naturvårdsarbete.
- Den kompletterande riktlinjen för Park och natur som anger att parker och naturområden ska utformas och placeras så att rofyllda platser kan uppnås.
- NFM ser vidare positivt på att det pågår ett arbete i kommunen med att öka andelen ängsytor i grönområden och ser fram emot att framöver få möjlighet att ta del av stadens arbete med ny naturvårdsplan där detta ska tas upp närmare.

Även flertalet andra synpunkter som NFM lämnat har Stadsbyggnadskontoret bemött och beaktat.

Följande kommentarer från NFM kvarstår från samrådsyttrandet, även om de i flera fall är delvis hanterade av Stadsbyggnadskontoret:

- Det är glädjande att andelen verksamhetsmark minskats till förmån för att behålla jordbruksmark utanför Yttre ringvägen, men NFM kvarstår med sitt yttrande att det inte ska förekomma någon ny bebyggelse utanför Yttre ringvägen.
- Gällande strategiområdet klimatanpassning ser NFM positivt på att synpunkter från remissinstanser har beaktats och att klimatanpassningar relevanta för Malmö stad finns med, men ser också att det fortsatt finns behov av att konkretisera hur andra effekter av klimatförändringarna förutom stigande havsnivåer och skyfall hanteras. Det är positivt att även effekter av klimatförändringarna såsom torka, stormar och värmeböljor nämns i granskningshandlingen men det vore önskvärt med en konkretisering av hur dessa effekter ska studeras vidare.

- I samrådsyttrandet lyfte NFM fram att det fanns en inbyggd konflikt i översiktsplanen, där det stod i översiktsplanen att ny bebyggelse inte ska planeras inom områden som ligger lägre än tre meter över havet, samtidigt som sådana områden i markanvändningskartan pekas ut som områden som planeras exploateras. Det gäller Ön, Frihamnen och Västra Hamnen. I samrådsyttrandet hänvisar Malmö stad till den strategi för kustskydd som är under framtagande, men faktum kvarstår att denna konflikt fortsatt är inbyggd i översiktsplanen och bör bemötas tydligare. Höjden där ny bebyggelse inte ska planeras är i granskningshandlingen reviderad till 3,2 meter, men konflikten kvarstår ändå för ovan nämnda områden.
- Följande yrkande från NFM kvarstår också från samrådsyttrandet då det inte har beaktats: "*I Naturvårdsplan för Malmö Stad (2012) finns områdena Ön (norra delen) och Norra hamnen utmärkta som värdefulla naturmiljöer. I Översiktsplanen är dessa utmärkta som exploateringsytor: Ön (norra delen) för "Ny blandad stadsbebyggelse" och för Norra Hamnen "nya verksamhetsområden". Detta lyfter Malmö stad själva fram i sin rapport Malmös Vatten men det är inget man har tagit hänsyn till i Översiktsplanen. Naturskyddsföreningen yrkar på att att naturvårdsplanen samt rapporten Malmös vatten bör vara överordnat exploatering*." Som minst behöver denna skrivning i Naturvårdsplanen om Norra Hamnen: "*Även vid exploatering är det viktigt att områden av tillräcklig storlek sparas framförallt för de häckfåglar som nämnts ovan.*" (s. 11 i Naturvårdsplanen) respektive denna skrivning om Ön: "*Liksom vid eventuell bebyggelse av andra naturområden bör så mycket som möjligt av den unika naturen sparas och kompenseras."* (s. 230 i Naturvårdsplanen) tydliggöras som utgångspunkter vid eventuell exploatering av de båda områdena.
- Naturskyddsföreningen ser positivt på att Stadsbyggnadskontoret arbetar för att nya bostadsgårdar ska få goda mått så att särskilt barns behov och rätt till lek i gröna miljöer kan uppfyllas. Ett förslag är att komplettera med just denna skrivning under riktlinjerna för Blandad stadsbebyggelse, s. 40 i granskningshandlingen, i denna punkt: "*Bostadsmiljöer ska vara barnvänliga och särskild hänsyn ska tas till barns begränsade rörelsemönster och deras behov av lek, vila, fritid och kultur*." Här kan också Stadsbyggnadskontorets arbete med att nya bostadsgårdar ska få goda mått så att olika gruppers behov kan uppfyllas nämnas.

Naturskyddsföreningen Malmö

genom

Birk Andersson

2022-10-30

Patrik Gertsson, Lena Holmbeck-Gertsson

Klagshamn 2022-10-16

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Fastighet Klagshamn 16:170

Vi emotsätter oss placeringen av den tänkta vägen som planeras parallellt med Borrebackevägen.

Vi vill att vägen placeras längre norrut.

Vi vill inte heller att Hermanstorpsvägen förlängs och blir en genomfartsväg som förbinder den planerade nya vägen och Borrebackevägen.

Vi önskar en bekräftelse på att vårt yttrande har mottagits.

Med vänliga hälsningar,

Patrik Gertsson
Mobil: 0768-870971

Lena Holmbeck-Gertsson
Mobil: 0702-786740

Peder Kristiansson

2022-10-28

Malmö Stadsbyggnadskontor
205 80 Malmö

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Många utmaningar
Förslaget till översiktsplan visar på många utmaningar där den förhöjda havsnivån för mig sticker ut som en av de absolut största. För att på bästa sätt möta dessa utmaningar behövs bland annat samverkan på bred front, över och långt över kommungränsen. Viktiga gränsöverskridande nätverk att ta hjälp av kan bland annat vara Eurocities, där Malmö finns med liksom bland andra Köpenhamn och Hamburg. Värdefullt kan också vara att följa arbetet i det globala storstadsnätverket C40 Cities där Köpenhamn är med.

Malmö knappast halvmiljonstad 2050
Enligt planförslaget kan befolkningen i Malmö uppgå till en halvmiljon 2050, vilket innebär en ökning med drygt 40 procent. Detta ter sig för mig mindre sannolikt vid jämförelse med förväntad befolkningsökning i Sverige, som beräknas stanna vid högst 13 procent till samma årtal. Det eventuella halvmiljonstrecket för Malmö torde därför inte nås förrän klart senare enligt min bedömning.

Varsamhet vid förtätning
För mig är det viktigt att förtätning görs med stor varsamhet och hänsynsfullhet så att inte värdefulla kvalitéer går förlorade. Vad jag hittills sett gör mig inte precis trygg i det avseendet. I en del fall tycker jag det blivit bra, i andra mindre lyckat.

Förtätning påverkar bland annat kvalitéer som luftighet, siktlinjer och ljusförhållanden; kvalitéer av betydelse i trivsel- och attraktivitetshöjande hänseende.

Hänsyn till jordbruksintresset
Som skäl för förtätning anges bland annat att det är viktigt för att spara jordbruksmark. År 2100 har vi ca tre miljoner fler i Sverige och i världen finns det då 3,5 miljarder fler som maten ska räcka till. Förtätning är ett sätt att spara värdefull jordbruksmark. Irö ett större perspektiv är ett annat sätt att satsa på orter eller ställen där god bebyggelse kan skapas utan risk för att komma i konflikt med jordbruksintresset.

Mer grönska
Samtidigt med att Malmö ska förtätas ska staden också bli grönare och hälsosammare. För mig framstår detta som en stor utmaning. Hur klarar man det? Därom förs en del resonemang i planen. Ett sätt är i varje fall att kraftigt öka trädplanteringen längs så många gator som möjligt, helst på båda sidor så att vi får verkliga alléer. Fördelen med alléer är också att de torde ha en dämpande effekt på hastigheten i trafiken eftersom gator med träd på ömse sidor ter sig smalare. Gott om träd gör också miljön trivsammare och hälsosammare. Annat jag också tycker kan göras är att där det passar sig

lägga en smal gräsremsa längs de hus som vetter mot gatan. Exempel på detta finns på många ställen. Inspiration kan hämtas från gamla Malmöbilder. Bra kan också vara att lägga en grön mittren på breda gator.

Inga höghastighetståg med nya regeringen
Enligt planförslaget ska hållbar långväga arbetspendling och turism kunna ske enkelt med höghastighetståg. Med den nya regeringen blir det dock inget av med detta, vilket jag beklagar främst av klimatskäl.

Viktigt med billiga lokaler till föreningslivet
Möjligheten att ta del av och skapa kultur, samt delta i fritidsaktiviteter och föreningsliv, sägs vara en viktig och grundläggande del av stadens sociala infrastruktur och något som stadsplaneringen kan understödja och stärka. Det jag särskilt här vill understryka är behovet av billiga lokaler till föreningslivet.

Varför ledande?
Malmö ska fortsätta utvecklas till en av Europas ledande besöksdestinationer står det i planförslaget. Enligt min åsikt bör riktmärket vara att göra Malmö till en ännu intressantare och attraktivare destination. Om vi sedan hamnar bland de ledande i Europa, det får komma av sig själv.

Hög tid för bevaringsplan
Kulturhistoriskt värdefulla stadsmiljöer, byggnader, parker, trädbestånd och landskapsmiljöer ska enligt planförslaget bevaras och förädlas. Här har det dessvärre syndats mycket i gångna tider. Senast var det gamla tennishallen som föll för grävskoporna. I planförslaget ges heller inga garantier för bevarandet av existerande koloniområden trots deras kulturhistoriska värden. Tiden tycker jag är sedan länge inne för upprättandet av en bevaringsplan.

Bättre låta bli med fler höga hus
Enligt planförslaget ska Malmö präglas av byggnader av olika karaktär och höjd. Det anges att höga byggnader bidrar till profilering, identitetsskapande och kopplar samman Malmö visuellt. Höga byggnader ska vidare enligt förslaget stärka Malmös identitet och bidra till ett rikt och levande stadsliv och utgöra intressanta inslag som ökar orienterbarheten i staden. Tidigare nämns också att byggnader av olika karaktär och höjd bidrar till orientering i staden och att höga hus vid viktiga noder i staden fungerar som landmärken och tydliggör platsers betydelse.

Höga hus på spridda ställen framställs som positivt. Men var finns den forskning eller de undersökningar som stödjer denna uppfattning? Läget tycks dessvärre vara så att det inte finns mycket av forskning eller undersökningar att luta sig mot rörande höghus (eller stadsbyggande överhuvudtaget, inte minst ur social synpunkt). För mig ger höghus lite här och var en taggig, spretig och orolig struktur, som inte precis väcker något behag hos mig. Visst ger det en profilering men inte av det positiva slaget. Det är min uppfattning.

Som motiv för höga hus anges att de kan fungera som landmärken och orienteringspunkter och tydliggöra platsers betydelse. Detta ställer jag mig oförstående till. Dessa motiv känns mycket tunna. Finns det verkligen behov av sådana landmärken och orienteringspunkter? Det har jag mycket svårt för att tro, inte minst i denna digitala tidsåldermed bland annat GPS. Skulle behov finnas av landmärken så räcker det nog med Turning Torso. Förr hade vi Kockumskranen.

När det sedan gäller platsers betydelser kan dessa markeras på mycket enklare, relevantare och begripligare sätt.

Höga byggnader kan nog som sägs bidra till identitetsskapande. Det kan vara sant men allt annat, bidrar inte det också, mer eller mindre, till att skapa identitet? För övrigt hade det varit välkommet med en närmare beskrivning av vilken betydelse som läggs i ordet.

Resonemanget om att höga byggnader kopplar samman Malmö visuellt har jag också svårt att förstå. Hur då kopplar samman? Vilket mervärde kan det ge? Är det verkligen något som känns viktigt? Befinner man sig på marken ser man väl knappast mycket av de höga byggnaderna på de olika ställena i Malmö.

Att höga hus kan bidra till ett rikt och levande stadsliv är ett påstående som jag tycker behöver förklaras närmre. För min del kan jag inte se att höga hus på något sätt är nödvändiga för att få god kvalité i stadslivet.

Ett ytterligare motiv för höga hus kan urskiljas ur meningen om att höga byggnader är särskilt lämpliga i stationsnära lägen samt i områden med god tillgång till service. Tanken tycks vara att höga hus ska bidra till att göra området folkrikare och att det därmed ska bli fler som väljer att åka kollektivt samt att man får ett bättre utnyttjande av befintliga serviceresurser. Men en mer koncentrerad befolkning på sådana ställen anser jag kan skapas utan enstaka höghus.

Mänsklig skala
En variationsrik bebyggelse bör eftersträvas men inom ramen för en lägre höjd. En sådan bebyggelse ger för mig en mer harmonisk, lugnare och tryggare upplevelse. Höga bostadshus har jag dessutom svårt att förena med barnperspektivet – och hur blir det med gemenskapen i sådana hus? Malmö ska ju också vara socialt hållbart. Eftersträvansvärt för mig är att så långt möjligt hålla sig till en mer mänsklig skala med hus ej högre än 5-6 våningar. Detta tycks ju också vara huvudregeln i en stad som Berlin såvitt jag kan finna (21 m). Upp till fjärde våningen tycker jag det finns god eller hygglig kontakt och närhetskänsla till markplanet. På fjärde våningen tycker jag pulsen fortfarande kan fångas från livet på marken.

Bredare trottoarer
Som det heter i planförslaget så är gaturummens utformning viktiga även för stadens sociala liv. Här efterlyser jag fler gator med bredare trottoarer. Bredare sådana bidrar till ett större folkliv, vilket är positivt ur många synpunkter, bland annat trivsel- och trygghetssynpunkt. Regementsgatan mellan Mariedalsvägen och Major Nilssons gatan kan här tjäna som förebild.

Skolplaneringen en särskild utmaning
En utmaning som inte berörs i planförslaget är hur det ska planeras för skolor av de olika slagen. Detta med tanke på den marknadisering som skett på skolans område med allt fler och fler friskolor. Det planmonopol kommunen tidigare hade är nu borta.

Skydda koloniområdena
Malmö stad ska som fastighetsägare utgöra en god förebild när det gäller kulturhistorisk hänsyn. Till de kulturhistoriska värdena räknas stadens koloniområde men här ges inget löfte om att dessa ska bevaras, vilket jag beklagar. Hur var det nu med föresatsen att vara en god förebild?

Satsning på spårvagn ger ett attraktivare Malmö
Ingenting nämns i planförslaget om spårvagnar. Bara att satsning ska göras på kollektivtrafik med högre kapacitet.

För mig framstår det som mycket angeläget att det görs en grundlig satsning just på spårvagn. Med spårvagnar tror jag bestämt att vi får betydligt fler att åka kollektivt till förmån för bland annat klimatet. En gång i tiden var spårvagnarna en viktig del i stadens identitet. Det kan bli så igen. Spårvagnar upplever jag som ett mycket tryggt, stabilt, populärt och charmigt färdmedel. Ett bra spårvagnsnät ser jag också som ett effektivt medel att knyta ihop staden. Den nysatsning som nu görs i Stockholm kan här tjäna som förebild.

En satsning på spårvagn ser jag också som något som gör Malmö mer attraktivt.

PLATSSPECEFIKA SYNPUNKTER

Gamla Limhamn
Limhamns centrum utgör ett mycket trevligt och livaktigt område med bland annat sin pittoreska, torgliknande gatuhörna. Gärna en liten fontän där.

Väl kommen dit känns det lite svårt att slita sig därifrån. För mig bidrar bland annat den rätt småskaliga och varierande bebyggelsen till trivsamheten. Lite mer utrymme för cykelparkering och fotgängare tycker jag skulle vara bra men även ett tillskott av några småväxande träd. Synd att biblioteket inte kunde vara kvar där det låg. För mig är det viktigt att kulturinstitutionerna, inte minst biblioteken, har en god placering i rummet.

Inre hamnen
Till inre hamnen hör Skeppsbron. Detta hamnavsnitt, som på Köpenhamnsbåtarnas tid sjudade av liv och rörelse, har synnerligen goda förutsättningar att bli ett mycket populärt stråk. En rejäl trivselskapande satsning här tror skulle ge god utdelning när det gäller att göra Malmö mer attraktivt. Här skulle ett konstmuseum göra sig väl. Kombinationen av en mycket förnämlig konstsamling och centralt läge i fin omgivning nära centralstationen tror jag skulle göra det mycket välbesökt.

Simhallsbadet
Som förtätningspotential utpekas Simhallsbadet. Denna byggnad bör så långt som möjligt bevaras av bland annat kulturhistoriska skäl. I vart fall bör byggnadsdelen närmast Regementsgatan med sin trevliga entré behållas. Det handlar här om Malmös första egentliga simhallsbad. Inspiration kan hämtas från hur det gjordes med gamla simhallen i Ystad.

Limhamns hamnområde
En annan mycket trevlig plats är Limhamnskajen med sitt breda gång- och cykelstråk. Här finns mycket goda förutsättningar för ett rikt folkliv, inte minst om ett café tillkommer. Bebyggelsen andas harmoni. Huskropparna längs kajen är visserligen ganska höga men inte för höga i förhållande till bredden på gång- och cykelstråket. I stort sett samma kan sägas om motsatta sidan. Vad som bekymrar mig är tanken på solitära höga hus på norra delen av Ön. Det skulle verkligen vara att inte respektera den närliggande bebyggelsen. I stället bör bebyggelsen mer motsvara den på södra delen av ön. Det menar jag ger mer harmoni åt området.

Mycket negativt tycker jag också är tanken på en broförbindelse för gång-, cykel och kollektivtrafik vid inloppet till hamnbassängen. Det skulle påtagligt förändra karaktären och hela andan av området med bland annat en känsla av instängdhet. Låt Ön behålla sin tydliga ö-karaktär. Njut istället av den fina omväg som erbjuds. Med cykel tar det inte många minuter.

Lorensborg
Med Lorensborg och intilliggande stadionanläggning uppenbarade sig något alldeles nytt i stadsbilden som markant skilde sig från det invanda. En kvalitét i stadsdelen är dess stora rymd och luftighet som främst skapas av det breda, unika gaturummet.

Områdets nuvarande kvalitéer och kulturhistoriska betydelse bör noga vägas in vid övervägandena om förändring.

Malmö stadion med sin strama och dominerande prägel, syskon till Nya Ullevi, är samtida och djupt förknippad med de oförglömliga fotbollsvärldsmästerskapen i Sverige 1958. Redan gjord och framförallt planerad förändring gör att det kulturhistoriska värdet på denna anläggning minskar. Nämnda värde bör vägas in vid övervägandena om förändring.

En mycket attraktivhöjande åtgärd, tror jag, skulle vara att komplettera den nya fotbollsarenan med skjutbart tak, precis som i Stockholm på de båda stora fotbollsarenorna. Ska Malmö bli mer attraktivt så är bland annat det här något att tänka på.

Rosengård
Som jag minns så utgör Rosengård det första egentliga miljonprogramområdet i Malmö. Även här finns ett brett och rätt storslaget gaturum som mycket bidrar till att ge området stor luftighet.

Rosengård liksom Lorensborg ser jag som viktiga milstolpar i Malmös byggnadshistoriska utveckling under senare tid. Precis som för Lorensborg bör områdets nuvarande kvalitéer och kulturhistoriska betydelse noga vägas in vid övervägandena om förändring.

Stadiongatan och Eriksfältsgatan
Betydligt mer av träd på ömse sidor av Eriksfältsgatan och Stadiongatan och gärna också gränsremsa mellan träden ser jag som mycket önskvärt. Även en grön mittremsa vore bra. Inspiration kan bland annat hämtas från Lorensborgsgatans del mellan Stadiongatan och Ärtholmsvägen.

Nuvarande cykelbana på Eriksfältsgatan bör förlängas åtminstone fram till Nydalavägen.

Sibbarp
Bygg ingen bro över Barnviken. Låt den behålla sin nuvarande öppna karaktär. Naturaområden bör lämnas orörda såvitt inte starka skäl motiverar ingrepp. Här ser jag inga starka skäl för det.

Sofielunds industriområde
Enskifteshagen tycks mig vara ett mycket populärt grönområde, som det gäller att vara rädd om. Det jag tycker behövs är en breddning av den närliggande gång- och citytunneln under kontinentalbanan. Denna bör breddas och utformas i stil med den som finns under Nobelvägen vid Södervän.

Överhuvudtaget bör gång/cykeltunnlar i den mån de bedöms nödvändiga så långt möjligt utformas på nämnda sätt. Tunnelmiljön känns då tryggare och behagligare. Gärna kantad med små fina blomsterarrangemang.

Pernilla Dehlin

Hej malmö Stad,

Jag skickar härmed min överklagan till era planer för vintire, att avböjja att bygga alla dessa bostäder och hela området.
Vintire by har funnits sen 1800 talet och vi som bor i byn vill fortsätta bo i en by- inte i en stadsdel med ca 2000 bostäder och höghus!

Pernilla Dehlin
0761199309
Management Partners

Pernilla och Håkan Nicklasson

Hej,

Jag önskar uppdatera mina tidigare synpunkter då delar i tidigare mail föll bort.

Vi vill med detta lämna våra synpunkter under granskningen av den kommunövergripande översiktsplanen gällande era planer runt Bunkeflo- och Vintrie kyrkbyar.

Bunkeflo-/Vintrie villaförening fick ej vid tiden kännedom om samrådet då staden skickat detta till fel mailadress, vilket gjorde att synpunkter från oss bybor uteblev då ingen hade fått ta del av informationen.

Vi anser att det märkligt att ni inom staden går ut med förslag där Bunkeflo och Vintrie växer samman. Inom staden borde ni tycka det är viktigt med en tydlig siktlinje så att byarna fortsatt syns vara separerade som de historiskt varit för att bevara den kulturhistoriska miljön.

Er landskapsarkitekt har i mail till mig den 7 december 2020 meddelat att i gällande översiktsplan pekas Bunkeflo kyrka ut som kulturhistoriskt särskilt värdefull och att Malmö Stad anser att kyrkan bör bevaras. Inom pastoratet förs en långtgående dialog kring att riva Bunkeflo kyrka och trots detta planerar ni inom staden utvidga kyrkogården? vilket vi bybor starkt ifrågasätter och emotsätter oss av förekommen anledning. Lokaliseringen är olämplig och det borde finnas lämpligare platser för denna typ av verksamhet i Malmö Stad, så byarna inte växer samman. Bunkeflo kyrka är sedan ett par år tillbaka ej längre i drift och även det borde visa på att det bör finnas lämpligare lokalisering invid ett aktivt samfund i staden.

Såsom många av oss bybor ser det, kan man lätt uppleva att byarna växer samman genom denna stora förändring, och än mer om kyrkan rivs och den inte finns kvar som vare sig skiljelinje eller med sitt kulturhistoriska värde.

Er föreslagna begravningsplats tar dessutom jordbruksmark i anspråk, där vi ser marken som en landskaps kil. Vi ifrågasätter starkt att ni tar jordbruksmark i anspråk för en begravningsplats. Det får man väl enkom göra om det är ett viktigt samhällsintresse? Vi ifrågasätter er bedömning anseende detta.
Jordbruket var en stor del av byarna tidigare och denna stora förändring skulle verkligen påverka kulturmiljön och dess ursprung på ett mycket negativt sätt.

En kyrkogård medför även en ansträngd trafiksituation, och i detta fall i en liten kyrkby/-ar där vägarna inte är och inte heller bör vara byggda för att hantera detta för att bevara den kulturhistoriska upplevelsen. Med närhet till danska gränsen blir kyrkogården också lätt ett tillhåll för både droger och annan mindre smickrande handel. Det har varit incidenter på kyrkogården med polisinsatser pga. droghandel redan innan Hyllie området byggdes upp.

Vi som bybor i Bunkeflo och Vintrie vill behålla vår kyrka och kyrkbymiljö, med den lantidyll som byarna ger och uppfattas idag med sädesfält, hästhagar, djur och natur.
För oss är det viktigt med att bevara kulturmiljön med jordbruket som en gång varit viktigt för byarna när nu staden växer sig allt närmre.

Om ni vänligen vill bekräfta med returnerat mail att ni tagit emot våra synpunkter med uppdateringen och att det är korrekt inlämnat är det uppskattat.

Vänliga hälsningar

Pernilla och Håkan Nicklasson

Wennerbergs gränd 4
21845 Vintrie

Petter de Miranda

Planen på att bygga en kyrkogård över ett så stort åkerområde i anslutning till hyllie kommer medföra otrygghet och förstöra den bykänsla som är kvar av Vintrie.

Med vänlig hälsning,

Post- och telestyrelsen (PTS)

Datum	Vår referens	Sida
2022-10-26	SK1	1(2)
Ert datum	**Er referens**	
2022-06-17	Dnr SBN-2018-1156	

Avdelningen för säker kommunikation

PTS har av Malmö stad ombetts att inkomma med synpunkter på ÖP för Malmö.

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. År 2016 presenterade regeringen en ny bredbandsstrategi ”Sverige helt uppkopplat 2025” där det kortsiktiga målet är att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s år 2020. På längre sikt är målen att 98 procent av alla hushåll och företag i hela Sverige bör ha tillgång till minst 1 Gbit/s senast år 2025 samt att det bör finnas tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig senast år 2023.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl

Postadress:
Box 5398
102 49 Stockholm

Besöksadress:
Valhallavägen 117A
www.pts.se

Telefon: 08-678 55 00
Telefax: 08-678 55 05
pts@pts.se

fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare information.

I detta fall kan det vara lämpligt att kontakta nationella bredbandsaktörer samt aktuella regionala och lokala bredbandsaktörer. Kommunen bör ha en förteckning över vilka befintliga ledningsägare som blir berörda eller liknande funktion. Exempelvis bredbandskoordinatorer bör ha information om potentiella ledningsägare gällande elektroniska kommunikationer.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, ”ledningskollen.se”. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via https://www.ledningskollen.se/

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkrafts-etableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

PTS har inga ytterligare synpunkter.

Region Skåne

1

Regionala utvecklingsnämnden

YTTRANDE

Avsändare Camilla Anderson
Samhällsplanerare
040-675 32 36, 0725-97 14 66
camilla.anderson@skane.se

Datum 2022-10-31
Ärendenummer 2022-PB000174

Adressat
Malmö stad
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande över förslag till översiktsplan för Malmö, Malmö stad, granskning

Region Skåne har mottagit ovanstående granskningshandling för synpunkter.

Region Skåne har ansvar för vård och hälsa i Skåne samt ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag 2010:630 och lagändring 2019:944 om regionalt utvecklingsansvar. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne utgör även en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar avseende riktlinjer för bostadsförsörjning.

Region Skåne har sedan januari 2019 ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne till 2022. Genom regionplaneuppdraget arbetar Region Skåne med att tydligare koppla samman det regionala utvecklingsansvaret och kommunernas översiktsplanering. *Regionplan för Skåne 2022–2040* antogs av Regionfullmäktige den 14 juni 2022. Region Skåne yttrar sig över översiktsplan för Malmö utifrån ovanstående ansvar.

Bakgrund
Översiktsplanen är vägledande för kommande planering och beslut kring hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Översiktsplan för Malmö är en översyn av gällande översiktsplan. Utgångspunkten för översynen är att skapa förutsättningar för att Malmö under den kommande tjugoårsperioden ska kunna växa hållbart med omkring 5 000 invånare per år. Kommunstyrelsen i Malmö stad har inför översynen fastställt att gällande prioriterade inriktningar ligger fast, men att nya förutsättningar för planeringen ska lyftas och att en utblick mot Malmö som halvmiljonstad ska göras. Planens tre prioriterade inriktningar är:

- Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
- Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö
- Nära, tät, grön och funktionsblandad stad

Region Skånes synpunkter
Sammantaget ställer sig Region Skåne positiv till planförslaget och de flesta synpunkter som framfördes i samrådsskedet har tillgodosetts. Nedanstående synpunkter ska framför allt ses som förslag till hur planförslaget kan utvecklas ytterligare.

Regionalt perspektiv

Region Skåne är positiv till att granskningshandlingen förtydligats avseende Malmö som tillväxtmotor och Malmös roll i Skåne.

Sedan samrådet för översiktsplan för Malmö har Regionplan för Skåne 2022–2040 antagits och vunnit laga kraft. Regionplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Texten under rubriken ”Malmö i sitt regionala sammanhang” är inte längre aktuell och behöver uppdateras. *Strategier för det flerkärniga Skåne* upphävdes i samband med att regionplanen antogs.

Översiktsplanens inriktning ligger i huvudsak i linje med regionplanens sex planeringsstrategier.

- Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation

- Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
- Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Stärka Skånes relationer med omvärlden

Förtätning och effektiv mark- och vattenanvändning

Region Skåne framförde i samrådsyttrandet vikten av att växa effektivt och att värna Skånes värdefulla jordbruksmark samt pekade på möjligheten till ett effektivare markutnyttjande i stadens verksamhetsområden. Det är därför positivt att granskningshandlingen har kompletterats med en riktlinje avseende att förbättra förutsättningar för att förtäta befintliga verksamhetsområden. Detta skulle dock kunna framgå även i strategierna kopplade till förtätning.

En prioriterad inriktning i översiktsplanen är att främst växa innanför Yttre Ringvägen, bland annat i syfte att minska behovet av att ta jordbruksmark i anspråk. Det ligger väl i linje med *Regionplan för Skåne 2022–2040* och planeringsprincip *3.5 i - Hushålla med och ta hänsyn till Skånes brukningsvärda jordbruksmark*. Region Skåne noterar att andelen jordbruksmark som tas i anspråk minskat men att betydande arealer fortsatt tas i anspråk. Regionplanen anger att de kumulativa konsekvenserna av exploateringen av jordbruksmark måste ses i ett mellankommunalt, regionalt och nationellt sammanhang över tid och beaktas i den fysiska planeringen. Översiktsplan för Malmö kan med fördel förtydligas med utgångspunkt från detta.

Hållbart resande

Supercykelvägar

Region Skåne ser positivt på att granskningshandlingen har kompletterats med att visa identifierade supercykelstråk i kommunen och en strategi kring dessa. Region Skåne vill understryka vikten av att utveckling av supercykelvägar i Skåne ses som en regional fråga för att binda samman Skånes regionala noder med varandra och kringliggande tätorter. I framtiden kommer cykelresorna vara längre och mer regionala, varför det är av största vikt att samordna arbetet mellan Malmös initiativ till supercykelstråk och det regionövergripande konceptet för *Supercykelvägar i Skåne*. Region Skåne vill tillsammans med Malmö arbeta för att underlätta för pendling med cykel till och från Lomma, Lund (inklusive Hjärup, Åkarp och Burlöv), Staffanstorp, Bara, Svedala samt Vellinge. Region Skåne ansvarar för att alla kommuner i Skåne samt Trafikverket arbetar samordnat med samma

koncept och med utgångspunkt i samma identitetsskapande element för att hjälpa Skånes invånare att välja cykeln som det attraktiva färdmedlet för kortare regionala resor. Region Skåne skapar också finansieringsutrymme för upprustningsåtgärder i bristande cykelinfrastruktur till kommunerna genom den regionala transportinfrastrukturplanen. *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033* antogs i Regionfullmäktige 29 september 2022.

Kollektivtrafik

I samrådsredogörelsen svarar Malmö stad på Region Skånes yttrande om nya stationslägen och regionala noder att *”En av översiktsplanens principer för stationer och stationslägen är att förtäta främst med blandad stadsbebyggelse, lokalisera personintensiva arbetsplatser och besöksmål samt underlätta för smidiga byten mellan olika trafikslag. Allt för en effektiv markanvändning som underlättar för lokal och regional pendling.”* Region Skåne ser positivt på Malmö stads förtydligande men vill fortsatt poängtera vikten av att perspektivet regional tillgänglighet till tillväxtmotorn Malmö ges en hög vikt i utvärderingen av eventuella nya stationer i det fortsatta planeringsarbetet för ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Region Skåne och Malmö stad arbetar gemensamt med att utveckla linjenätet i Malmö. Region Skåne konstaterar att de utpekade stråken i översiktsplanens karta inte helt överensstämmer med de linjesträckningar som Region Skåne och Malmö stad gemensamt har kommit överens om. En gemensam översyn krävs därför av dessa stråk. Region Skåne är positiv till att översiktsplanen pekar ut prioriterade stråk med syfte att vara strukturbildande med extra stor kapacitet och god framkomlighet. Region Skåne saknar dock tydlighet gällande vilka stråk som pekas ut som stomlinje respektive kollektivtrafik med högre kapacitet samt hur dessa två stråktyper definieras. Det är viktigt att de gator som planeras för framtida kollektivtrafik tydligt pekas ut i översiktsplanen för att säkerställa tillräcklig bredd i den efterföljande planeringen. Region Skåne, genom Skånetrafiken, föreslår ett möte för att gå igenom gatunätet samt diskutera igenom vilka linjer som ska pekas ut som stråk i kartan.

Region Skåne ser vidare positivt på att utpekade platser för nya bussdepåer tas med i översiktsplanen.

Region Skåne vill också informera om att arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram, med planerat antagande senast i juni 2025, har startat.

Grönstruktur

Region Skåne ser positivt på att översiktsplanen tydligt lyfter fram betydelsen av att bevara och utveckla grönstruktur och biologisk mångfald. Det ligger i linje med *Regionplan för Skåne 2022–2040* som lyfter vikten av att planera och förvalta tätorternas grönstruktur med utgångspunkt i att stärka dess förmåga att producera ekosystemtjänster och främja biologisk mångfald för att skapa nyttor för hela Skåne samt att förtäta städer och tätorter med hänsyn till den befintliga grönstrukturen. Region Skåne saknar dock ställningstaganden kring tätortsnära natur, vilket regionplanen lyfter i planeringsstrategin *3.3 iii - Förbättra tillgången till tätortsnära natur för nära, vardagligt friluftsliv och kortare utflykter.*

Region Skåne efterfrågar vidare ett tydligare ställningstagande som syftar till att grönstruktur och grön infrastruktur värderas likvärdigt med övriga strukturbildande element i staden såsom bebyggelsestruktur, trafikinfrastruktur och teknisk infrastruktur. Detta så att de satsningar som görs bidrar till en hållbar och hälsofrämjande stadsutveckling. Region Skåne skulle gärna se ett tydligare resonemang kring andelen grönstruktur i relation till den växande befolkningen.

Region Skåne ser positivt på strategin att andelen träd ska öka. Som ett led i att stötta kommunernas arbete med tätorternas grönstruktur genomför Region Skåne ett projekt med utgångspunkt från den nyligen lanserade tumregeln ”3-30-300”, vilken bygger på mångårig forskning om samband mellan grönstruktur och god hälsa. Tumregeln går ut på att alla bör se tre större träd från sin bostad, att 30 % av tätorterna bör täckas av trädkronor och att ingen bör ha längre än 300 meter från bostaden till sin närmaste offentliga grönyta. Syftet med projektet är att utveckla analysmetodik och att undersöka hur stor andel av tätortsbefolkningen i Skånes nio största tätorter som har tillgång till bostadsmiljöer med dessa kvaliteter. Region Skåne uppskattar Malmö stads deltagande och engagemang i projektets workshop. Ett digitalt slutseminarium planeras till den 29 november.

Friluftsliv och regionala vandrings- och cykelleder

Friluftsliv och rekreation har mycket stor betydelse för folkhälsa, fysisk aktivitet, stressåterhämtning, inlärning, välbefinnande och turism och är ett viktigt perspektiv i *Regionplan för Skåne 2022–2040,* inte minst kopplat till Region Skånes uppdrag som hälso- och sjukvårdsaktör och huvudman för Skåneleden och Sydkustleden.

Regionplan för Skåne 2022–2040 anger att ett utvecklat nät av rekreativa leder behöver binda ihop stad och land för att stärka invånarnas tillgång till natur och möjlighet till fysisk aktivitet och rekreation. Regionplanen anger

vidare att när en led pekats ut och fastställts är det viktigt att den tas med i relevanta planer och strategier för att få genomslag och skapa mervärde för Skåne och kommunerna. Detta framgår av planeringsprincip *3.4 i - Synliggör och ta hänsyn till de nationella och regionala lederna för cykling och vandring i den kommunala fysiska planeringen.*

I samrådsskedet framförde Region Skåne behovet av ytterligare beskrivning av hur leder och stråk på landsbygden kan kopplas till innerstaden. Region Skåne ser positivt på att översiktsplanens karta har förtydligats avseende hur de gröna stråken ska koppas till grannkommunerna men vill fortsatt trycka på att Skåneleden och Sydkustleden bör redovisas i såväl text som kartmaterial.

Skåne är det landskap i landet som har lägst andel allemansrättsligt tillgänglig mark per invånare. Det är ofta svårt att röra sig i ett modernt odlingslandskap. *Regionplan för Skåne 2022–2040* lyfter detta i planeringsprinciperna *3.3 ii* vikten av att *Öka tillgängligheten för rekreation och friluftsliv i natur- och kulturlandskapet* samt *3.5 ii - Utveckla odlingslandskapets kvaliteter för biologisk mångfald, vattenfördröjning och infiltration samt rekreation*. I det sammanhanget är det värt att lyfta fram betydelsen av utpekade leder och stråk och deras funktion att uppmuntra till fysisk aktivitet, lokal rekreation, bidra till fossilfritt resande i närområdet, levande landsbygd med näringslivsutveckling och stärkt folkhälsa. Översiktsplanen kan med fördel kompletteras med strategier för hur dessa perspektiv kan omsättas i handling.

Havet och kusten

Region Skåne ser positivt på att översiktsplanen har ett ökat fokus på havet och Öresund och pekar ut Öresund som utredningsområde. Enligt *Regionplan för Skåne 2022–2040* behövs det brådskande initiativ för ett bättre gemensamt skydd av både Öresund, Östersjön och Kattegatt i synnerhet när det gäller de kumulativa effekterna, det vill säga summan av påverkan av många olika aktiviteter.

Gestaltad livsmiljö

Region Skåne ser positivt på att Malmö stad beskriver vikten av att arbeta med stadens arkitektur och kulturmiljö. Gestaltad livsmiljö är ett viktigt perspektiv i samhällsplaneringen för att ta tillvara och utveckla värden som skala, identitet och kulturmiljö. Arkitektur, form och design utgör en betydande resurs i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle och Skånes attraktivitet. Region Skåne vill uppmuntra kommunen att ytterligare

utveckla begreppet gestaltad livsmiljö i översiktsplanen då Malmö har stor betydelse som förebild i regionen. Gestaltad livsmiljö är ett viktigt perspektiv i *Regionplan för Skåne 2022–2040* och *Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design*.

Digitalisering

Region Skåne använder GIS-data från kommunala översiktsplaner som underlag för regionala analyser. En större digital enhetlighet inom den översiktliga planeringen underlättar för detta arbete och skapar förutsättningar för ett mer effektivt mellankommunalt och regionalt samarbete. Med utgångspunkt från ovanstående vill Region Skåne uppmuntra Malmö stad att använda boverkets ÖP-modell som stöd för informationsstrukturen i översiktsplanens kartor. ÖP-modellen är boverkets förslag till en datalagringsmodell för översiktsplanekartor och är en viktig del av arbetet med digitalisering av samhällsbyggnadsprocessen.

Sjukvård

Region Skåne ställer sig positivt till ansatsen att Skånes universitetssjukhus (Sus) verksamhet ska säkerställas. Det är centralt att verksamhetens särskilda karaktär och behov är styrande vid beslut om hur om miljön och markområden som berör sjukhusområdet ska användas, utvecklas och bevaras. Region Skåne delar synen på att sjukhusområdet ska vara integrerat med omgivningen, men anser att flera av de exempel som anges i översiktsplanen är olämpliga och innebär att säkerställandet av verksamheten försvåras. Hälso- och sjukvården utgör en viktig del av det svenska totalförsvaret och den nationella krisberedskapen, vilket ställer särskilda krav på verksamheten, exempelvis i relation till möjligheten till avstängning av delar av området. Genomgående gång- och cykelvägar och att orientera byggnadernas entréer mot omkringliggande gatunät bedöms i detta perspektiv som olämpligt. Säkerheten för såväl verksamheten som patienter kan påverkas negativt. Inneliggande sjuka patienter har behov av vila såväl dagtid som nattetid. Trafik som inte är nödvändig för verksamheten bör undvikas. Vidare vistas på området en koncentration av människor med funktionsvariationer och genomgående cykelväg ger därför speciella tillgänglighetsproblem. Förslagen kan även försvåra tillgodoseende av patienternas behov av sekretess. Det finns således flera hänsyn att ta vid integrering av sjukhusområdet med omgivningen. Detta bör tydligare framgå i översiktsplanen så att de krav som ställs på verksamheten är styrande vid beslut om hur om miljön och markområden som berör sjukhusområdet ska användas, utvecklas och bevaras.

I handläggningen av detta ärende har avdelningen för regional utveckling genom enheterna för regional planering, samhällsanalys, näringsliv och kompetensförsörjning, externa relationer och stöd, miljö och hälsa, transport och infrastruktur, innovation och entreprenörskap, samt avdelningen för hälso- och sjukvårdsstyrning, primärvården, psykiatri och habilitering, Skånetrafiken, Regionfastigheter och Region Skånes kulturförvaltning deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2019-01-31 § 11, reviderad 2021-09-23 § 94.

Med vänlig hälsning,

Lina Wedin
Chef, enheten för regional planering

Detta dokument har signerats av

Användarnamn: Wedin, Lina (222684)
Titel: Chef annan C
Datum: måndag, 31 oktober 2022, 10:35 W. Europe Daylight Time
Innebörd: Godkänd
==========

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd
Segeå-projektet

2022-09-16

stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande granskning ÖP D nr SBN-2018-1156

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd har yttrat sig i ärendet under samrådsskedet och vidhåller de då framförda synpunkterna.

Vi önskar dock även framföra följande med avseende på granskningshandlingarna.
På sidan 28 i dokumentet diskuteras natur- och vattenvård. Här konstateras att Malmös naturområden har minskat trots åtgärder för att återskapa förutsättningar för ökad biologisk mångfald. Som strategi sägs att ”Gröna och blå miljöer, främst artrika och hotade, ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Översiktsplanens genomförande ska som helhet stärka den biologiska mångfalden i Malmö”.
Kommentar: Här kan vi konstatera att värnar man bara om de artrika områdena och hotade arterna/miljöerna så kommer biologisk mångfald att fortsätta att utarmas. De triviala områdena med alldagliga arter är viktiga för både spridning och bevarande av såväl de rara arterna som de triviala arter som också behöver livsrum. Det kommer också att minska ekosystemtjänsterna när antalet naturområden minskar och blir mer ensartade.

Sidan 35 under Klimatanpassning.
Här diskuteras hur fastigheter och anläggningar ska skyddas vid havsnivåhöjning och extrema vädersituationer.
Kommentar: Man tar inte upp problematiken med att översvämningar innebär risker med ökade föroreningar och att vatten från stora skyfall behöver renas för att inte orsaka stora föroreningar.

Sidan 36 Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp
Här diskuteras bräddningar till kanalerna men det förekommer även bräddningar direkt till recipienterna bl a till Risebergabäcken. Detta diskuteras inte alls.
Kommentar: Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att åtgärder för att stoppa bräddningar och nödavlopps påverkan på recipienterna måste tas i beaktande och åtgärdas snarast och det gäller såväl på ledningsnät, pumpstationer och avloppsreningsverk.

Sidan 52 Här har man fått med lite förslag om vattenmiljöer vilket är positivt.
Kommentar: Avsnittet är dock mycket sparsmakat i förhållande till övriga områden med tanke på att vatten är en livsnödvändig resurs vi måste värna om.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd
c/o Christel Strömsholm Trulsson
Kommunhuset
233 80 Svedala
e-post: christel.stromsholm@svedala.se

Org.nr. 802492-5243
bg 5066-6148
040-6268000/6268350
mobil 0709-478350
fax 040-40 05 87

Sidan 60-62 Teknisk försörjning Klimatanpassning vatten
Här har man fått med en hel del bra information om vad behöver göras.
Kommentar: Även här är bräddningar något vi vill framföra som ett viktigt problem att få bukt med.

För Segeåns vattendragsförbund och Vattenråd

Erik Stoy
Ordförande

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: Erik Stoy
Datum: 2022-09-16 15:22
Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:
8642F056EA8BA2D4E2CF9DCAD01B7E2B16E4A0E14F875FDAECB1A799DDF48CFF

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd
c/o Christel Strömsholm Trulsson
Kommunhuset
233 80 Svedala
e-post: christel.stromsholm@svedala.se

Org.nr. 802492-5243
bg 5066-6148
040-6268000/6268350
mobil 0709-478350
fax 040-40 05 87

Malmö stad
Servicenämnden

Datum

Adress

Diarienummer
SN-2022-1109

Yttrande

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Remiss om Granskning av förslag om Översiktsplan för Malmö
SBN-2018-1156

Servicenämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning
Servicenämnden menar att den digitala infrastrukturen borde redovisas separat i översiktsplanen. Vidare anser nämnden att en mer nyanserad beskrivning av utvecklingen av digital infrastruktur och vilka möjligheter och risker den kan medföra bör redovisas.

Yttrande
Servicenämnden anser att det är viktigt att IT-infrastrukturen i Malmö stad, benämnd digital infrastruktur, finns att tillgå och utvecklas i och för Malmö stad. Det är viktigt att även den digitala infrastrukturen synliggörs i samhällsplaneringsprocessen. Detta måste ske i nära samverkan med fastighetsägare, näringsliv och offentliga verksamheter för att kunna skapa förutsättningar och möjliggöra etablering av denna infrastruktur så att den smarta staden, digitala offentliga och digitala privata tjänster, kan tillgängliggöras och nyttjas av medborgarna.

Servicenämnden uppfattar att stadsbyggnadsnämnden anser att IT-infrastrukturen ingår som en viktig del i Malmös utveckling, men redovisas inte separat i översiktsplanen. Detta trots att vissa myndigheter framfört vikten av att området tas upp i samhällsplaneringsprocessen.

Det finns även nationella mål kopplade till den digitala infrastrukturen.

Servicenämnden föreslår stadsbyggnadsnämnden att beakta nedanstående skrivning som ett möjligt tillägg under avsnittet Infrastruktur och regionalt transportsystem på sid 10.

En annan viktig infrastruktur som är en av flera förutsättningar för samhällsutvecklingen idag och imorgon är den digitala infrastrukturen. I översiktsplanen redovisas inte detta område separat men inkluderas i begreppet infrastruktur i hela dokumentet.*
* Digital infrastruktur är enligt definitionerna i Det Digitala Malmö (fastställd av Kommunfullmäktige 2017):

”Digital infrastruktur innebär de tekniska förutsättningar som krävs för att möjliggöra informationsdigitalisering och samhällelig digitalisering. Dessa kan vara trådburet eller trådlöst bredband, standarder och mekanismer som gör kommunikation mellan saker, enheter, informationssystem och människor möjlig.”
För mer information kring den digitala infrastrukturen och digitalisering för Malmö stad läs mer: Det digitala Malmö - Malmö stad (malmo.se)

Utblick 2050
Servicenämnden anser att avsnittet Teknikutveckling, digitalisering, energi och råvaror har generellt en alltför begränsad hållning till den utveckling som pågår och som Malmö är mitt uppe i, varför servicenämnden ber stadsbyggnadsnämnden beakta nedan förslag till formulering:

I ett högteknologiskt digitalt framtida samhälle kan många av de uppgifter och jobb som idag sköts av människor i stället komma att utföras på annat sätt genom exempelvis automatiserade processer, med stöd av robotar, artificiell intelligens etcetera.

Transporter av varor och människor kan ske genom självstyrande fordon som tar sig fram på land, på vatten och i luften. Teknik- och datautvecklingen har hittills medfört stigande förbrukning av energi och resurser som riskerar att ytterligare spä på en miljömässigt negativ utveckling. Teknik- och datautvecklingen kan med rätt inriktning också vara en stor möjliggörare för att reducera energiförbrukning och uppnå positiva effekter kring resursnyttjandet.

Konsekvenserna av framsteg och förändringar inom automatisering är svåra att fullt förutspå. Å ena sidan kan tekniska lösningar bidra till en smidig vardag, ökad frihet och ökade möjligheter till personlig utveckling, både privat och i yrkeslivet. Nya företagsbranscher växer fram med nya möjligheter, till exempel den digitala spelbranschen. Med god tillgång till den digitala infrastrukturen skapas förbättrade möjligheter till ytterligare företagsutveckling genom teknikutveckling och innovationer. Ett annat nytt utvecklingsområde inom digitaliseringsområdet benämns digitala tvillingar som är en virtuell realtidskopia av fysiska system, produkter, byggnader eller processer. Detta skapar möjligheter att i förväg testa, simulera, förvalta med mera. Detta är ytterligare ett digitaliseringsområde där vi idag inte kan överblicka hur stort området blir. Å andra sidan kan minskad mänsklig kontakt skapa alienation, spä på segregation och bidra till ökade motsättningar mellan olika grupper. Arbetslöshet inom vissa yrkeskategorier samtidigt som behovet av arbetskraft inom andra branscher ökar är en annan möjlig konsekvens. Redan idag finns en stor efterfrågan på kompetenser som är svåra att möte inom flertal branscher verksamma inom teknik-, data- och digitaliseringsutvecklingen. Etablering av nya tekniker och branscher kommer skapa ytterligare behov av tillgång till arbetskraft i Malmö. Utbildning och livslångt lärande är viktigt för att säkra försörjningsmöjligheter och demokratiska värden i halvmiljonstaden Malmö.

Ordförande .....

Jan Olsson (S)

Nämndsekreterare

Jim Johannesson

Roland Nilsson (V) har reserverat sig muntligen mot servicenämndens beslut.
Staffan Appelros (SD) har lämnat ett särskilt yttrande.

SJÖFARTSVERKET
Infrastrukturavdelningen

Handläggare, direkttelefon
Olle Lewis, +46 0104784858

Datum
2022-10-28

Vår beteckning
22-03214-2

Ert datum
2022-06-17

Er beteckning
SBN-2018-1156

Malmö Stad
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Sjöfartsverkets yttrande angående Översiktsplan för Malmö

Sjöfartsverket har inga synpunkter på den föreslagna översiktsplanen.

Ärendet har handlagts av infrastruktursamordnare Olle Lewis.

Skanska
SKANSKA
1

2022-10-30

Yttrande granskning Översiktsplan.
Dnr SBN-2018-1156
Malmö, Juni 2022
Version 1.2

Vår kontakt:
Henrik Fajerson
010 448 30 56
henrik.fajerson@skanska.se

Adress:
Skrivaregatan 1
215 32 Malmö

Yttrande på granskningshandling för Översiktsplan Malmö, översyn Juni 2022
Skanska har som markägare, projektutvecklare, byggaktör och engagerad samhällsbyggare tacksamt tagit del av granskningshandlingen för Översiktsplan, Malmö. I det följande lämnas synpunkter på förslaget, generellt kan sägas att vi ser mycket positivt på översiktsplanen.

Malmö har bästa läget och växer kraftigt och har samtidigt utmaningar med segregation, sysselsättningsgrad och otrygghet. Skanska ser fram emot att tillsammans med andra lokala aktörer och Malmö stad ta oss an utmaningarna och bygga vidare på de positiva krafter som finns i staden.

Vi står redo att göra privata investeringar i exempelvis bostäder, kontor, skolor och infrastruktur som skapar värden för framtida generationer. Stadsbyggande och planering har en avgörande roll för att Malmö ska växa hållbart och jämställt framåt. Klimat- och miljösatsningar är inte bara bra för samhället och världen utan också för själva affären. Beroende på vilka investeringar vi gör idag så kan vi påverka utvecklingen framåt och nå de globala utvecklingsmålen tillsammans.

I vissa avseenden skulle Skanska önska en större tydlighet i Översiktsplanen. Detta kommenteras vidare nedan.

Yttrande

Sida 9–12

Vi välkomnar Malmö stads ökade fokus på social och miljömässig hållbarhet. Skanska delar stadens utmaningar och jobbar precis som staden intensivt med Agenda 2030 och de globala klimatmålen, det är viktigt att vi tar gemensamt ansvar för att nå dessa.

- Vi skulle önska att staden även lyfter effektivt nyttjande av markresurser som en punkt att arbeta med, och då att bygga på höjden för att minska klimatpåverkan från byggnationen samt effektiv markanvändning.

Sida 22 och 39

Utveckling av befintliga områden och ny exploatering ska sträva efter att stärka samband mellan olika stadsdelar och bostadsområden. Ny bebyggelse ska utformas och placeras så att den bidrar till stadsliv och trygghet.

- Vi ser positivt på att Malmö stad tydligt pekar ut utvecklingsområden att fokusera på under planens giltighetstid. Några områden som idag inte pekats ut men som borde finnas med är:
- Stadionområdet är inte utpekat som ett nybyggnadsområde i planen men här finns stor potential för att skapa en trygg och tät levnadsmiljö för fler malmöbor.
- Överdäckning av Malmö stationsområde är inte utpekat som exploateringsområde. Genom att bygga över järnvägar och stationsområden knyter vi ihop stadsdelar och människor på ett bättre sätt. Vi tar vara på outnyttjad yta i de bästa lägena och tar inte jordbruksmark i anspråk. Städers centrala delar förtätas och når sin fulla potential.
- Limhamns industriområde är sista pusselbiten mellan Limhamns sjöstad, Ön och ”gamla Limhamn. Bostäder skulle ge området en mer sammanhängande känsla och utnyttja marken på ett mer attraktivt sätt.

- Malmös strategi är generellt att växa inåt, dock ser vi att det inte är lika stora möjligheter i västra Malmö. Vi föreslår generellt fler områden för utbyggnadsmöjligheter av bostäder i västra Malmö.

Exempel:



Sida 23

Genom god planberedskap och samarbete med marknadens aktörer ska bostadsbyggande säkerställas som svarar upp mot den demografiska utvecklingen.

- För att säkerställa planberedskap behöver även gamla planer ifrågasättas. Flexibla synsätt på gamla planer krävs för att skapa förutsättningar för nutida förtätning.

Sida 24

Störst andel förvärvsarbetande finns inom kommersiell service och olika kunskapsintensiva branscher som ryms inom blandad stadsbebyggelse. Malmö stad ska ge förutsättningar för företag att växa genom att möjliggöra en effektiv markhantering i befintliga och nya verksamhetsområden. Stadsmiljöernas utformning ska medge mångfunktionalitet, cirkulär ekonomi, resursdelning och många, varierade arbetsplatser.

- Vi är av uppfattningen att dessa förvärvsarbetare kan rymmas inom blandad bebyggelse men att de trivs absolut bäst i kluster. Kontorskluster bör eftersträvas i regionala knutpunkter, dvs regionala stationslägen (Malmö C, Triangeln, Hyllie S).
- Malmö behöver prioritera ökad sysselsättning (är även en av de tre inriktningarna) för att kunna bära fler invånare. Vi erfar dock ofta att bostäder prioriteras före kontor, verksamheter och arbetsplatser. Tillväxt/utveckling av näringsliv och bostäder behöver gå hand i hand för en väl fungerande stad.

Sida 26

Vi samarbetar gärna med Malmö stad för att utveckla metoder och processer för klimatneutralitet vid markanvisningar, detaljplane- och bygglovsprocesser. Klimatneutrala bygg- och anläggningsprojekt, samt energilösningar i stadens regi ska kunna stå som föredömen nationellt och internationellt.

- För att skapa effektiva och hållbara samarbeten behöver detta arbete lyftas ur de respektive planprocesserna och ske samlat och organiserat. Riktlinjer behöver vara samma för alla parter. Flexibilitet i detaljplaner är en förutsättning för att skapa klimatneutrala byggnader. Något som borde styras och tas upp redan i översiktsplanen. Klimatneutrala byggnader borde prioriteras framför annan bebyggelse.
- Flexibla detaljplaner är en förutsättning för hållbart byggande. På grund av en omvälvande teknikutveckling, agila marknadskrafter och vår accelererande klimatkris krävs att de bestämmelser som ska följas i planer och bygglov klarar av den snabbt föränderliga värld vi idag lever och verkar i. Den bästa lösningen måste gå före en sedan länge förlegad lösning som skapar låsningar och onödiga kostnader. Flexibla planer skulle gynna miljön, näringsliv, boendemiljöer och skapa ett mer levande stadsliv.

Sida 44

Handeln är av avgörande betydelse för stadens attraktivitet och tillväxt. Den tillhandahåller viktig service för medborgarna och generar många arbetstillfällen, särskilt för unga och andra grupper utan högskoleutbildning.

- Vi skulle önska att staden pekar ut tydligare handelsstråk i stället för att krav ställs generellt (i varje hörn på byggnaden) i varje plan. Stråk borde prioriteras i områden som Nyhamnen, Västra hamnen och innerstaden. Handel fungerar bättre samlat vilket ger bärkraft åt verksamheten och ett levande stadsliv i staden.

Sida 56

Satsningar på kollektivtrafik med högre kapacitet ska stödja stadsutvecklingen och skapa stadsmiljöförbättringar i aktuella gatustråk. De ska koordineras med ny och kompletterande bebyggelse, målpunkter och grönska, samt annan trafikinfrastruktur såsom nya cykelbanor och gångmöjligheter. Hållplatslägen ska stärka lokal handel och övrigt näringsliv.

- Vi skulle önska att staden arbetar för tätare trafik på den spårbundna ringlinjen, med mål om 3-4-5 minuters turtäthet. Det ger bärighet åt högre exploatering i centrala delar, samt ger förutsättningar för kontorsetableringar på fler platser och för en blandad stad i fler områden.
- I nuvarande översiktsplan har ett kollektivtrafikstråk söderut som passerar väster om Tyglesjö pekats ut. Reservatet ligger fortfarande kvar i den nya ÖP. Ett förtydligande och klargörande om vad som planeras och ett mer specifikt läge efterfrågas.

Sida 59

Längs järnvägar ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Kontorsbebyggelse ska medges fram till 30 meter från järnvägens spårkant. Bostadsbebyggelse, oavsett boendetäthet, ska medges fram till 80 meter från järnvägens spårkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.

- Kontorsbebyggelse riskerar att användas som ljudbarriär mot olika bil/spår-vägar och skapar dåliga förutsättningar för attraktiva kontor och verksamhetslokaler.
- Vi befarar att konsekvensen blir att man skapar murar av kontor mot alla vägar som inte är attraktiva för hyresgäster att vistas i, vakansen blir hög, hyror låga och marknadskrafterna gör att dessa inte kommer byggas alternativt att de som byggs får låg kvalitet och skapar otrygga områden.

Sida 63

Vid ny- och ombyggnad ska solenergianläggningar integrerade i byggnadens arkitektur eftersträvas.

- Vi ser positivt på solceller och hållbara energilösningar i ny och ombyggnation, men målet måste prioriteras framför den specifika lösningen särskilt givet den snabba utvecklingen på teknikområdet. Att skriva integrerad medför därmed en inlåsning.

Övrigt – Prioritering av jordbruksmark

Skanska ser positivt på att Malmö ska växa till en halvmiljon-stad främst genom förtätning innanför Yttre Ringvägen och vi inser att detta är det enklaste sättet att hushålla med den viktiga resursen jordbruksmark. Vi tror dock att ett stort antal Malmöbor även i framtiden, under olika perioder i livet vill bo marknära och troligen lite mer lantligt. Kan inte Malmö erbjuda denna möjlighet kommer dessa personer mycket sannolikt att söka sig till andra kommuner i närområdet. Detta innebär dels att värdefull jordbruksmark ändå går förlorad, även om det då inte sker inom Malmö stad men det innebär även att Malmö går miste om betydande skatteintäkter.

- Vi föreslår att planen ger en något större möjlighet att utreda möjliga bostadslägen utanför Yttre Ringvägen på platser där det finns goda förutsättningar att bygga kollektivtrafiknära. Redan idag går det att utveckla bostäder som är klimatpositiva och genom innovation och samverkan ser vi att det skulle vara möjligt att skapa klimatpositiva stadsdelar där man genom effektivare odlingssätt även skulle kunna kompensera för den jordbruksmark som bebyggs.

Med vänlig hälsning

Fajerson, Henrik

Digitalt signerad av Fajerson, Henrik
DN: CN="Fajerson, Henrik"
Datum: 2022.10.30 09:38:49+01'00'

Skanska i Malmö
Genom Henrik Fajerson,
OneSkanska Manager

Skogsstyrelsen

YTTRANDE 1(1)

Datum
2022-10-25

SKS Diarienr
2022/2683

Ert Diarienr
SBN-2018-1156

Skogsstyrelsen
Swantje Oostra
Box 63, 28 121 Hässleholm

swantje.oostra@skogsstyrelsen.se
Tfn 0431-294 87
Växel 036-35 93 00

Malmö Stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande avseende Översiktsplan för Malmö - granskningshandling, Skåne län

Översiktsplanen ger ett mycket väl genomarbetat intryck och har en tilltalande och snygg design. Den är också lättillgänglig och lätt att navigera i. Det är mycket positivt att den tätortsnära naturen värnas om. Naturvårdsplanen antogs för 10 år sedan och under den tiden kan nya områden ha skyddats.

Vi har inga ytterligare synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

Skogsstyrelsen ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL.). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

I detta ärende har skogskonsulent Swantje Oostra beslutat.

Swantje Oostra

Skånes Ornitologiska Förening

Falsterbo fyr, Fyrvägen 35
SE–239 40 Falsterbo
Sweden

Arlöv 31 oktober 2022

Malmö stad
Stadsbyggnadskontoret
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Yttrande angående granskning av Översiktsplan. Dnr SBN-2018-1156

Skånes Ornitologiska Förening tackar för möjligheten att yttra oss över Malmös översiktsplan.
Vi har tittat på de delar som berör vår intressesfär och det är svårt att hitta något att anmärka på vad gäller intensioner. Om verkligheten blir så som det uttrycks i de olika strategitexterna finns det anledning att vara nöjd. Låt oss hoppas att det blir så.

SkOF har alltså inte mycket konkret att kommentera men två saker tål att nämnas. Ett gäller den ofta omtalade tillgängligheten för allmänhet i såväl parker som övrig natur. Det är givetvis mycket viktigt att allmänheten engageras och får möjlighet till rekreation och upplevelser. SkOF inser detta och är av samma åsikt. Men det gäller att tänka till så att tillgänglighet inte blir på bekostnad av biologisk mångfald i känsliga områden. I vissa områden, t.ex. strandängar längs kusten, fungerar inte kombinationen människa och djurliv. I sådana fall blir det djurlivet som påverkas negativt om tillgängligheten planeras fel eller blir för omfattande.

Det andra ämnet handlar om eventuella nya utfyllnader i Öresund. Sådana planer anas för framtiden i vissa stycken i planen. I dagsläget finns en sådan plan för Norra hamnen och den har SkOF i ett tidigare yttrande erinrat mot.
Om nya planer på utfyllnader börjar ta form är det mycket viktigt att biologiska frågor finns med från början och inte kommer i andra hand när planerna är mer cementerade.

För Skånes Ornitologiska Förening

Kenneth Bengtsson

SMT Malmö Partner Holding AB (SMT)

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

SMT Malmö Partner Holding AB (SMT) avser utveckla en ny stadsdel på det område som idag används för hästsportsverksamheten Jägersro Trav & Galopp. SMT vill därför inkomma med synpunkter på granskningshandlingen av justerad Översiktsplan för Malmö.
I januari 2022 överlämnade SMT in ett inspel till Malmö, ”Vad vi vill med Jägersro”, som visar hur Jägersroområdet skulle kunna utvecklas till en socialt sammanhållen, tät, grön, resurssnål och funktionsblandad stadsdel. Inspelet ligger helt i linje med de prioriterade inriktningar (sid 15) och strategier (sid 21-) som ÖP beskriver.
Med undantag av nedanstående synpunkter har SMT inget övrigt att erinra mot innehållet i Översiktsplanen.

Bebyggelsetäthet (sida 42)
Täthetsgraden är en avgörande faktor för att kunna utveckla en ny stadsdel enligt intentionerna i Översiktsplanen. En tät stad möjliggör ett effektivt utnyttjande av mark, minskar miljöbelastning och biltrafik, möjliggör skapande av en resurssnål, effektiv bebyggelse och skapar förutsättningar för effektiv kollektivtrafik och samhällsservice (sid 19-20). En tät stad skapar närhet och bidrar tillsammans med en variation av boendeformer till social sammanhållning.
I Malmö:s riktlinjer för höga hus har Jägersroområdet pekats ut som en möjlig plats för prövning.
SMT har genom sin föreslagna strukturplan i dokumentet ”Vad vi vill med Jägersro” kunnat visa att en täthetsgrad motsvarande nivå 3 fungerar mycket väl enligt intentionerna i Översiktsplanen. Vi menar att en lägre täthetsgrad för området skulle strida mot de prioriterade inriktningarna (s 19-20) och skulle slösa med resurser och markanvändning.
Den i granskningshandlingen på sidan 42 presenterade täthetsgraden för Jägersroområdet kan tolkas ha en lägre täthetsgrad än 3 och står då i strid med Översiktsplanen i övrigt.
För de av Malmös senast tillkomna utbyggnadsområden som finns i kunskapsdokumentet ”Täthet- ett planeringsunderlag” *(Hyllie Allé, Glasbrukskajen, Sundskajen, Cementen, Segepark och Flagghusen/ Fullriggaren)* har exploateringsgraden som median legat på e= 1,6, dvs en högre täthetsgrad än den SMT föreslår.

SMT föreslår att åsätta Jägersroområdet Täthetsgrad 3 i bebyggelsetäthet i Översiktsplanen (sid 42).

Öresundsmetron
Den 7 september beslutade Kommunstyrelsen om att starta arbetet med en fördjupad översiktsplan för Öresundsmetrons exakta sträckning med placering av stationer och vidare fortsättning efter Malmö C. I beslutsunderlaget konstateras att en fortsättning av metron mot Jägersro möjliggör en fortsatt omvandling av verksamhetsområden i östra Malmö. Samma dag beslutades också att starta arbetet med fördjupad översiktsplan för Jägersroområdet där ett reservat för framtida metrostation ska ingå.

SMT föreslår att Översiktsplanen uppdateras och förtydligas i de delar som rör Öresundsmetron, i enlighet med de beslut kommunstyrelsen tog den 7 september

Postadress
SMT Malmö Partner Holding AB
c/o Hall
Guletorpsvägen 54
233 35 Svedala

Besöksadress
Korsvirkeshuset, Jägersro Trav & Galopp
Malmö

+46 709 49 49 82
www.projektjagersro.se

Kollektivtrafik

I Översiktplanen (sid 56) visas bl a framtida linjer för kollektivtrafik med utökad kapacitet (rödprickat) samt planerade nya kollektivtrafiknoder. Den framtida utbyggnad av Linje 5 som passerar Agnesfridsvägen österut (lila markering) menar vi har en felaktig sträckning. Linjen borde istället ansluta till ny kollektivtrafiknod Agnesfridsvägen/Jägersrovägen så att nätet blir så effektivt som möjligt och anpassas till nya större behov i och med Jägersroområdets utbyggnad.



Granskning av vissa sifferuppgifter

SMT har stämt av vissa motstridiga sifferuppgifter som står omnämnda i Översiktsplanen och på hemsidan ”Kapacitet i utbyggnadsområden” på Malmös webb.

Utifrån en antagen täthetsgrad 3 och med användandet av Malmös egna nyckeltal för grundskole- och förskoleplatser föreslår vi att följande tal används konsekvent i Översiktsplanen och de underliggande dokumenten.

Antal bostäder:	4000
Antal arbetsplatser i kontor:	1000
Antal grundskoleplatser:	1000 (faktor 0,25)
Antal förskoleplatser:	400 (faktor 0,1)

Malmö 2022-09-19
SMT Malmö Partner Holding AB

Anders Hall
vd

Postadress
SMT Malmö Partner Holding AB
c/o Hall
Guletorpsvägen 54
233 35 Svedala

Besöksadress
Korsvirkeshuset, Jägersro Trav & Galopp
Malmö

+46 709 49 49 82
www.projektjagersro.se

Statens fastighetsverk (SFV)

Yttrande

Datum	SFV diarienummer	Sida
2022-10-19	1928/22	1 (5)
	Er beteckning	
	SBN-2018-1156	

Handläggare
Mikael Almén, 010-478 74 89
Dok.ansvar/Godkänd/Projektägare
Annakarin Wiberg
Organisation/Område
Projekt- och specialistavdelningen

Malmö Stad
Stadsbyggnadskontoret
Malmö stad
205 80 Malmö

stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Granskningsyttrande - Översiktsplan för Malmö

Inledning

Statens fastighetsverk (SFV) har mottagit inbjudan till Översiktsplan för Malmö i granskningsskedet. SFV har tagit del av allmänt tillgängligt material på kommunens webbplats. Den gällande översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige den 31 maj 2018. Översiktsplanen var ute på samrådsremiss våren/sommaren 2020. SFV yttrar sig utifrån sitt fastighetsinnehav över de allmänna intressen som de representerar vilket i Malmö är kulturmiljö-, högskole-, jordbruks- och naturvårdsfrågor.

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom. SFV:s uppdrag beskrivs i myndighetens instruktion och årligt regleringsbrev. De fastigheter SFV ska förvalta är de som staten långsiktigt behöver för speciella ändamål, fastigheter som är av stort kulturhistoriskt värde för vilka staten har ett särskilt ansvar, fastigheter som under århundraden har tillhört kronan eller har donerats till staten.

SFV har ett långsiktigt förvaltningsperspektiv och många av SFV:s objekt är statliga byggnadsminnen (SBM) med Riksantikvarieämbetet som tillsynsmyndighet.

SFV förvaltar cirka 4000 byggnader och en sjundedel av Sveriges markyta.

Malmöhus slott (SBM), Residenset (SBM), Musikhögskolan och Landshövdingen är exempel på objekt/fastigheter som SFV förvaltar i Malmö stad.

Sammanfattning

SFV tillstyrker de mål som redovisas och de prioriterade inriktningarna, utbyggnads strategier och planeringsstrategier som tagits fram som en översyn utifrån den gällande översiktsplan från 2018.

SFV ser positivt på att kommunen beaktar SFV:s synpunkter i framtida utredningar avseende öppna siktlinjer från skyttevåningen i Malmöhus slott mot Öresund.

SFV ifrågasätter dock vad kommunen i nästa skede menar med att det inte får ske på bekostnad av stadens övriga utveckling.

SFV ser vidare positivt på att hänsyn kommer att tas till avläsbarheten av Malmös gamla kustlinje i framtida strategier och underlag.

SFV anser dock att det hade varit önskvärt att i översiktsplanen få vissa ställningstaganden från kommunen kring olika riksintressens prioriteringar utan att dessa påkallats. SFV menar vidare att i den mån kommunen vill använda Översiktsplanen för Malmö som stöd för en viss markanvändning i ett område måste

detta tydligt framgå av granskningsförslaget. Annars kvarstår prövningen mellan olika riksintressen och orsakar framtida otydlighet och oförutsägbara planeringssituationer.

Planförslaget och redovisning

Malmö stads översiktsplan, granskningsförslag består av en inledning där Malmös förutsättningar redovisas, prioriterade inriktningar, strategier, riktlinjer med kartor samt utblick mot 2050 då Malmö kan komma att vara en halvmiljonstad. I separata dokument finns en miljökonsekvensbeskrivning och en hållbarhetsbedömning som redovisar och resonerar kring översiktsplanens konsekvenser för en hållbar utveckling.

Förutsättningarna

Här beskrivs förutsättningarna för Malmö att växa hållbart samt hur översiktsplanen och planeringen förhåller sig till globala, nationella och regionala mål planer och program. Sist förs en diskussion om genomförande av översiktsplanen.

Prioriterade inriktningar

De prioriterade inriktningarna pekar ut de övergripande målsättningarna för att Malmö ska utvecklas hållbart.

Strategier

I detta avsnitt finns strategier för att nå de prioriterade inriktningarna uppdelade i olika teman. Under de flesta temana finns även länkar till fördjupande dokument inom området men som inte är en formell del av översiktsplanen.

Riktlinjer med kartor

Här redovisas riktlinjer för den efterföljande planeringen tematiskt och geografiskt i olika kartlager. Här finns också länkar till gällande fördjupade översiktsplaner.

Utblick 2050

Utblick mot år 2050 då Malmö enligt prognoser kan komma att vara en halvmiljonstad.

SFV:s samlade bedömningar av Malmö stads översiktsplan i granskningsskedet 2022.

SFV redovisar en samlad bedömning av de mål, inriktningar, utbyggnadsstrategier och placeringsstrategier som översiktsplanen anger. Fokus av de synpunkter som framförs från SFV ligger av naturliga skäl på de kulturhistoriska fastigheter som SFV har att förvalta.

SFV verkar för en hållbar samhällsutveckling samt att långsiktigt och hållbart förvalta kulturhistoriska fastigheter av mycket högt nationellt kulturhistoriskt värde. I Malmö förvaltar SFV bland annat borganläggningen Malmöhus slott och Malmö residens vid Stortorget.

SFV valde i samrådsyttrandet att beskriva dessa två kulturhistoriska fastigheters särart samt att kortfattat beskriva historik och de upplevelsemässiga värden de besitter.

SFV väljer här att hänvisa till vårt tidigare samrådsyttrande och till de vårdprogram som så omsorgsfullt tagits fram för dessa objekt och som finns angivna i bilaga 1. Istället väljer SFV i granskningen redovisa de fyra utpekade synpunkter som framfördes i samrådsskedet och hur kommunen i sitt fortsatta arbete valt att bemöta dessa.

Riksintressen (sid 38 i samrådsredogörelsen)

Statens fastighetsverk saknar redovisning av kommunens ställningstagande av vad som prioriteras högst då riksintressena står i strid mot varandra, även om det står skrivet att dessa får behandlas vidare i fortsatta fördjupningar, fördjupade översiktsplaner (FÖP) planprogram och detaljplaner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: *Malmö stad genomför inga prioriteringar mellan statens olika riksintressen om det inte är påkallat. Det är i regel först när reella förändringar föreslås inom eller i anslutning till riksintressena som det klargörs på vilket sätt och i vilken omfattning de berörs. Det är också då Malmö stad värderar konsekvenserna på de värden riksintressena har att bevaka.*

Utredningsområden i markanvändningskartan (sid 60 i samrådsredogörelsen)

Statens fastighetsverk ställer sig frågande till bebyggelse inom U1 (Hamninloppet) med en lägsta nivå på tre meter över havet utan att Malmöhus slotts kulturhistoriska och upplevelsemässiga värden påverkas negativt. En öppen siktlinje från skytte-våningen i Malmöhus slott mot Öresund är av grundläggande betydelse för förståelsen av den historiska platsen och möjligheten att öka attraktionskraften för anläggningen som ett viktigt besöksmål i Malmö och i regionen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar*: Stadsbyggnadskontoret tar med Statens fastighetsverks synpunkt till de framtida utredningarna.*

Stadens arkitektur och kulturmiljö (sid 72 i samrådsredogörelsen)

Statens fastighetsverk anser att Malmöhus slotts historiska placering vid havet framgent förtydligas genom att dels tillgängliggöra skyttevåningens utsikt över sundet, dels att genom framtida planering öka slottets kontakt med vattnet. Det är också viktigt att den visuella uppdelningen mellan den äldsta staden och de utfyllda partierna norr om staden fortsatt är tydliga. Statens fastighetsverk är positiv till att Malmö vill utveckla staden med strategiska platser och stråk och menar att Malmöhus slott kan vara en värdefull resurs i denna utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: *Stadsbyggnadskontoret ser Malmöhus slott som en strategisk plats i staden och är positivt till att skyttevåningens utsikt över sundet tillgängliggörs, men menar att det inte får ske på bekostnad av stadens övriga utveckling. Strategin som anger att arkitektoniska och kulturhistoriska värden liksom stadsdelarnas olika karaktärer ska värnas, behålls till granskningshandlingen.*

Klimatanpassning (sid 91 i samrådsredogörelsen)

Statens fastighetsverk ser framtida omfattande skyddsbarriärer som nödvändiga men att det samtidigt är viktigt att de inte försämrar kontakten mellan staden och havet i för hög grad. I det framtida arbetet önskar Statens fastighetsverk att hänsyn tas till Malmös tidigare avgränsning och möte med vattnet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: *Inom arbetet med en strategi för kustskydd, som kommer att utgöra underlag till översiktsplanen och vägledning för annan planering i Malmö, kommer hänsyn tas till avläsbarheten av Malmös gamla kustlinje.*

SFV:s sammanfattade synpunkter och kommentarer till det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

SFV ser positivt på att kommunen tar med sig SFV:s synpunkter i framtida utredningar avseende öppna siktlinjer från skyttevåningen i Malmöhus slott mot Öresund men ställer sig frågande till vad kommunen i nästa skede menar med att det inte får ske på bekostnad av stadens övriga utveckling.

SFV ser också positivt på att hänsyn på avläsbarheten av Malmös gamla kustlinje kommer att tas i framtida strategier och underlag.

SFV anser dock att det hade varit önskvärt att översiktsplanen hade klargjort vissa ställningstagande från kommunen kring olika riksintressens prioriteringar utan att dessa påkallats. SFV menar vidare att i den mån kommunen vill använda Översiktsplanen för Malmö som stöd för en viss markanvändning i ett område måste detta tydligt framgå av granskningsförslaget. Annars kvarstår prövningen mellan olika riksintressen som kan orsaka framtida otydlighet och oförutsägbara planerings-situationer.

Beslut

I detta ärende har ställföreträdande direktören för projekt- och specialistavdelningen Christian Levander beslutat. Specialist fastighetsrätt Mikael Almén har varit föredragande. I handläggningen har också fastighetschef Maria Nordh, kulturmiljöspecialist Malin Lindström och enhetschef fastighetsrätt Jon Granstedt deltagit.

Christian Levander

Mikael Almén

Bilaga 1.

Förteckning över vårdprogram för statliga byggnadsminnen (SBM) som SFV förvaltar i Malmö Stad. Samtliga fastställda vårdprogram går att rekvirera från SFV:s ritningsarkiv.

Objektnr	Byggnads-/ anläggningsnamn Anmärkning	Årtal och diarienummer för vårdprogram	
M001001	MALMÖ RESIDENSET	2002	224-0584/02
	Malmö Residenset		
M017102	MALMÖHUS SLOTT	2009	224-1592/09
	Malmöhus Slott		

Statens geotekniska institut (SGI)

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Granskningsyttrande 1 (1)

Datum 9/14/2022
Diarienummer 5.1-2206-0628

Vår referens
Maria Freiholtz

Er referens
Länsstyrelsens dnr 401-20429-2022

Malmö Stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Länsstyrelsen Skåne län
skane@lansstyrelsen.se

Översiktsplan för Malmö kommun

Granskningsyttrande

Statens geotekniska institut (SGI) har från Malmö kommun, Skåne län erhållit rubricerad översiktsplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Underlag:

1 ÖP granskningshandling juni 2022
2 ÖP samrådsredogörelse mars 2022
3 Hållbarhetsbedömning 31 mars 2022
4 https://gis.malmo.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=68e99f032c874262a299ecf031ae8f5f

SGI:s synpunkter

SGI har under samrådsskedet yttrat sig, (2020-05-07, 5.1-2003-0269) och då bland annat framfört att geotekniska förutsättningar bör redovisas i planen och att kommunen behöver hantera hur effekter av ett förändrat klimat påverkar de geotekniska riskerna. Vidare saknade SGI en beskrivning av vilka konsekvenser översvämningsskydd kan ge för stabiliteten. Frågan om kusterosion lyftes som särskilt viktig att hantera i planen. I samrådsredogörelsen anger kommunen att översiktsplanen ska kompletteras med riktlinjer för minskad erosion längst vattendrag. SGI kan dock inte se att en sådan komplettering är gjord. Övriga synpunkter som framfördes i samrådsskedet kvarstår och planen bör därför justeras inför antagande.

Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har tagits av Enhetschef Maria Kristensson, efter föredragning av handläggare Maria Freiholtz.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Planenheten
Enligt uppdrag

Maria Freiholtz

Statens geotekniska institut

581 93 LINKÖPING
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35

Telefon: 013-20 18 00
E-post: sgi@sgi.se

Bankgiro: 5211-0053
Org.nr: 202100-0712

SVEDALA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN

PROTOKOLL
Sammanträdesdatum: 2022-10-10

§ 149

Remissyttrande över granskningshandlingar om Översiktsplan för Malmö

Dnr 2020-000117

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att som svar från Svedala kommun översända tjänsteskrivelsen som sitt yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Svedala kommun har tagit del granskningshandlingen av Översiktsplan för Malmö och lämnar följande yttrande.

Sedan samrådet har handlingarna utvecklats med en tydligare markanvändningskarta och tydligare platsspecifika ställningstaganden.

Svedala kommun ser positivt på att frågor angående regional cykling har utvecklats och att Malmö stad anser att finns behov av ett primärt huvudcykelstråk öster om Oxie samt även mot Bara. Svedala ser även fram emot kommande samarbete i åtgärdsvalstudien för väg 841 och hoppas det kan bidra till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Svedala kommun lämnade i samrådet synpunkter som inte arbetats in i översiktsplanen, en satsning för förbättrad kollektivtrafik till Malmö Airport samt förbättrat samarbete kring Torup som destination för det rörliga friluftslivet. Svedala kommun fasthåller yttrandet och anser att det är viktigt att Malmö Stad ser till viktiga målpunkter utanför kommunen för att tydliggöra de mellankommunala frågorna. Det är viktigt att i skapandet av en regional motor inte glömma bort Malmö Airport som nod för kommunikationer, då flygplatsen idag har en viktig funktion för nationell säkerhet, för nationella kommunikationer samt är en del av Ten-T nätverket. Flygplatsen har idag endast kommersiell kollektivtrafik och Svedala kommun skulle gärna se ett gemensamt arbete med Malmö stad för att skapa en linje i Skånetrafikens regi. Angående Torup, är det ett viktigt rekreationsområde i Svedala kommun för framför allt för Malmöbor. I och med att det inom Malmö stad finns få rekreationsområden av denna storlek och att staden dessutom förvaltar naturområdet och finansierar en busslinje till området anser Svedala kommun att det ligger i Malmö stads intresse att utveckla frågorna i översiktsplanen gärna i samarbete med Svedala kommun.

I övrigt önskar Svedala kommun ett tätare samarbete i frågor rörande kollektivtrafik. Det finns en symbios mellan kranskommunerna och Malmö som regional kärna, där arbetskraften till stor del bor utanför Malmö och har sin arbetsplats i staden. Om och när kollektivtrafiken läggs om i Malmö, exempelvis likt förändringar med nya linje 150, behöver kranskommunerna tidigt få vara med i dialogen med Skånetrafiken. Förändringar och begränsningar in i Malmö påverkar människors vardagsliv. Innebär det att alltmer omständliga resor riskeras symbiosen och fler kan komma att välja bilen framför kollektivtrafiken.

SVEDALA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN

PROTOKOLL
Sammanträdesdatum: 2022-10-10

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse/remissyttrande av samhällsstrateg Lisa Dieckhoff, 2022-09-15

Missiv om remissen från Malmö Stads

Översiktsplan för Malmö - granskningshandling, juni 2022

Hållbarhetsbedömning

Beslut skickas till

Malmö stadsbyggnadskontor, dnr SBN-2018-1156

Malmö Stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Svensk Handels yttrande över granskning av ÖP Dnr SBN-2018-1156

Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företräder 9 000 små, medelstora och stora företag med nära 300 000 medarbetare, får med anledning av granskningshandlingen anföra följande:

Allmänna synpunkter

Ett levande näringsliv i en stad och stadskärna skapar attraktivitet och trygghet. Handeln har en central roll i att skapa attraktiva, hållbara städer för såväl invånare, besökare som företag. Dessutom är handeln en viktig jobbskapare. Bara i Malmö är nästan 25 000 personer sysselsatta inom handeln. Det motsvarar 13 procent av alla sysselsatta och gör handeln till en av de största arbetsgivarna i staden.

Handeln befinner sig i en förändring. Pandemin förde med sig stora påfrestningar på en bransch som redan utmanats av bland annat internationell konkurrens och digitalisering. Nu har nya mörka moln svävat upp på himlen i form av inflation och ökade kostnader vilket leder till att hushållen håller hårdare i sina plånböcker och handeln än en gång ser flöden och intäkter minska.

Förändringen handeln genomgår kräver ny kunskap och planering för dem som fattar de stora, övergripande besluten. Handeln behöver prioriteras och få en naturlig plats i diskussioner och beslut rörande Malmö och stadens utveckling. Handeln behöver tidigt involveras i strategi- och planprocesser och kunskapen om handelns förändring och förutsättningar behöver öka. Malmö behöver löpande genomföra handelsutredningar att använda som beslutsunderlag inför översikts- och detaljplanering med svar på frågor såsom hur handeln ser ut idag och hur prognosen för framtidens handel ser ut. Vilka områden är lämpliga för expansion och var kan marknaden anses mättad. Handelslägen måste vara balanserade inom staden så att de är i rätt storlek och på rätt plats för att ha bäst möjligheter att frodas.

Vidare är såväl den faktiska som den upplevda otryggheten i Malmö en central fråga för handelns aktörer. Handel, caféer och restauranger bidrar i hög grad till det trygghetsskapande arbetet i en stad genom generösa öppettider, upplysta skyltfönster och förmågan att attrahera

människor till en plats. Samtidigt gäller det omvända – på platser där varken näringsliv eller människor vill vara finns grogrund för otrygghet och kriminalitet. Stor vikt måste därför läggas vid att attrahera näringsliv och skapa förutsättningar för en stark handel och levande kvällsekonomi i det trygghetsskapande arbetet i Malmö. Ytterligare en nyckel till framgång är att näringslivet och handeln i synnerhet involveras i det brottsförebyggande arbetet då där finns stort engagemang i frågan och dessutom stor kunskap om platsen de verkar på och dess förutsättningar. Med rätt förutsättningar kan handel och det övriga näringslivet vara en nyckelaktör i arbetet med att förebygga brottslighet i Malmö.

Synpunkter på utredningens förslag

Utöver ovan nämnda vill Svensk Handel särskilt framhålla följande.

Den fysiska handeln kommer inte att försvinna, men som också konstateras i granskningshandlingarna är det en bransch i stor förändring, både nu och framåt. Det krävs därför en medveten och aktiv planering av platser som inrymmer handel. I planeringen behövs en förståelse för handelns mest kritiska framgångsfaktorer för att fortsätta bidra till stadens attraktivitet. Handeln behöver involveras tidigt i planeringsprocesser, och handelsutredningar bör löpande genomföras så att aktuell kompetens finns om handelns förutsättningar. En handelsutredning kan med fördel ligga till grund för en handelspolicy för var i staden handel ska finnas, i vilken storlek och på vilket sätt. Handelspolicyn kan, och bör knytas mot översiktsplan och infrastruktursatsningar.

Malmö är en stad med flera väletablerade handelsplatser, och Svensk Handel delar granskningshandlingarnas ståndpunkt att innerstaden ska stärkas och anpassas till handelns strukturomvandling samt förändrade mobilitets- och konsumtionsmönster. Det är också positivt att det lyfts fram att utformning, storlek och läge på nya handelsetableringar främst ska ske så att de stärker befintliga handelsplatser.

Tillgänglighet är, och kommer fortsätta att vara, en avgörande faktor för handeln. Även om det går att anta att bilberoendet över tid kommer att minska, är bilen fortfarande det främsta valet av färdmedel till butiker och handelsplatser. När staden ser över olika trafikslags utrymme och tillgänglighet är det viktigt att förändringarna svarar efter förändrade behov, och inte i alltför stor utsträckning försöker styra dem. Skulle biltillgängligheten eller antalet parkeringsplatser begränsas kraftigt skulle det i hög grad resultera i att konsumenten väljer en annan handelsplats än tidigare, vilket riskerar att minska flöden drastiskt. Minskade flöden och sämre tillgänglighet kan leda till försämrat utbud för stadens invånare då butiker över tid kan tvingas stänga eller flytta. Därför måste de alternativa färdmöjligheterna finnas på plats före det att tillgängligheten för biltrafikanterna försämras. Även gällande tillgänglighetsfrågan är genomförandet av tidiga konsekvensanalyser av planerade förändringar av yttersta vikt.

Det är avgörande för staden att också ta höjd för framtidens varulogistik. Liksom konstateras i granskningshandlingen förändras godshanteringen bland annat på grund av ökad e-handel. Inom transportsektorn fokuserar hållbarhetsarbetet till stor del på ruttoptimering och en mer hållbar fordonsflotta, men varorna kommer även i framtiden att behöva transporteras till och från butiker, samt hem till konsumenter. Detta måste det finnas kapacitet för i staden. Det är

positivt att utredningen inte bortser från detta, men det är även i denna fråga viktigt att stadens beslut sker i takt med näringslivets och konsumenters förändrade beteenden. Hänsyn till detta behöver tas i infrastrukturplaneringen.

I översiktsplanen nämns att för att kunna fullfölja dess intentioner förutsätts följduppdrag och operativa handlingsplaner av olika slag. Svensk Handel står till stadens förfogande i detta arbete, för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för stadens handel.

SVENSK HANDEL

Stefan Kvarfordt

Marie Enhörning

SGU Sveriges geologiska undersökning

YTTRANDE

Vårt datum: 2022-09-22 **Ert datum:** 2022-06-17

Vårt diarienummer: 33-1471-2022 **Er beteckning:** SBN-2018-1156

Handläggare
Magnus Johansson
018-17 91 77

Malmö stad
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Remiss granskning av översiktsplan för Malmö stad

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2022-06-17 tagit emot ovanstående ärende för yttrande. Med anledning av detta vill SGU framföra följande.

Klimat- och Georelaterade risker

Frågor som berör samhällets motståndskraft mot extrema händelser kopplade till exempelvis värmebölja, nederbörd, översvämning, ras och skred, mm. är mycket viktiga att beakta inom all fysisk planering. Det kan röra sig om grönstruktur och markbeläggning i städer; hur topografi, hus och konstruktioner kan påverka vattenflöden och risk för översvämning; hur vatten, topografi, jordart och berggrund under vissa förutsättningar kan samverka och öka risk för sättningar och markrörelser.

För att kunna förutse potentiella risker och inleda åtgärder som kan förebygga, förhindra eller mildra eventuell framtida skada krävs ofta förutseende och kunskap inom många olika fackområden jämte analys och beräkning av eventuell påverkan. I andra fall är förebyggande arbete jämförelsevis enkelt om man bara blir medveten om en potentiell risk. Men framför allt behövs en helhetssyn hur naturliga förutsättningar påverkar *och samtidigt påverkas av* samhällets infrastruktur, byggnader och konstruktioner och vilka ändrade förutsättningar ett förändrat klimat kan ge.

Materialförsörjning

Det är vitalt att samhället idag och i framtiden har tillgång till bergmaterial av lämplig kvalitet och att täkter är placerade så att långa transporter undviks.

Samhällets materialförsörjning med ballast, krossprodukter och natursand är ofta en mellankommunal fråga då enskilda täkter kan leverera till större geografiska områden. Tillgång på lämpligt material av hög kvalitet behöver säkras över längre tid. Täktlokalisering bör utöver geologiska förutsättningar och tillgänglig bergkvalitet även ske i avsikt att minimera transportsträckor och utsläpp i enlighet med klimat- och miljömål.

Bergart, mineralogi och struktur kan starkt påverka berggrundens lämplighet för användning som råvara för olika ballast. Bergkvalitén varierar både regionalt och lokalt och bedöms enligt olika kriterier beroende på syfte och användningsområde för färdig produkt. Ett bergmaterials lämplighet inom exempelvis väg-, och järnvägsbyggnad eller som tillsats i asfalt & betong bedöms enligt olika kvalitetskrav beroende på avsedd användning. SGU arbetar bla. med att ta fram bergkvalitékartor som redovisar detta. Dessa redovisas i SGU:s kartvisare ”Ballast” och vissa data föreligger för kommunen.

SGU Sveriges geologiska undersökning

SGU ser ett hos många kommuner ett behov av uppdaterat planeringsunderlag i form av en regional materialförsörjningsplan på länsnivå för att få en bra överblick av samhällsbehov och råmaterialtillgångar sett i ett längre perspektiv. Materialförsörjningsplanering kan med fördel genomföras i ett mellankommunalt eller regionalt perspektiv. Länsstyrelsen är därmed en lämplig aktör för att ta fram relevant planunderlag till berörda kommuner.

Kommentarer till ÖP för Malmö stad

Kommunens översiktsplan beskriver kommande behov i ett helhetsperspektiv. Kommunen beskriver i inledningen på ett didaktiskt och informativt sätt lagkrav, uppbyggnad och syfte med översiktsplanering. Översiktsplanen är väl disponerad och diskuterar aspekter som hållbarhet, klimat- och miljöfrågor.

Riskhantering

Aktuella händelser i Norge, Tyskland och Sverige har under föregående år aktualiserat ett utökat samhällsbehov av att analysera klimat- och georisker som tex. översvämning, skyfall samt skred och ras. Mål är att identifiera förekommande risker för att förebygga, hindra eller mildra effekter och ev. skador.

Det är viktigt att undersökningar av risker, förekomst av föroreningar mm. hanteras åtminstone översiktligt redan vid fysisk planering, tex. vid översikts- eller detaljplanering, utpekande av LIS-områden mm. Kommunen bör i detta arbete resonera hur olika redovisade riskfaktorer kan påverka och eventuellt förstärka varandra.

Radon

Radonproblematik är viktig att ta upp och beakta i kommunal planering. Radongas bildas från grundämnet Radium och är ett led i den radioaktiva sönderfallskedjan uran-bly. Radongas som bildas kan ackumuleras i markens porluft, men även lösas i grundvatten. Naturlig förekomst av uranmineral i berggrunden och sandiga jordarter med hög andel porer som kan leda och ackumulera radongas kan därmed påverka risk för högre radonhalter.

Det generella sambandet mellan jordart, bergart och radonrisk kan dock variera efter lokala faktorer och bör verifieras genom mätning. SGU genomför geofysiska mätningar av strålning och dessa redovisas i kartvisaren *Gammastrålning, Uran*. Denna finns tillgänglig och kan enkelt länkas in i onlinekartan via WMS. Tillgängliga mätdata visar med några få undantag att kommunen generellt uppvisar låg eller medelhög radonrisk.

Översvämning, skyfall och klimateffekter

Delar av kommunen löper genom sitt geografiska läge delvis risk för påverkan genom höga flöden, havsnivåhöjning och översvämning. För att möta utmaningar kopplade till klimatförändring är en förutseende hantering av tex. dagvattenproblematik, skyfall- och översvämningsrisk, men även ökande risk för överhettning av tätbebyggda områden mm. nödvändig. Grönstruktur och andel förseglad mark spelar stor roll för tex. avkylning av tätbebyggda områden genom avdunstning, samt och om och hur bra nederbörd kan infiltrera eller avrinning fördröjas.

Grönstrukturer kan direkt påverka effekter av exempelvis skyfall eller extrem värme. Även om detta sannolikt ger kraftigare effekt i större städer är faktorerna relevanta att beakta även för mindre tätorter. I enlighet med Boverkets riktlinjer om hälsa, säkerhet och risker (2018) kan det av dessa skäl vara

värdefullt att i planarbetet verka för en ökad andel grönstruktur i stadsmiljö. Exempelvis genom att inom fysisk planering avsätta buffertytor och grönytor som kan ta upp påverkan och därigenom mildra risk för effekter på byggnader, infrastruktur som utgår från framtida extrema naturhändelser. Väl planerade och placerade grönstrukturområden kan till exempel möjliggöra lokalt omhändertagande av dagvatten som dagvattenfördröjning, ökad infiltration och därigenom minska översvämningsrisk vid skyfall. Vegetation i grönstrukturer kan även medverka till ökad markstabilitet i utsatta områden.

Malmö kommun redovisar endast en översvämningsnivå för hav i karta. Det vore värdefullt att kunna se effekt/utbredning vid olika nivåer. Risk för påverkan från skyfall redovisas i karta genom ett antal geometriska ”*uppmärksamhetsområden skyfall*”, men en utförligare lågpunktskartering eller skyfallsanalys baserad på naturlig topografi och förutsättningar torde kunna tillföra ytterligare värdefull information. Det kan vara värdefullt att i detta sammanhang genomföra en översvämningsanalys av Risebergabäcken för att se simulerad påverkan av flöde och utbredning vid olika nederbördsmängder och årstider.

Översvämningsproblematik är ofta en mellankommunal fråga och bör lämpligen utredas i samarbete med berörda grannkommuner och länsstyrelsen. Utbredning av kartlager som illustrerar översvämning bör därför ej begränsas till kommungräns, exempelvis rörande risker utgående från Risebergabäcken och Sege å som berör både Staffanstorp och Malmö.

Med rätt undersökningar, redovisade i relevanta tematiska lager i en onlinekarta vore det möjligt att samtidigt kunna se markanvändning och samlade risker i en och samma karta för att bedöma föreslagen markanvändnings lämplighet och om påverkan från ev. risker kan föreligga.

Masshantering / materialförsörjning

En storstad ställer stora krav på tillgång till naturresurser. Täkter saknas inom kommunen och Malmö är beroende av sina grannkommuner för försörjning av bergmaterial till exempelvis infrastruktur.

Hållbar avfallshantering, slutna kretslopp och återbruk nämns som en möjlighet att undvika avfall, men temat bör ses i ett bredare perspektiv som inkluderar cirkulära råmaterialflöden. Materialförsörjningsfrågan inbegriper olika typer av masshantering, men ser även på framtida tillgång och efterfrågan och beaktar också nyproduktion av jungfruliga material och hur detta tex. påverkar markanvändning, Sveriges miljömål, miljökvalitetsnormer mm. ur kommunens, men också regionens perspektiv.

Kommunen nämner att Malmö skall verka för lokal masshantering i syfte att bla. minska klimatpåverkan genom transporter och därmed få bättre ekonomi. Tillgång och efterfrågan på material möts inte alltid, samtidigt vill man alltid undvika ev. onödig avfallsklassning då en potentiell resurs då försummas. För att lösa detta kan det för hållbar masshantering krävas att lämpliga upplags- och hanteringsplatser finns utvisade.

Kommunen tar inte upp materialförsörjningsfrågan, som bla. berör hållbara transporter, miljömål, mellankommunalt samarbete. Detta är speciellt i många av Skånes kommuner problematiskt, då lämpligt material måste transporteras långa vägar, vilket kan ha stor påverkan på miljön. Lokal tillgång till sand och grus bör ej ersätta kommunens behov av bergkross, då naturgrusförekomster ofta även innebär andra skyddsvärda naturvärden (grundvattenmagasin, speciell naturmiljö mm.). Därtill måste de kommuner i regionen som har en lämplig berggrund möjliggöra en regional försörjning av bergmaterial till grannkommunerna. Dessa frågor bör hanteras inom kommunal- och länsplanering. Det kan vara

klokt att inom översiktsplanering skapa sig en bild av nuvarande och framför allt framtida materialförsörjningsbehov inom regionen.

Det kan därvid vara lämpligt att inom samhällsplanering på kommunal- och länsnivå utpeka områden med lämplig berggrund, ostörd placering samt bra transportmöjligheter avseende miljöpåverkan och kapacitet så att man inom dagens samhällsplanering inte av oaktsamhet bygger bort hållbara lösningar för framtida materialförsörjning. Berggrund av god kvalitet lämpad för ballastproduktion finns endast på få ställen i Skåne där kristallin berggrund går i dagen (tex. Romeleåsen och Linderödsåsen), vilket kräver mellankommunalt samarbete i översiktsplanering och vid tillståndsgivning för att tillgodose skånska kommuners råvarubehov för infrastruktur och bostäder. Samtidigt kan täktverksamhet ha motstående intressen som tex. naturskydd, rekreation, dricksvattenförsörjning och det är därför av särskild vikt att detta tas upp beaktas i kommunal översiktsplanering. Tillgång till uppdaterat planeringsunderlag från länsstyrelsen avseende materialförsörjning skulle kunna vara av stor fördel för hållbar samhällsplanering i Skånes kommuner.

Aktsamhetsområde för skred

Lokala förutsättningar som jordart, topografi och grundvattennivå spelar stor roll för ras-, skred- och erosionsrisk. Enligt de klimatmodeller som SMHI redovisar för Sverige är det sannolikt att både absolut årsnederbörd som förekomst av extrema väderhändelser kommer att öka. Skyfall, översvämning och höga vattenflöden skapar goda förutsättningar för ökad erosion och uppkomst av ras och skred.

SGU anser därför att stigande havsnivå, risk för ökad förekomst/kortare återkomsttid för skyfall, översvämning och höga vattenflöden genom ett ändrat klimat därmed kan ha direkt bäring på risk för ras, skred och erosion. Potentiella riskområden är ofta kopplade till förekomst av finkorniga jordarter och topografi vilket enkelt kan visas i en onlinekarta, exempelvis genom att läsa in WMS-lager från SGI eller SGU. En skyfallsanalys eller lågpunktsinventering kan därtill ge information om flöden och möjliga vattenmängder.

Förorenad mark

Förorenade områden, om potentiella eller verifierade, är mycket viktiga att ta hänsyn till i kommunal planering. Generell problemställning rörande risker förenade med markanvändning inom förorenade områden, eventuell påverkan på markanvändning och möjliga åtgärder kopplade till problematiken bör tas upp. Förekomst av potentiellt förorenade områden och miljöfarliga verksamheter belägna inom aktsamhetsområde för skred eller riskområde för översvämning kan påverka spridningsrisk och riskvärdering. Detta kan visas specifikt i karta, tex. har Åmåls kommun gjort detta i sin ÖP 2050, vilket SGU ser som mycket positivt. Malmö kommuns översiktsplan redovisar föroreningar efter grad av undersökning/sanering. Länsstyrelsens riskklassning framgår därvid ej, ej heller kan möjlighet för påverkan/spridningsrisk genom exempelvis översvämning eller erosion bedömas.

Dricksvattenförsörjning

Kommunen nämner att ”*En långsiktigt säker dricksvattenförsörjning för malmöborna ska säkerställas. Vattentäkter, inklusive reservvattentäkter, där dricksvatten hämtas ska ha ett långsiktigt skydd.”* Dock gås inte närmare in på detta innebär. Det vore önskvärt att i en och samma karta kunna se planerad markanvändning och dricksvattentäkter tillsammans med ev. föreliggande riskfaktorer, som tex. (potentiellt) förorenad mark, översvämningsrisk mm. för att bättre kunna bedöma lämpliga åtgärder.

Då Malmös vattentäkter är belägna utom kommunen måste dessa aspekter beaktas inom andra kommuners översiktsplanering, vilket för Malmös del gör dricksvattenförsörjning till en mellankommunal fråga.

Mellankommunala intressen

Ett antal frågor rörande olika typer av risker bör hanteras som mellankommunala intressen. Samarbete över kommungränser rörande riskbedömning och -hantering, tex. rörande översvämningsrisk är värdefull. I ett större planperspektiv som tex. kommunens översiktsplan innebär är även materialförsörjning, dricksvattenförsörjning en typisk sådan fråga. Översiktsplanen nämner att mellankommunala förhållanden skall beaktas i planeringen och definierar dessa övergripande. Konkreta exempel nämns ej.

Jordbruksmark

Ianspråktagande av jordbruksmark sker i alla Sveriges kommuner. Ofta berör det enskilda fallet mindre arealer men sammantaget för Sverige blir detta avsevärda ytor. Aktuella händelser i vår omvärld pekar förutom miljö- och ekologiska aspekter på ett stigande behov av att skydda tillgänglig jordbruksmark från exploatering i syfte att säkra Sveriges livsmedelsförsörjning och detta kan komma att spegla sig i en mer restriktiv hållning mot exploatering av odlingsbar mark.

Riksintressen

Täktverksamhet kan innebära avsevärd påverkan på omgivningen. Samtidigt är ofta täktverksamhet av geologiska orsaker lokaliserad (och i vissa fall begränsad) till specifika områden med lämpliga bergarter och materialegenskaper. Nationell försörjningssäkerhet för råvaror är en aspekt som inte tillmätts stor betydelse under senare år, men som aktualiserats bland annat genom kriget i Ukraina. SGU instämmer i länsstyrelsens tidigare synpunkter rörande Riksintresse värdefulla ämnen eller material Kvarnby kritkalksten i samrådsyttrandet till ÖP Malmö.

Plankartor

Kommunal planering kräver både översiktligt och detaljerat kartmaterial, lämpligen i digital form. Det finns olika alternativa lösningar, tex. arbetar Boverket med att utveckla en GIS-plattform ”Boverkets ÖP-modell”. Detta kan underlätta såväl användning som granskning av kommunala planer för såväl enskilda medborgare som andra aktörer eller myndigheter då olika kartskikt som illustrerar exempelvis potentiella risker och planerad markanvändning direkt kan jämföras med varandra.

Kartor i pdf-dokument har av praktiska skäl nackdelar kopplade till upplösning, detaljering och utvärdering/kombinationsmöjligheter av visad information och lager i en planhandlings olika tematiska kartor. En webbkarta ger även möjlighet att koppla metadata till enskilda kartobjekt, såsom för exempelvis ett potentiellt förorenat område, namn, föroreningstyp, klassning, status, ytterligare information, ev. länkar mm. Användare kan själv kombinera olika lager och zooma in i kartan för att se hur exempelvis risk för erosion och översvämning kan påverka enskilda potentiellt förorenade områden.

Det är därför mycket positivt att kommunen även tillhandahåller översiktsplanen som interaktiv webbsida där kartor kan zoomas och lager kan väljas efter behov, ställas emot varandra. Dock saknas relevant information, bla. i kartdelen *Underlag*. Andra myndigheters kartdata skulle kunna läsas in som

WMS och även metadata till många kartobjekt med namn och kort beskrivning finns tillgängliga med ett klick. Länsstyrelsens EBH-karta tillhandahåller tex. ytterligare information och klassning av potentiellt förorenade områden. Därtill vore vid tematiskt innehåll som tex. skyfallskartering, översvämningsnivåer och havsnivåhöjning olika scenarier möjliga som kan visas i karta för att illustrera grad av utbredning / samhällspåverkan.

Det kan vara en didaktisk såväl som praktisk fördel att låta vissa teman som har generell utbredning visas även utanför kommunens gränser då användare får bättre förståelse för utbredning och påverkan. Tex. är översvämningsproblematik en mellankommunal fråga och bör lämpligen redovisas övergripande och utredas i samarbete med berörda grannkommuner och länsstyrelsen.

Det råder stor variation huruvida Sveriges kommuner tillhandahåller planhandlingar som en onlinekarta eller endast som pdf, med de begränsningar som ett fast filformat medför. Även varierar systemlösning, innehåll och tematisk uppdelning stort hos de kommuner som erbjuder en onlinekarta. Större enhetlighet skulle avsevärt underlätta granskning och användning av planer genom såväl myndigheter som allmänhet. Malmö kommuns (mfl. kommuners) onlinekarta kan sannolikt förbättras i flera avseenden rörande innehåll, tematisk indelning för att redovisa idag tillgänglig information och möjliggöra en mer effektiv analys av hur olika tematiska riskfaktorer kan påverka markanvändning. Rörande *Hälsa och säkerhet* kan onlinekartan till Åmål kommuns ÖP 2050 nämnas som ett gott exempel, även om även där finns förbättringspotential.

Referenser

Kommunen hänvisar i texten till en rad referenser och länkar därvid till webbsidor och rapporter. Det är mycket positivt att kommunen anger aktiva webbadresser för vidaregående information, exempelvis till respektive myndighets karttjänster och dokument, detta höjer användarvänligheten avsevärt. Dock saknas en sammanställning.

Det kan vara lämpligt att i planhandlingar ha ett kapitel med använda referenser i slutet av dokumentet där dessa listas översiktligt och användare enkelt kan se vem som publicerat dokumenten/tillhandahåller webbsidan, på ett ställe se alla citerade referenser från en specifik myndighet, samt genom att öppna webblänk besöka den använda informationskällan.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Samhällsplanering berg Mugdim Islamovic

Statsgeolog Magnus Johansson har varit föredragande.

Mugdim Islamovic

Magnus Johansson

Mugdim Islamovic

Magnus Johansson

Digital attestering i SGU:s remisshanteringssystem ersätter för närvarande signering/underskrifter.

SGU Sveriges geologiska undersökning

Bilaga till remissvar: Materialförsörjning

Materialförsörjning är en del av fysisk planering

På kommunal, regional- och länsnivå uppdateras översiktlig planering med jämna intervall. Vid framtagande av dessa översiktsplaner skall frågor som berör materialförsörjning tas upp. Dessa frågor sammanfattas lämpligen i en materialförsörjningsplan på regional / länsnivå som regelbundet omprövas och revideras, tex. i samma cykel som översiktsplanen (vart fjärde år, dvs. en gång per mandatperiod).

Vid översiktsplanering är det nödvändigt att överväga om materialförsörjning är en mellankommunal fråga att hantera i översiktsplanen. Materialförsörjning är ofta regional till sin natur och det kan därför vara naturligt att behandla i översiktsplanen som en mellankommunal fråga. Hur relevant materialförsörjning är i ett mellankommunalt perspektiv beror på de geologiska förutsättningarna, regionens struktur och materialbehov.

Materialförsörjningsplan

Syftet med en materialförsörjningsplan är att planera för möjligheterna att långsiktigt ha tillgång till byggnadsmaterial i form av krossat berg, grus och sand, s.k. ballastmaterial, för att utveckla infrastruktur och bostadsbyggande. Materialförsörjningsplanen behövs också för att se till att de nödvändiga täkterna placeras i ett sådant läge att brytningen och transporterna förorsakar minsta möjliga skada för miljön. Genom att planera för en hållbar materialförsörjning kan de kvarvarande naturgrusavlagringarna sparas för den framtida dricksvattenförsörjningen. En materialförsörjningsplan är således ett viktigt strategiskt styrmedel för att se till att samhällets försörjning av ballastmaterial kan tillgodoses på ett hållbart och resurseffektivt sätt (SGU 2015).

Lagrum enligt Miljöbalken, miljömålen och plan- och bygglagen

Enligt miljöbalken (MB 9 kap. 6f §) får en täkt i naturgrus inte komma till stånd om:

- det med hänsyn till det avsedda användningsområdet är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att använda annat material,
- naturgrusförekomsten är betydelsefull för nuvarande eller framtida dricksvattenförsörjning och täkten kan medföra en försämrad vattenförsörjning eller
- naturgrusförekomsten utgör en värdefull natur- och kulturmiljö.

Inom miljömålet Grundvatten av god kvalitet ingår bevarandet av naturgrusavlagringarna som en av sex preciseringar formulerat på följande sätt: ”Naturgrusavlagringar av stor betydelse för dricksvattenförsörjning, energilagring, natur- och kulturlandskapet är fortsatt bevarade.” https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/grundvatten-av-god-kvalitet/

Lämplig placering av täkter och terminaler för bergmaterial sker i första hand i förhållande till berggrundens givna förutsättningar att kunna leverera rätt produktkvalitet. Täktplacering och materialbehov (kvalitet och mängd) påverkar flera av Sveriges Miljömål, tex. Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Säker strålmiljö. Det är därför viktigt att avstånd mellan täkt eller terminal och avsättningsområde hålls så kort som möjligt för tunga transporter.
https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/ .
https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/
https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/giftfri-miljo/
https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/saker-stralmiljo/
https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/grundvatten-av-god-kvalitet/
https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/

I plan- och bygglagen (PBL) står att det av en översiktsplan ska framgå ”hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen” (PBL 3 kap. 5 §).
Det förtydligas att det av översiktsplanen skall framgå ”kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade, samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra” (PBL 3 kap. 5 §).

Enligt miljöbalken 3 kap. 7 § ska mark- och vattenområden som innehåller värdefulla ämnen och material så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvinningen av dem. Enligt PBL 3 kap. 4 § skall det i översiktsplanen framgå hur kommunen anser att ev. riksintressen ska tillgodoses.

Referenser

Grånäs, Karin, 2015: Metodbeskrivning för regional materialförsörjningsplanering. Sveriges geologiska undersökning, rapport 2015:05.

Lundberg, Göran; Frostell, Björn & Bo Svedberg, 2012: Hållbar materialförsörjning i Stockholms län 3. Optimass Rapport 2012-05-17, uppdragsnummer 2010-020.

Schoning, Kristian, 2017: Slutrapport - Metodutveckling för materialförsörjningsplanering. Sveriges geologiska undersökning, rapport RR1702.

Sveriges kommuner och regioner (SKR)

AVSTÅ YTTRANDE

Vårt ärendenummer:
22/00829

2022-06-20

Sektionen för planering säkerhet och miljö
Ann-Sofie Eriksson

Malmö stad

Översiktsplan för Malmö

Ert dnr: SBN-2018-1156

Sveriges Kommuner och Regioner har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

Härmed meddelas att förbundet avstår från att lämna synpunkter.

Sveriges Kommuner och Regioner
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Sektionen för planering, säkerhet och miljö

Malmö stad
Tekniska nämnden

Datum
2022-10-31

Adress

Diarienummer
TN-2020-1314

Yttrande

Till
Stadsbyggnadskontoret

Samrådsremiss från Stadsbyggnadsnämnden angående översiktsplan för Malmö - granskningsskede

SBN-2018-1156

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden ser positivt på hur översiktsplanen utvecklats som styrdokument och hur revideringsprocessen hittills har hanterats av stadsbyggnadskontoret. För att göra översiktsplanens vägledning än skarpare kan förhållandet mellan strategier och riktlinjer göras mer stringent. Generellt behöver även det gröna perspektivet lyftas in i fler av översiktsplanens strategiområden. Det är viktigt att det finns en starkt och tydlig relation mellan översiktsplanen och innehållet i kommande trafik- och mobilitetsplan och frågor kring godstransporter och vilka funktioner som ska inrymmas på Malmö godsbangård behöver utredas innan översiktsplanen gör tydliga ställningstaganden.

Yttrande

Tekniska nämnden vill inledningsvis uppmärksamma det goda arbete som stadsbyggnadskontoret lett under den senaste revideringsperioden. Översiktsplanen, som en av stadens viktigaste riktningsvisare, har tagit stora steg och utvecklats som kommunalt styrdokument. Involvering och dialog mellan förvaltning och nämnder har varit prioriterad och i egenskap av en av stadens nämnder med stort ansvar för genomförande är detta mycket positivt.

Generella synpunkter

Alla strategier och mål kan inte tillgodoses i samtliga detaljplaner, men genom att tänka större kan vi uppnå en positiv förflyttning. För att veta att stadsplaneringen i stort följer översiktsplanens riktning och intentioner behöver det följas upp. Genom att definiera och följa indikatorer och nyckeltal i efterföljande planering och genomförande kan vi följa utvecklingen och få bättre kunskap om hur målkonflikter hanteras i stadsplaneringen. Som utgångspunkt för en sådan uppföljning och för att kunna analysera hur olika miljöer och värden påverkas genom förändringar i stadsmiljön behövs nulägesinventeringar inom en rad olika områden. Det är positivt att avsnittet om genomförande av översiktsplanen adresserar detta.

Granskningshandlingen är bitvis otydlig och den röda tråden mellan strategier och riktlinjer saknas. Ibland står saker dubbelt och underrubriker i avsnitt om blandad stadsbebyggelse behandlar frågor som sedan återkommer under tematiska riktlinjer. Tekniska nämnden efterlyser en tydligare stringens i vilka typer av ställningstaganden och vägledningar som formuleras i strategier respektive i riktlinjer och att fler av de formulerade strategierna konkretiseras genom riktlinjer.

Prioriterade inriktningar

Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning

Att Malmös vuxenutbildning håller en hög nivå är viktigt för att komma till bukt med hög arbetslöshet och att få fler Malmöbor i sysselsättning. Vuxenutbildningen är även ett viktigt integrationsverktyg. Detta inkluderas med fördel under stycket *Stärk utbildnings- och forskningsmiljöerna*.

Staden som kulturell och demokratisk arena

Under stycket *Verka för en hälsosam stad* saknas beskrivning av stadsplaneringen som verktyg för att främja hälsa genom rörelse. Infrastruktur och stadsplanering som främjar aktiv mobilitet bidrar både till Malmöbornas hälsa, jämlikhet i transportsystemet och utjämning av socioekonomiska skillnader.

En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

Planen har en positiv anda och framtidstro på att Malmös täta och nära struktur är en styrka och att vi genom nytänkande och kreativitet kan lösa mycket på liten yta. Det är många funktioner som behöver förverkligas på samma ytor för att staden ska lyckas med efterlevnaden av planens intentioner. I det finns många inneboende konflikter mellan olika intressen. För att balansera avsnittet som på ett mycket positivt sätt beskriver den prioriterade inriktningen En nära, tät och funktionsblandad stad skulle förtätningen av Malmö även behöva problematiseras.

Strategier

Byggd miljö och kulturmiljö

Utbyggnad

I stadsplanering och utbyggnad av staden hade det varit bra om översiktsplanen tydligare kunde definiera vilka förutsättningar som ska gälla för den exploatering som räknas som en förtätning respektive utbyggnad av ett nytt område. I vissa fall är det givet, med komplettering av enstaka funktioner i den befintliga staden. I andra fall är det mer en tolkningsfråga för förvaltningar och nämnder. Att ha en gemensam syn på vad som är vad blir viktigt eftersom det görs många undantag vid förtätning i den befintliga staden, medan större ansvar för att skapa funktioner och kvalitéer på platsen finns vid utveckling av nya områden.

Översiktsplanens ambition om att öka den interna rörelsen inom staden och skapa jämnt fördelade målpunkter och attraktioner som en del i att arbeta för minskad segregation är viktig. För att tydliggöra denna ambition vore det bra om den konkretiserades i en strategi.

Tekniska nämnden står bakom att planering och utbyggnad av stadens funktioner i första hand ska göras där kollektivtrafikförsörjningen är god. Översiktsplanen bör dock även peka på att tillgången till bra cykelinfrastruktur ska vägas in i detta.

Det är positivt att översiktsplanen återkommande pekar på vikten av att verka för att lokaler för föreningsliv ska finnas kvar vid förtätning och omvandling av den befintliga staden. Tekniska nämnden ser dock att översiktsplanen tydligare behöver peka på vikten av att även nya lokaler för föreningslivet tillskapas i bostadsområden.

Utbyggnadsstrategierna föreslås kompletteras med att tydligare peka på att målet vid nybebyggelse och val av tekniska lösningar ska vara att välja yteffektiva lösningar som undviker att skapa ny hårdgjord yta.

Bostadsförsörjning
Tydliggör vikten av att stadens utbyggnad av nya bostäder planeras tillsammans med trafikinfrastruktur, i enlighet med intentioner med storstadsavtalet, för att göra den lokala och regionala arbetsmarknaden tillgänglig för fler.

Stadens arkitektur och kulturmiljö
Strategiområdet läger stort fokus vid den positiva påverkan höga byggnader har på staden. För syftet att skapa identitet, orienterbarhet och strukturer för att koppla samman stadens olika delar är även parker och andra gröna stadsrum viktiga. Motsvarande fokus på den potential och positiva effekt som omsorgsfull landskapsarkitektur har i staden saknas och avsnittet bör kompletteras med en strategi kring detta.

Gröna och blå miljöer

Park, Natur och biologisk mångfald
I översiktsplanen behandlas gröna och blå perspektiv på ett väldigt översiktligt sätt, medan andra delar, t.ex. bebyggelse och trafik, är långt mer ingående behandlat, både strategiskt och innehållsmässigt. Nätverken av gröna miljöer behöver precis som trafiken vara sammanhängande i system, både för att vara strukturbildande i stadsrummet och för att människor och djur ska kunna röra sig i gröna miljöer. I avsaknad av en aktuell plan för gröna miljöer är det extra viktigt att översiktsplanen adresserar och konkretiserar gröna frågor och vikten av att skapa en mångfald av biotoper och livsmiljöer för djur.

Under beskrivningen av de prioriterade inriktningarna sägs att särskilt fokus ska läggas på den yttre miljön i områden med stor barnfattigdom och trångboddhet. För att ge detta perspektiv mer tyngd i den efterföljande planeringen bör en strategi kring detta formuleras, förslagsvis under strategiområdet *Park och natur*. Då trångboddhet och barnfattigdom är särskilt förekommande i Malmös storskaliga bostadsområden bör detta även nämnas i riktlinjerna om ”Storskaliga bostadskaraktärer” under *Stadskaraktärer*.

I förtätningen av staden är det viktigt att inte mindre grönområden rationaliseras bort. Dessa områden är precis som större grönområden viktiga i staden. Det vore bra om översiktsplanen var tydligare kring på vilken funktions eller markanvändnings bekostnad som arealen park och natur ska öka.

Det är positivt att översiktsplanen pekar ut att antalet träd ska öka. För att bli än mer tydlig kring detta görs det med fördel till en egen strategi. Ett vidare perspektiv för trädens betydelse i stadens saknas dock. Träd i gaturummet och i de stråk där människor rör sig är även viktigt. För att tydliggöra detta föreslås strategiområdena *Mobilitet och infrastruktur, Promenadstaden* och *Biltrafik* kompletteras med strategier om att komplettera med träd och grönska i dessa miljöer.

Utöver naturvårdsplanen har miljöprogrammet även en viktig roll som vägledare i arbetet med biologisk mångfald. Den omnämns inte under strategierna.

Landsbygd och jordbruk

Malmös jordbruksmark är en av de bästa i världen och en väldigt viktig naturresurs som översiktsplanen i många hänseenden pekar ut som skyddsvärd. Strategiområdet *Landsbygd och jordbruk* behöver utvecklas och bli tydligare kring att vi, precis som i marina frågor, behöver arbeta med att säkerställa att jordbruksmarken behåller och kan återuppbygga möjligheterna att leverera ekosystemtjänster. I en omställning av jordbruket finns en stor potential till enkla, gröna arbetstillfällen som kompletterar Malmös näringsliv och skapar sysselsättning för Malmöbor.

För att skapa större resiliens för exempelvis torka behöver avsnittet kompletteras med en strategi för att skapa våtmarker eller andra vattenhållande funktioner i landskapet.

Trafik

Promenadstaden

Strategiområdet föreslås kompletteras med en strategi för att främja gångtrafik. Den kan peka på att rörelsefriheten i staden kan stimuleras genom att minska olika barriäreffekter, tillgodose behov av tillräckliga ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer, samt öka trygghet och trafiksäkerhet.

Cykelstaden

Cykeln är det mest energieffektiva av stadens alla transportslag. Att fler grupper ser cykeln som sitt primära transportmedel ger många positiva effekter och är det en lönsam affär för såväl samhället som individen. Utöver dagens tillgång på fler cykelfordon är tillgången till god infrastruktur avgörande. För att nå de färdmedelsmål Malmö har satt upp ställs höga krav på cykelvägnätets kapacitet och cyklisters framkomlighet. Vid planering av all cykelinfrastruktur måste kapacitet och framkomlighet därför värderas högt. Det gäller såväl bredare cykelbanor som mer utrymme i korsningspunkter.

Avsnittet bör kompletteras med en strategi kring intermodalitet och att stimulera kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Delvis finns detta i punkten om cyklisters tillgänglighet och cykelparkering vid tågstationer – men detta handlar även om att verka för möjligheten att ta cykel på tåg och buss i större utsträckning. Intermodalitet knyter även an till arbetet med mobilitetshubbar, cykel som service m.m.

I övrigt föreslås följande två strategier komplettera avsnittet:

- Cykelvägnätet ska fortsatt byggas ut, och strategiskt viktiga länkar ska prioriteras. Fokus ska läggas vid kapacitet, framkomlighet, prioritet och en sammantagen hög komfort. Trafiksäkerhet ska fortsatt värderas högt vid all utbyggnad av cykelvägnätet.

- Fler kapacitetsstarka, orienterbara och säkra cykelstråk ska anläggas utmed huvudgatunätet. Till dessa ska kompletterande trygga nattstråk, där befintliga dagstråk ligger i parkmiljöer och i lokalgator, säkras.

Kollektivtrafik
Andra strategin bör även peka på behov av tillgång till delade fordon för kombinerat resande i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.

Den kartbild som visar storstadspaketets linjedragningar är inte är komplett och uppdateras kontinuerligt därför bör denna inte vara en del av översiktsplanen, länk till webbplats räcker.

Godslogistik
Utifrån Malmös strategiska läge och betydelse för internationella godsflöden finns en stor potential i att fortsätta utveckla Malmö som ett nav för intermodala tjänster och logistiklösningar. Genom att säkerställa och genomföra utpekade infrastruktursatsningar i Masterplan för Malmö hamn skapar Malmö möjlighet för mer gods att gå på järnväg och minskar både stadens klimatavtryck och bidrar till de nationella klimatmålen.

Tekniska nämnden instämmer i att Malmös bangård behöver användas effektivt och att en långsiktigt bra lösning för rangering av det långväga godset behövs. Det är viktigt att godsbangården inte blir en flaskhals, i synnerhet kopplat till de förväntade ökningarna av godsvolymer i samband med Fehmarn Bältförbindelsens öppnande om några år.

Utifrån tekniska nämndens roll som hamnägare och ansvarig för stadens trafikinfrastruktur ser nämnden att detta behöver utredas djupare innan översiktsplanen tar ställning i att funktioner som är av stor vikt för hamnens verksamhet och Malmö som intermodalt nav ska avvecklas på bangården. Det finns utrymmen i Malmö hamn som har potential att lösa kapacitetsbegränsningar på Malmö godsbangård. Genom en ökad tillgänglighet till Malmö hamn kan funktioner flyttas ut till hamnen i stället för att ta upp plats på godsbangården.

Avsnittets tre sista strategier föreslås formuleras till två nya med följande lydelser:

- Malmö stad ska verka för att tillsammans med Trafikverket och regionen uppnå en effektiv användning av bangården där kapacitet för persontågstrafiken, hamnens funktioner samt en långsiktigt bra lösning för rangering av det långväga godset på järnväg säkerställs. I detta kan ingå att undersöka en utökad rangeringsmöjlighet i Norra hamnen.

- Fortsätt utveckla Malmö hamn som nav för intermodala tjänster och logistiklösningar med fokus på järnväg och sjöfart genom att säkerställa utpekade infrastruktursatsningar i Masterplan för Malmö hamn.

Utöver detta bör avsnittet kompletteras med strategier som pekar på vikten av att;
- säkerställa att investeringar i Öresundsbrons landanslutningar genomförs i syfte att förbättra kapaciteten på Öresundsbron
- frigöra kapacitet för godstransporter på Öresundsbron genom att bygga en Öresundsmetro och
- stödja initiativ som bidrar till omställning av den tunga transportsektorn till hållbara drivmedel

Avsnittet bör även tydligare peka på att stadens verksamhetsområden i hamnen och längs Yttre Ringvägen är viktiga ur ett godsperspektiv.

Hänvisning till godstrafikstrategin bör tas bort, då detta inte längre är aktuellt.

Teknisk försörjning

Det finns en saknad koppling mellan strategiområdet *Energiförsörjning* och de riktlinjer som formuleras inom *Teknisk försörjning*. Det saknas riktlinjer kring att Malmö behöver planera för olika typer av ytor som behövs för infrastruktur och anläggningar vid en ökad lokal energiproduktion samt lagring av energi. Var ska till exempel större ställverk för eldistributionen rymmas? Särskilt viktig blir denna fråga när området vid Hornsgatan/Byggmästaregatan pekas ut som kommande blandad stadsbebyggelse och där befintliga ställverk måste ges annan plats. Det behövs också riktlinjer som adresserar att stadsplaneringen i större utsträckning även behöver beakta att Malmö ska bidra till omställningen till hållbara drivmedel.

Klimatanpassning

Avsnittet behöver kompletteras med en strategi för att öka mängden grönska och krontäckning i staden i både syfte att hantera dag- och skyfallsvatten och för att utjämna effekter av värmeböljor och urbana värmeöar.
Strategin om att hårdgjorda ytor ska minska för att öka infiltrationsförmågan bör också inkludera att använda material med en högre infiltrationsförmåga i de hårdgjorda ytor vi behöver anlägga.

Riktlinjer och kartor

Byggd miljö och kulturmiljö

Blandad stadsbebyggelse

Området norr om Hornsgatan som pekas ut som kommande blandad stad innehåller för staden och järnvägen vitala anläggningar. Det är ett tveksamt hur detta område skulle kunna byggas ut utan att kompromissa med kvalitativa livsmiljöer.

Samhällsservice

Det finns för staden en begränsad rådighet över mark i de centrala delarna av staden och det är mycket dyrt att köpa mark för att bygga skolor i dessa lägen. Hyllie borde vara ett område som kan bli aktuellt för gymnasieskolor och högre utbildning givet läge och kommunikationsmöjligheter. Riktlinjen ”*Gymnasieskolor och högre utbildning ska i första hand lokaliseras centralt i staden.*” bör därför kompletteras med *”…eller i lägen med goda kommunikationsmöjligheter*”.

Verksamhetsområden

Givet den stora utmaning med att skala upp lokal elproduktion vi står inför bör potentialen i att nyttja de stora takytorna på byggnader i verksamhetsområdena formuleras som en egen riktlinje.

I delar av Olleboområdet, som i översiktsplanen anges som verksamhetsmark, har höga naturvärden med bland annat orkidéer påträffats. Delar av marken avsedd för verksamhetsmark har prövats i en detaljplan men planen har på grund av de höga naturvärdena pausats. För att både värna värdefull natur och samtidigt skapa möjligheter för nya verksamheter i området skulle till exempel verksamhetsområdet norr om Gottorpsvägen kunna utökas österut och marken med höga naturvärden bli en del av det befintliga naturstråket söder om Gottorpsvägen. Förvaltningen bedömer att antalet arbetsplatser som kan skapas i verksamhetsområdet inte förändras.

Bebyggelsetäthet

Begreppet ”områdesnivå” behöver definieras. Beroende på hur vi räknar och vilka ytor som tas med i olika områden kommer täthetsgraden bli helt olika.

Vid tidigare travbanan i Jägersro borde en högre täthetsgrad, förslagsvis två, pekas ut givet den potential området har som kollektivtrafikknutpunkt.

Glasbrukskajen i Limhamn lyfts upp som exempelområdet för täthetsgrad 2 men pekas i kartlagret ut med täthetsgrad 4.

Handel och centrumfunktioner

Hur staden ser på handel och lokaler längs stadshuvudgator har stor betydelse för gatans utformning, angöringsmöjligeter, möjlighet till cykelparkering, uteserveringar och träd i gatumiljön. Eftersom samtliga stadshuvudgator inte ryms inom de områden som pekas ut som innerstad i kartlagret vore det bra att komplettera med riktlinjer kring dessa stråk.

Gröna och blå miljöer

Park, natur och gröna stråk

Det är endast park och naturområden som är över 5 hektar stora som redovisas i kartunderlaget. Givet översiktsplanens digitala format skulle även mindre grönområden kunna visualiseras i kartan, nu syns de endast i grundkartan. De mindre områdena i staden får en allt större betydelse i den täta gröna staden och det blir lite missvisande att enbart redovisa större områden.

Jordbruksmark

Tydliggör den potential till enkla, gröna jobb som finns i en framtida omställning av jordbruket. Perspektivet att jordbruket är en del av Malmös näringsliv syns inte.

Trafik

Generella kommentarer till kartor och riktlinjer inom trafik och mobilitet

Tekniska nämnden konstaterar att riktlinjer och kartor för cykel, huvudgator, kollektivtrafik och fotgängarzoner inte är tillräckligt differentierade för att utgöra det underlag som behövs i efterföljande planering. I den kommande *Trafik- och mobilitetsplan* kommer en sådan differentiering av cykelnät, huvudgatunät, kollektivtrafikstråk och prioriterade gångstråk utvecklas och visualiseras i ett kartverktyg. Översiktsplanen kan i dessa avseenden hänvisa vidare till kommande *Trafik- och mobilitetsplan*.

Det finns en otydlighet när vissa av kartorna pekar ut ”nya” resp. ”framtida” sträckningar. Är det någon skillnad mellan dessa? Om inte bör samma terminologi användas.

Fotgängarzoner

Trots att detaljnivån är relativt hög i riktlinjerna saknas riktlinjer kring gröna värden, vilka är vitala element i en primär fotgängarzon.

Stora delar av innerstaden är utpekat som framtida primära fotgängarzonerna, hur ska dessa användas och planeras fram tills de blir befintliga och vad är det som ska vara uppfyllt för att en fotgängarzon ska vara befintlig?

Huvudcykelnät

Enkelriktade cykelbanor i staden är väldigt strukturbildande och behöver avgöras från plats till plats. Därför bör det tas bort från riktlinjerna.

Stomlinjenät för kollektivtrafik

Tekniska nämnden efterlyser en annan visualisering av kollektivtrafiknätet. Lämpligtvis skulle detta, i likhet med kartan för huvudcykelnät där hela cykelnätet är med i två kategorier, kunna delas in i ett nät med högre kapacitet och ett nät med övriga busslinjer. Vidare behöver kartan kompletteras med befintliga och framtida linjer i hamnområdet samt befintliga och framtida regionbusslinjer.

Huvudgator och trafikleder
Tekniska nämnden förordar att riktlinjen om att uppställningsytor för leveranser, avfallstransporter och cykelparkeringar ska ges möjlighet att lösas i flexzoner på allmän plats samt kan hänvisas till allmänplats på sidogator omformuleras till att en lösning eventuellt kan prövas på allmän plats.

Avsnitt som beskriver typutformningar av huvudgator och korsningar behöver tas bort från riktlinjerna. Detta är en allt för hög detaljeringsnivå för en översiktsplan.

Platsspecifika riktlinjer
Idag beskrivs två aspekter återkommande i de olika delområdena, tillgång till park och natur samt förväntad utbyggnadskapacitet. Inför kommande revideringar ser tekniska nämnden ett behov av att översiktsplanen breddar de aspekter som systematiskt analyseras för samtliga delområden.

Grönmodellen är ett trubbigt verktyg som inte tillräckligt beskriver andra gröna miljöer än park och natur. Större fokus borde läggas på tex. kanalstråk, gröna gaturum och andra blå och gröna stråk.

Till kommande revideringar är det viktigt att de platsspecifika områden synkar med stadens nya geografiska statistikområden.

Rosengård centrum, Herrgården, Emilstorp
Det står om dagvatten men inte om skyfall vilket är en stor fråga i Rosengård. Här kan riktlinje 4 förslagsvis kompletteras med följande text ”Även åtgärder för att hantera skyfall behövs inom området.”.

Flensburg, Borgmästaregården m.fl
Detta avsnitt behöver uppdateras i enlighet med kunskaper från arbetet med planprogram Flensburg.

Persborg, Augustenborg m.fl.
Under detta område bör behov av flytt av kommuntekniks verksamhet nämnas.

Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl.
Tekniska nämnden noterar att det endast är Tygelsjöbäckens park- och naturområde som pekas ut som område där kompensationsinsatser för förlorade naturvärden är möjlig. Är detta område det enda området? Om inte varför finns det inte fler utpekade områden?

Riksintressen
Riksintresse för Järnväg

Gällande den framtida järnvägskopplingen mellan Östervärns station och ut mot stadsgränsen i riktning mot Staffanstorp/Dalby är det viktigt att fördjupade utredningar görs för att klarlägga det framtida spåret höjdläge och hur brett reservatet därmed behöver vara utmed spåret och utmed vägar, gång och cykelbanor som korsar spåret. För att minimera området för reservatet och därmed kunna gå vidare med utveckling av närliggande markområden i Kirseberg och Sege Park bör översiktsplanen peka på att spåret ska förläggas nedsänkt från Segemöllegatan till Östervärn. På så sätt kan en effektivare markanvändning uppnås kring spåret samtidigt som framkomlighets-, trafiksäkerhets- och bullerproblemen minskar jämfört med om spåret förläggs i marknivå.

Ordförande

Andréas Schönström (S)

Direktör

Tobias Nilsson

Reservationen anmäld av Moderaterna respektive Sverigedemokraterna. Muntlig reservation till förmån för eget yrkande anmäld av Centerpartiet. Särskilt yttrande anmäld av Miljöpartiet respektive Vänsterpartiet.

Tillväxtverket

Malmö Stad

Datum
2022-08-29

Diarienummer
Ä 2022–3686

Remissvar - Granskning översiktsplan för Malmö

Tillväxtverket arbetar för att stärka företagens konkurrenskraft. Det gör myndigheten genom att skapa bättre förutsättningar för företagande och attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas. Myndigheten har en särskild roll som ansvarig för regional utvecklings- och samordnad landsbygdspolitik och för frågor inom turism och besöksnäring. Vårt arbete syftar till att stärka sambanden mellan näringslivsutveckling, samhällsplanering och hållbar regional utveckling.

Tillväxtverket yttrar sig inte över översiktsplaner till enskilda kommuner utan endast via länsstyrelsen vid behov. Länsstyrelsen har till uppgift att ta till vara och samordna statens intressen i samrådsskedet och att planerna tillgodoser riksintressen.

Tillväxtverket är riksintressemyndighet för riksintresse industriell produktion. I Malmö stad saknas riksintresseanspråk för industriell produktion.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Patrik Sällström.
Isaac Karlsson har varit föredragande.

Patrik Sällström

Isaac Karlsson

Godkänd av Patrik Sällström

Thomas Ingelström

Hej,

Efter att ha läst Översiktsplan för Malmö - granskningshandling juni 2022 och fokuserat mig på Hyllievång, östra Vintrie. Finns det flera tankar som jag vill dela med mig av. Jag har svårt att förstå hur Hyllie och de delar som sträcker sig ner till Hubhult och gränsar mot Vintriegården från öster är i samma förslag som Bunkeflo By, Vintrie By Erlandsro och Vintriegård. Utifrån de olika förutsättningar som finns och de olika karaktärena för stadsutveckling skulle dessa delar behöva delas upp i minst två delar. De historiska delarna som Bunkeflo By, Vintrie By, Erlandsro och Vintriegården representerar försvinner i den utbyggnadstakt och storlek som Hyllie med tillhörande angränsade område kan tillföra. Genom att inte dela in dessa område får man känslan av att syftet med planen är att bygga tätbebyggels inom hela området på ett sätt inte tar hänsyn till de kulturhistriska värde som finns i Bunkeflo By, Vintrie By, Vintriegården och Erlandsro. Här finns fornlämningar från vinkingatiden och historiska inslag framåt. Sveriges äldsta pilalé ramar in en av Sveriges vackrast cykelstiga där det som är typiskt för Skåne möts. Denna cykelstig är pulsådern som förbiner landsbyggd med staden. Växande gröna vindpinade pilar som strävar uppåt, de gula rapsfälten som ger glädje, energi och välkomnar en ny sommar varje år. Allt detta på en grusstig där barn tar sina första cykeltramp, människor möts på söndagspromenaden och en del stressar hem från jobbet i stan. Med den föreslagna planen så kommer detta att försvinna. Belastningen på cykelstigen kommer innebära att den kommer att hårdläggas utifrån kostnad, pilarna kommer att tvingas att försvinna pga bebygelse och fälten med gul raps kommer att ersättas med hårda byggnader och hårdlagda ytor för torg, vägar och husbygge. Staden måste växa och den skall få växa men den måste få lov att göra det i takt med historian och bevarande av de gamla, historiska som vi vill bevara för framtida generationer. För att kunna bygga en stad som innehåller alla olika delar är det viktigt att också låta naturen ta plats i sin historiska form. Tyvärr är detta delar som får stryka på foten i den plan som ligger.

Det som också är oroande är hur ni i planen övertygar er själv med att Sveriges bästa odlingsmark skall ersättas av hus, betong och människor för att det är stationnära. Självklart skall vi nyttja den infrastruktur som finns på plats och vi skall utnyttja den så effektivt som möjligt. Ni lyfter fram "Hur staden planeras och byggs är avgörande för framtida generationers möjligheter till en god livsmiljö. Malmö har höga miljöambitioner, bland annat genom förtätning som skapar förutsättningar för hållbar mobilitet och sparar på jordbruksmarken. Biologisk mångfald, att åtgärda brist på grönska och minska föroreningar är ytterligare exempel på miljöaspekter som staden måste fortsätta arbeta med. Utmaningen framöver är att intensifiera satsningar på att minska klimatpåverkan och förbättra miljön både lokalt och globalt." samt "Detta i kombination med "Staden förtätas för att minska Malmös miljöbelastning och spara åkermark." Samtidigt har ni som mål att bebygga Sveriges och eventuellt någon av jordens bästa odlingsmark. Detta trots att Malmö stad själv belyser problemet med detta: "Exploatering av jordbruksmark minskar inte bara arealen odlingsbar mark utan även möjligheterna för ett stort antal arter att ha kvar sin hemvist inom kommunen." (https://malmo.miljobarometern.se/natur-och-odling/arealer/jordbruksmark/%C3%A5kermark) där det också tydligt framgår att detta är en minskning som sker över flera år. Det finns också område i denna plan som är markerade som område med höga naturvärden och det framgår inte hur dessa kommer att hanteras i den föreslagna planen.

I det stora hela motsätter jag mig planen då den inte är tydlig för hur utvecklingen för Bunkeflo By, Vintrie By, Vintriegård och Erlandsro är utformade och hur staden skall möta dessa historiska och viktiga delar. Jag tror också för att planen skall vinna förtroende i de delar behöver planen delas upp för att tydliggöra vad man vill göra inom de olika delarna samt hur övergången mellan stad och landsbygd skall se ut, vad för bebygelse skall tillåtas i övergången mellan de gamla historiska byarna och bebygelse samt staden Hyllie?

I övrigt föreslår jag också att åtgärder för att begränsa biltrafik genom Bunkeflo By och Vintrie By bör belysas i denna tilltänkta utbyggnad då ökad biltrafik inte är önskvärd med den typen av gater som finns i byn. Likaså tycker jag att Ekströmsväg i förlängning till Vintriegårdsvägen skall bibehållas i befintlig format.

Mvh

Thomas Ingelström

Vintrie 24:89

Vår ref: TRV 2022/81651

Er ref: Dnr SBN-2018-1156

Gällande områden där fördjupade översiktsplaner tagits fram hänvisar vi till våra yttranden över dessa planer.

Trafikverket har inga planer på att avveckla befintlig verksamhet på godsbangården söder om Carlsgatan. Diskussioner kan gärna föras men i dagsläget ser vi inga alternativ till området och vi kan därför inte acceptera att det får en annan markanvändning i översiktsplanen. En sådan förändring kan innebära att riksintresset Malmö godsbangård utsätts för påtaglig skada.

Trafikverket delar inte visionen om att fler lokalstationer i Malmö är lämpliga på nationella banor. Innan nya stationer pekas ut i en översiktsplan och tillåts påverka bebyggelsestrukturer för lång tid behöver den långsiktiga inriktningen vara överenskommen mellan kommun, region/kollektivtrafikmyndighet och stat vilket saknas i detta fall. Vår syn är att lokal kollektivtrafik och infrastruktur är ett kommunalt ansvar och att Malmö redan är väl försett med järnvägsstationer för regionala och nationella resor.

I och med beslut av Trafikverket 26 september 2022 om uppdaterade riksintressen för kommunikationer upphörde Simrishamnsbanan (framtida riksintresse) och bandelen Östervärn-Brågarp att vara riksintresse.

Det är viktigt att värna områden längs statlig infrastruktur för att den ska kunna utvecklas, och för att motverka framtida anspråk på helt ny infrastruktur. Trafikverket hävdar generellt att minst 50 meter ska hållas byggnadsfritt längs europavägarna och 30 meter från järnvägarna. Vad gäller planering av ny bebyggelse ovanpå eller i närhet av Citytunneln är det mycket viktigt att dialog förs i tidigt skede.

Trafikverket och Malmö stad driver sedan hösten 2021 ett gemensamt pilotprojekt kallat *Trafiksamverkan Malmö* som framförallt fokuserar på samverkan inom trafikledning och trafikinformation mellan kommunala Inre ringvägen och statliga Yttre ringvägen. De båda vägarna har starka funktionella kopplingar och är viktiga för både lokal, regional och nationell motortrafik. Det finns en stor potential att vidareutveckla samarbetet, t.ex. inom ITS-området. Det är därför viktigt att Inre ringvägen fortsatt har en hög framkomlighet och kapacitet; inte minst i ljuset av önskemål om att Inre ringvägen ska kunna avlasta mer lokala vägar i Malmö från biltrafik. Trafikverket hade välkomnat och gärna deltagit i arbetet med en åtgärdsvalsstudie eller motsvarande för Inre ringvägen.

Hälsningar

Jack Bårström

Länsansvarig Skåne | Samhällsplanering

Trafikverket region Syd

Telefon: 010-123 22 29

Beringsgatan 4 | Malmö

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

TRELLEBORGS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Datum
2022-09-21

Diarienummer
KS 2022/493

Mårten Olsson
Tillväxtchef
marten.olsson@trelleborg.se

Kommunstyrelsen

Yttrande gällande granskningsversion av Översiktsplan för Malmö

Sammanfattning

Malmö stad genomför en översyn av sin gällande översiktsplan. Ett förslag till ny översiktsplan var på samråd under våren 2020. Malmö stad har nu skickat granskningshandling för *Översiktsplan för Malmö* till Trelleborgs kommun för synpunkter.

Trelleborgs kommun är i grunden positiv till Malmös nya översiktsplan. De ställningstaganden som Malmö gör kopplat till inpendling och omkringliggande städer stämmer väl med Trelleborgs kommuns planer och strategidokument.

Ytterligare information och yttrandet i sin helhet finns under rubriken *Ärendet* i kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, Yttrande gällande granskningsversion av Översiktsplan för Malmö, KS 2022/493, 2022-09-21
Internt remissyttrande från samhällsbyggnadsförvaltningens planavdelning, 2022-09-20
Missiv – Granskning av Översiktsplan för Malmö, 2022-06-17
Sändlista – Granskning av Översiktsplan för Malmö, juni 2022
Översiktsplan för Malmö – granskningshandling, juni 2022 (digital version: www.malmo.se/opgranskning)

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att föreslå kommunstyrelsen besluta

att anta föreliggande yttrande gällande granskningsversion av Översiktsplan för Malmö som sitt eget.

Beslutet skickas till

Malmö stad (stadsbyggnadskontoret@malmo.se, ange Yttrande granskning ÖP, Dnr SBN-2018-1156)

Ärendet

Malmö stad genomför en översyn av sin gällande översiktsplan. Ett förslag till ny översiktsplan var på samråd under våren 2020. Malmö stad har nu skickat granskningshandling för *Översiktsplan för Malmö* till Trelleborgs kommun för synpunkter.

Trelleborgs kommun är i grunden positiva till Malmös nya översiktsplan. De ställningstaganden som Malmö gör kopplat till inpendling och omkringliggande städer stämmer väl med Trelleborgs kommuns planer och strategidokument.

Yttrande

Trelleborgs kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på granskningshandling för Översiktsplan för Malmö.

Trelleborgs kommun framförde i samrådet att översiktsplanen tydligare bör lyfta Malmö som en regional inpendlingsstad från omkringliggande städer och kommuner samt koppla ställningstagande till detta. Handlingen har sedan samrådet kompletterats med sådana ställningstaganden samt strategier och riktlinjer kopplade till regional infrastruktur, kollektivtrafik och regional cykling, vilket Trelleborg ser positivt på.

Trelleborgs kommun ser likt Malmö att det är betydande, för en hållbar utveckling i regionen. att värna om jordbruksmarken genom att prioritera förtätning i kollektivtrafiknära lägen.

En aktuell fråga i Trelleborg är utveckling och klimatanpassning av kommunens kustområden. Inom detta område har kommunerna goda kontakter och Trelleborgs kommun ser fram emot vidare dialog för att tillsammans bilda en mer samlad målbild av ett klimatanpassat Skåne.

Ulrika Trivin

Hej,

Önskar genom detta mail lämna in mitt yttrande i fall med diarienr SBN-2018-1156.

Som boende i Vintrie uppskattas de jordbruksområden som finns i närområdet. Om planerad byggnation drivs igenom försvinner bykänslan som finns i Vintrie. Dessa fält som finns runt om där vi bor tillhör Sveriges främsta brukbara jordar. Den senaste tiden har vikten av att kunna försörja sig med mat och grödor från närområdet blivit tydligare för världens befolkning.

Låt Vintrie finnas kvar som by och låt våra jordbruksjordar finnas kvar.

Motsätter mig denna nybyggnation.

Mvh

Ulrika Trivin

Bymans gränd 8, vintrie

0708-633970

Uppsala kommun

Hej,

Uppsala kommun avstår från att lämna yttrande i remissen av ÖP för Malmö.

Vänliga hälsningar,
Lotta

LOTTA VESTIN
Utredare, Beredningsenheten

Kommunledningskontoret
Uppsala kommun

Postadress: Uppsala kommun,
Kommunledningskontoret
753 75 Uppsala
Besöksadress: Stationsgatan 12
Telefon: 018-727 75 61
Mobil: 070-821 62 50
E-post: lotta.vestin@uppsala.se

VA SYD

DATUM	2022-09-09
DNR.	20/00572
HANDLÄGGARE	Klicka här och skriv
TELEFON	Klicka här och skriv
E-POST	Klicka här och skriv

Malmö
Stadsbyggnadskontoret
Hanna Björklund
Gustav Aulin

ID:b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79cce606 Status: Signerat av alla

Yttrande gällande remiss för granskningsförslaget för Översiktsplan för Malmö

VA SYD är mycket positiva till den involverande processen i arbetet med översynen av Malmös översiktsplan, men vill framföra några reflektioner inför det fortsatta arbetet.

Synpunkter avseende ledningsnätet

ALLMÄNT

Tidigare har det varit möjligt att bygga ut VA-nätet relativt kostnadseffektivt vid förtätning och tätortsexpansion eftersom det befintliga nätet oftast har haft en kapacitet som har kunnat utnyttjas. Detta gäller inte längre. En anpassning av den allmänna VA-anläggningen till tillkommande bebyggelse kommer att vara betydligt dyrare än tidigare oavsett om det gäller förtätning eller tätortsexpansion. Anpassningen kommer att vara både dyrare och tekniskt mer komplicerad vilket gör att om hänsyn inte tas till detta (och frågorna kring va-systemets kapacitet inte kommer med i ett tidigt planeringsskede) så riskerar vi både sämre lösningar men också om möjligt, ännu dyrare. Omvandlingen av det tidigare järnvägsområdet i Kirseberg är ett exempel på att anpassningen av VA-systemet kan bli väldigt dyr och tekniskt komplicerad om inte planeringen utgår från förutsättningarna för VA i ett tidigt skede.

Vid förtätning i befintlig miljö kommer det i många fall att behövas nyskapade ytor för fördröjning av dagvatten, vilka måste samordnas med allmän plats i ett tidigt planeringsskede så att lösningen blir bra både för VA och för allmän plats. Såväl dagvattenledningar som spillvattenledningar behöver underhållas och förnyas. Detta kräver ytor som måste säkras vid förtätning. Även rening av dagvatten kräver ytor.

Kundservice 040 – 635 10 00 kund@vasyd.se Box 191 org nr 222000-
vasyd.se 201 21 Malmö

STRATEGIER

UTBYGGNADSSTRATEGIER (understruket är förslag till tillägg)

I en stad som växer och förtätas måste infrastrukturen anpassas både efter en växande belastning och för de utmaningar som framtidens klimat innebär. Avloppsnätet behöver uppgraderas för att klara dagens belastning. Det behöver också underhållas. Allt detta kräver yta för att fungera. Med allt för snålt tilltagna ytor för fördröjningsdammar blir det till exempel omöjligt att integrera dagvattendammar med rekreationsytor. Därför är det önskvärt att texten om utbyggnadsstrategier kompletteras med en skrivning om att infrastrukturen ska vara robust och framtidssäkrad.

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING – Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp (understruket är förslag till tillägg)

”För att uppfylla miljökvalitetsnormer samt skydda miljön och människors hälsa ska VA-systemen anpassas för att minska bräddningen till kanalerna. I detta ingår byggandet av Malmö avloppstunnel samt åtgärder för att öka det befintliga ledningsnätets kapacitet. Därtill ska Malmö stad ställa krav på hög skyddsnivå på enskilda avlopp samt via VA SYD fullfölja planerade utbyggnader av kommunalt VA.”

”Malmö stad ska underlätta för framtida utbyggnaden av Sjölunda avloppsreningsverk samt ge plats för anslutande ledningar, så det i framtiden också ska kunna behandla avloppsvatten från andra kommuner. ”

”Delar av Malmös ledningssystem är hårt belastat, framför allt där dagvatten och ~~avloppsvatten~~ spillvatten går till samma ledning. Detta leder till regelbundna källaröversvämningar. Det finns därför behov av att förbättra ~~dagvattensituationen~~ dagvattenhanteringen, främst genom att öka fördröjningen och ~~ta hand om dagvattnet~~ separera dagvatten från spillvatten.”

För att uppfylla dagens miljökvalitetsnormer för Öresund och Sege å krävs att dagvattnet renas. Detta kommer kräva ytor tex för dammar och våtmarker. I den befintliga miljön kan dessa ytor, där det är möjligt, placeras nära recipienten så att de kan ta hand om så stor andel som möjligt av dagvattnet från den befintliga miljön. Det kan därför kräva andra placeringar än ytor för att fördröja dagvatten och skyfall. För exploateringsområden kommer det dock behövas ytor för hantering av dagvatten inom eller nära dessa, och generellt behövs en yta motsvarande 5-6% för att hantera alla dagvattenaspekter.

För att minska behovet av att bygga ut ledningsnätet och samtidigt öka möjligheterna att arbeta för att återvinna vatten och näringsämnen bör cirkulära lösningar finnas med som ett handlingsalternativ i tidiga planeringsskeden.

ID:b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79ce606 Status: Signerat av alla

Kundservice 040 – 635 10 00 kund@vasyd.se Box 191 org nr 222000-
vasyd.se 201 21 Malmö

PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER

För samtliga områden gäller att tillräckliga ytor för fördröjning av dagvatten, drift och underhåll av ledningsnät samt i förekommande fall även rening av dagvatten bör vara dimensionerande för områdets utveckling

NAFFENTORP

Vid tätortsexpansion, särskilt söder om Yttre ringvägen, krävs en omfattande förstärkning av ledningsnätets kapacitet. I de föreslagna områdena Ingvalla och Petersborg krävs en utbyggnad av ett nytt ledningsnät. Avledning av dagvatten från dessa områden måste ske via dikningsföretag. Dikningsföretag innebär bland annat att rätten att leda vatten till diket är reglerat och diket är utformat för att bara ta emot små flöden från åkermark. När markanvändningen ändras till tät bebyggelse med högre avrinning behöver fördröjning ske innan dagvattnet når diket, vilket innebär att vattnet måste fördröjas. Lokalisering och dimensionering av fördröjningsytor måste ske samtidigt med att bebyggelsen planeras.

ID:b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79ce606 Status: Signerat av alla

Synpunkter avseende avfallsystemet

ALLMÄNT

Under rubriken Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp hänvisas till Kretsloppsplan 2021-2030 för mer information, vilket är positivt. Det är viktigt att stadens olika strategiska dokument samspelar.
I Kretsloppsplan 2021-2030 är den gemensamma visionen ett klimatneutralt resurs- och avfallssystem i Burlövs kommun och Malmö stad. I kretsloppsplanen anges mål, åtgärder, styrmedel och verktyg för att uppnå visionen att minimera miljöpåverkan från avfallet. Kretsloppsplanen tar avstamp i de globala hållbarhetsmålen som på flera nivåer kopplas ihop med de lokala målen. Det mest effektiva sättet att minska vår miljö- och klimatpåverkan är att reducera inflödet av material i kretsloppet. Att skapa platser, fysiska och digitala, för återanvändning och delningsfunktioner, och därmed göra det enklare för människor att leva cirkulärt, är väsentligt när staden planeras. Att planera sociala ytor i staden kan bidra till att skapa nya beteende, bort ifrån konsumtion och blir därmed avfallsförebyggande. Möjlighet till andra aktiviteter än konsumtion stöttar kretsloppsplanens mål om att minska avfallsmängderna.

En väl fungerande och bostadsnära källsortering av det avfall som uppstår ställer krav på ytor för avfallshantering och platser för angöring för hämtningsfordon, aspekter som ska tas hänsyn till planeringsprocessen. Avfallshanteringen ska integreras på alla nivåer i stadsplaneringen så att den blir en naturlig del av processerna med översiktsplaner och andra strategiska dokument, detaljplaner, bygglov och vid genomförandet av projekt. Utvecklingen av den täta, gröna och attraktiva staden innebär att allt fler människor och funktioner ska samsas på samma yta. Det ställer krav på innovativa lösningar, både på en strategisk nivå avseende stadens övergripande strukturer, och rent praktiskt i specifika byggprojekt. Motstående intressen och behov i den täta,

Kundservice 040 – 635 10 00 kund@vasyd.se Box 191 org nr 222000-
vasyd.se 201 21 Malmö

gröna staden ställer krav på kommunikation och samverkan mellan olika aktörer. Synergieffekter kan uppnås vid samutnyttjande av ytor.

Ny lagstiftning angående förpackningsinsamlingen innebär att kommunerna tar över ansvaret för insamling av förpackningar från hushåll från och med 2024. Senast 2027 ska insamlingen vara fastighetsnära, med kompletterande lättillgängliga insamlingsplatser för skrymmande förpackningar av plast och papper. Från 2026 ska kommunerna även ordna möjligheter att källsortera förpackningar på större populära platser utomhus, till exempel torg och parker av viss storlek.

STRATEGIER

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ – Den täta stadens utmaningar

Ambitionen att stadens ska byggas nära, tät, grön och funktionsblandad är god och eftersträvansvärd, men innebär ibland målkonflikter, inte minst när förtätning sker i den befintliga staden. Kommuner har ett lagstadgat krav att hantera hushållsavfall från varje fastighet, och det finns faktorer som arbetsmiljökrav att ta hänsyn till exempel när det gäller placering av angöringsplatser för avfallsfordonen. Platser för återbruk och delningsfunktioner gör också anspråk på samma ytor som andra intressen. Målkonflikter löses inte på översiktsplanenivå, men det är positivt att den täta stadens utmaningar lyfts i texten.

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING – Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp

Det är positivt att texten under rubriken Klimatanpassning och teknisk försörjning inleds med ett kretslopps- och avfallsrelaterat påstående, men VA SYD vill åter föreslå att meningen kompletteras så att den även omfattar insamling. Den nya formuleringen blir då: För att det lokala kretsloppet ska fungera behöver staden ha anläggningar för *insamling*, lagring och behandling av olika avfallsslag.

Texten under rubriken Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp har reviderats i samverkan med VA SYD, och ett flertal strategipunkter har lagts till, vilket är positivt.
VA SYD vill ändå framföra några synpunkter rörande några av strategierna:

Angående nya mindre insamlingsplatser är begreppet sortering adderat i strategin. Ny formulering blir då:

- Nya mindre insamlingsplatser, både permanenta och ambulerande, med fokus på sortering samt återbruk och kunskapsspridning, ska komplettera återvinningscentralerna och etableras på strategiska platser.

Strategin som rör bygg- och rivningsavfall har delats upp för att förtydliga att det dels handlar om att minimera och hantera bygg- och rivningsavfallet, dels om att etablera fysiska platser för att hantera de flöden som uppstår.

Ny formulering för dessa strategier blir då:

ID:b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79ce606 Status: Signerat av alla

- Bygg- och anläggningsavfall är flöden som lämpar sig väl för återbruk och ytor för detta ska tillgodoses.
- Rivningsavfallet ska minimeras genom att i första hand verka för att undvika rivning av byggnader och i andra hand genom demontering av byggnader för cirkulär hantering.

TRAFIK – Godslogistik

Det är bra att godslogistik har fått en egen rubrik, och att det i den inledande texten konstateras att *Fungerande varu- och avfallsflöden är avgörande för att staden ska fungera*. VA SYD anser fortfarande att det kan göras tydligare att avfallshanteringen inte helt går att jämställa med annan godslogistik. Avfallstransporterna berör alla hushåll och är regelbundet återkommande, vilket skiljer dessa transporter från andra godstransporter.

Under de punktade strategierna nämns att *Väl fungerande varu- och avfallsflöden ska säkras*, vilket är positivt.

RIKTLINJER OCH KARTOR

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ, Blandad stadsbebyggelse – Avfall och återbruk

Riktlinjerna för avfalls- och återbruksfrågor är placerade under rubriken *Blandad stadsbebyggelse*, vilket är positivt. Avfalls- och återbruksfrågorna kopplas på så vis tydligare till andra grundläggande stadsbyggnadsförutsättningar.

VERKSAMHETSOMRÅDEN

Det är bra att industriell symbios och delningsekonomi nämns i en av riktlinjerna under rubriken Verksamhetsområden. Detta kopplar väl till målen i Kretsloppsplan 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad.

HUVUDGATOR OCH TRAFIKLEDER

De synpunkter som framförts tidigare i processen, angående angöring och uppställningsytor för avfallsfordon, har i stort sett tillmötesgåtts, vilket är positivt.
Kommentaren angående att kategorierna cykelparkering, leveranser och avfallstransporter inte går att jämställa med varandra kvarstår dock.
Kommuner har ett lagstadgat krav att hantera hushållsavfall från varje fastighet, och hänsyn måste bland annat tas till arbetsmiljölagstiftning vid hämtning, vilket kan begränsa möjligheten att anordna angöringsplatser för avfallsfordon i sidogatorna.

Riktlinjen som berör uppställningsytor föreslås kompletteras så att det tydligare framgår att hänvisning till sidogator ska ske utifrån en samlad bedömning.
Riktlinjens formulering blir då:

- *Om uppställningsytor för leveranser och avfallstransporter inte kan lösas på kvartersmark ska det lösas på lämpligt sätt i gatan där flexzoner intill körbanor ska kunna användas för ändamålet. Avfallstransporter, leveranser och cykelparkering ska undantagsvis kunna hänvisas till sidogator om det bedöms lämpligt utifrån en samlad bedömning.*

ID:b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79ee606 Status: Signerat av alla

PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER

ROSENGÅRD CENTRUM, HERRGÅRDEN, EMILSTORP M FL

I de platsspecifika riktlinjerna för Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m fl uppmärksammas behovet av en utredning rörande den fria höjden under cykelbroarna som korsar Adlerfeldts väg och Frölichs väg, vilket är mycket positivt. En ökad fri höjd skulle öka förutsättningarna för att skapa en hållbar avfallshantering i Rosengård.

ELISEDAL

VA SYD noterar med glädje att det i delområdet Elisedal anges att en återvinningscentral med fokus på återbruk ska etableras. Den planerade ÅVC:n kommer att utgöra ett viktigt komplement i den östra delen av Malmö, till befintliga återvinningscentraler.

ID:b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79cc606 Status: Signerat av alla

Kundservice 040 – 635 10 00
kund@vasyd.se
vasyd.se
Box 191
201 21 Malmö
org nr 222000-

7

Verifikat

Titel: Granskningssynpunkter på översiktsplan Malmö

ID: b93771c0-567e-11ed-a701-5d73a79ce606

Status: Signerat av alla

Skapat: 2022-10-28

Underskrifter

VA SYD 2220002378
Joel Olthed
Joel.Olthed@vasyd.se
Signerat: 2022-11-03 15:02 BankID JOEL OLTHED

Filer

Filnamn	Storlek	Kontrollsumma
VA SYD Yttrande Granskning ÖP Malmö 20221014.docx.pdf	260.8 kB	30a2 dbb2 04a4 227d 98ac def9 97cf 9fa4 3bf2 fe78 3fb6 74ef a2cb 3d75 a19d e326

Händelser

Datum	Tid	Händelse
2022-10-28	07:10	Skapat | Tim Delshammar, VA SYD 2220002378. IP: 212.112.191.244
2022-11-03	15:02	Signerat | Joel Olthed, VA SYD Genomfört med: BankID av JOEL OLTHED. IP: 212.112.191.244

Verifikat utfärdat av Egreement AB
Detta verifikat bekräftar vilka parter som har signerat och innehåller relevant information för att verifiera parternas identitet samt relevanta händelser i anslutning till signering. Till detta finns separata datafiler bifogade, dessa innehåller kompletterande information av teknisk karaktär och styrker dokumentens och signaturernas äkthet och validitet (för åtkomst till filerna, använd en PDF-läsare som kan visa bifogade filer). Hash är ett fingeravtryck som varje individuellt dokument får för att säkerställa dess identitet. För mer information, se bifogad dokumentation.
Verifikation, version: 1.17

Vellinge kommun

2022-08-08

Kommunförvaltningen

Elin Hallström
Planarkitekt

Vidaredelegeringsbeslut Dnr: Ks 2020/233.721

Malmö stad
stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Remiss över granskning av Översiktsplan för Malmö stad

Ärendebeskrivning	Remiss över granskning av Översiktsplan för Malmö Stad har inkommit 2022-06-17.
Beslutsunderlag	Granskningshandling över Översiktsplan för Malmö Stad.
Delegeringspunkt	Delegeringsordning antagen av Kommunstyrelsen 2021-11-23 § 187, punkt A.15.
Beslut	Plan- och exploateringschefen beslutar att Vellinge kommun avstår från att yttra sig om granskningshandling över Översiktsplan för Malmö Stad.
Beslutande	Martina Ljung Plan- och exploateringschef
Beslutet skickas till	Malmö Stad.

POST 235 81 Vellinge
BESÖK Norrevångsgatan 3
TELEFON 040-42 50 00
FAX 040-42 51 49
E-POST vellinge.kommun@vellinge.se
WEBB Vellinge.se

BANKGIRO 5896-1467
ORG. NR 212000-1033

Vinnova

Hej

Vinnova har inga synpunkter på rubricerad remiss.

Med vänliga hälsningar

Birgit Augustsson
Assistent till Generaldirektören, Verksledning
08-473 31 51

Prenumerera på våra nyhetsbrev
Läs om hur Vinnova behandlar personuppgifter

Volito Fastigheter AB

1

Volito Fastighetskupolen AB
c/o Volito Fastigheter AB
Skeppsbron 3
211 20 Malmö

Malmö Stadsbyggnadskontor
205 80 Malmö
Skickat till stadsbyggnadskontoret@malmo.se

Malmö 2022-10-25

Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Volito Fastigheter har tagit del av rubricerad *'Översiktsplan för Malmö – granskningshandling, Juni 2022'*. I egenskap av fastighetsägare (Volito Fastighetskupolen AB) av fastighet Kupolen 3 belägen i Limhamn vill vi lämna nedan synpunkter och tankar på förslaget att eventuellt dra om Annetorpsvägen enligt Bild 1 nedan.



Bild 1; Alternativ sträckning av huvudgator, kollektivtrafik och huvudcykelväg enligt granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156

Volito Fastigheter har idag en välfungerande förvaltningsfastighet på Kupolen 3, med flera välmående företag som hyresgäster. När vi blickar framåt ser vi även fastigheten som ett framtida attraktivt bostadsläge, där vi på sikt gärna utvecklar hyresrätter till det egna långsiktiga fastighetsbeståndet.

Volito Fastighetskupolen AB
c/o Volito Fastigheter AB
Skeppsbron 3
211 20 Malmö

Vi är övertygade om att en utveckling av området, innehållandes mer bostäder, kan åstadkommas utan en omdragning av Annetorpsvägen enligt förslaget, utan i stället genom att arbeta med och förändra vägen i sitt befintliga läge. Leden kan till exempel göras mer inbjudande genom att tillskapa nya, säkra och fler övergångar för gående och cyklister. Som en referens kan tas huvudleden genom Västra Hamnen, där rondeller och många övergångsställen möjliggör övergång, men fortsatt ger trafiken i alla dess former ett lugnt flöde. Att arbeta med gestaltningen, grönska och ljus, och på så sätt skapa en annan karaktär borde vara fullt möjligt för att minimera och överbrygga den barriär som finns idag.

Vid en eventuell utveckling av vår fastighet Kupolen ser vi också att det finns möjlighet att arbeta för att öppna upp bebyggelsen och därmed bidra till att man enkelt kan ta sig mellan stadsdelarna. Den framtida bebyggelsen kan aktivt kopplas mot havet och kalkbrottet. Bostadsbebyggelse på fastigheten utmanas idag både avseende trygghet och buller, men kan bli fullt möjligt om Annetorpsvägen skiftar gestaltning.

För övrigt ser Volito Fastigheter väldigt positivt på det stora klimat- och hållbarhetsfokus som finns i översiktsplanen som helhet. En omdragning av Annetorpsvägen innebär stora fysiska förändringar och därmed också en stor belastning på vårt klimat. Låt oss i stället tillsammans arbeta med de befintliga grundförutsättningarna och värna den miljö vi befinner oss i!

Med vänliga hälsningar

Martina Davidsson

Volito Fastigheter AB
Skeppsbron 3, 211 20 Malmö
070-697 71 17
martina.davidsson@volito.se

Zeniths koloniförening

Yttrande från Koloniföreningen Zeniths styrelse inför granskning av ÖP

Området "Norrasorgenfri, Katrinelund, Värnhem" beskrivs som en del av staden där stor exploatering kommer att ske under kommande år, samt att det finns en tydlig brist på grönområden enligt stadens Grönmodell.

I ÖP nämns dock inte att vi i området även har Malmös äldsta koloniområde med mycket stora kulturhistoriska och gröna värden. Området är öppet för allmänheten från 9-19 alla dagar från april till september och kolonisterna på området välkomnar att besökare vistas inom koloniområdet för promenader etc.

Koloniföreningen anordnar även ett flertal utåtriktade evenemang årligen, så som loppisar med caféverksamhet, sommarcafé, växtbyte, skördefest etc.

Från koloniföreningens sida välkomnar vi den bebyggelsen som planeras i området då vi ser att den tillför liv och trygghet i området. Vi har stor förståelse för att det ökade antalet boende i området också skapar behov av rekreationsområden och grönska och förutsätter att icke-hårdgjorda ytor och grönområden också planeras in tillsammans med den nya bebyggelsen i området. Vi vill tydligt framhålla vikten av att samtidigt bevara den unika miljö som finns i koloniområdet Zenith och att denna miljö redan idag är tillgänglig under de delar av året och de timmar på dygnet då det skapar värden för besökare att vistas i området.

Från koloniföreningen Zeniths sida ser vi behov av två tillägg i ÖP:

1. Beskrivning av Malmös äldsta koloniområde som en del av området Norra Sorgenfri/Värnhem/Katrinelund.

2. Att även koloniområdet ska bevaras för att stärka områdets karaktär och identitet, på samma sätt som det i planen fastslås att vissa industribyggnader ska bevaras.

Från koloniföreningen Zeniths sida ser vi det även formuleringarna i detta stycke i ÖP som problematiska:

* Mångfald, småskalighet och variation ska utgöra kärnvärden vid omvandlingen. **De storskaliga kvarteren ska delas upp i mindre enheter.** Bottenvåningar i strategiska lägen ska kunna rymma utåtriktade funktioner.

Just att dela upp storskaliga kvarter i mindre enheter var det argument som lyftes vid en diskussion kring en förändring i DP för området för en tid sedan. Förändringen av DP skulle innebära att en cykelväg skulle dras genom området och förslaget ledde till stor oro bland kolonisterna. Att liknande formuleringar nu återfinns i förslaget till ÖP riskerar att skapa liknande oro, om det inte tydligt framgår att detta inte ska tolkas som ett hot mot Malmös äldsta koloniområde, med alla de kultur- och naturvärden som detta inrymmer.

MVH
Anna Bernstad

För styrelsen i Zeniths koloniförening

_____

Öresunds Sjövärnskår

Hej,

Jag företräder Öresunds Sjövärnskår i egenskap av dess ordförande, kontaktuppgifter hittas längst ner i detta mail. Öresunds Sjövärnskår är en frivillig försvarsorganisation med ca 260 medlemmar som verkar till sjöss och bedriver ungdomsutbildning och vuxenverksamhet tillsammans med Marinen och Hemvärnet.

Vi önskar lämna synpunkter gällande förslaget till ny översiktsplan för den delen som berör Limhamns hamnområde (sid. 73.), till vilken vi anser oss utgöra sakägare.

Uppförandet av en ny bro till Ön i Vaktgatans förlängning är problematisk för vår verksamhet, som utgår från kårstationen med adress Vaktgatan 18 av huvudsakligen två anledningar:

1. För det första ser vi en betydande risk för att åtkomsten till vår kårstation antingen kraftigt försämras eller rentav omöjliggörs under byggnationstiden. Dessutom är båtrampen i Vaktgatans förlängning kritisk för vår verksamhet när det gäller att kunna sjösätta mindre segelbåtar för vår ungdomsutbildning och det innebär stor olägenhet för oss om båtrampen "konsumeras" av brobygget. I praktiken skulle våra möjligheter att bedriva ungdomsverksamhet i nuvarande läge minska betydligt eftersom segling med mindre enheter utgör en betydande del av pedagogik i sjömanskap och segling.
2. För det andra ser vi betydande risk för Sjövärnskåren Öresunds fortsatta verksamhet efter att bron har uppförts, framförallt om bron inte skulle medge möjlighet att ta sig in och ur hamnbassängen på ett relativt enkelt sätt. Enligt vår mening kan detta nås genom antingen en öppningsbar bro eller att bron konstrueras med seglingsfri höjd om minst 12 meter, där vi ser det senare alternativet som mest önskvärt. Om bron görs öppningsbar behöver det dock säkerställas att bron även kan öppnas kvällstid och helger. Skulle bron utformas som en fast förbindelse kommer det i praktiken innebära att Sjövärnskårens verksamhet på Limhamn kommer tvingas att flytta eller läggas ner, vilket vore betänkligt ur såväl totalförsvarssynpunkt som föreningslivssynpunkt.

Mvh,

Max Krackhardt

Ordförande Öresunds Sjövärnskår

Tel: 076 635 19 35

Mail: m.krackhardt@hotmail.com

Örjan Nyberg

Hej.

Har precis satt mig in i de omfattande planerna på att bygga ut områdena på alla sidor Vintrie söder om Hyllie station.

Jag tycker det är synd att all åkermark bebyggs och det fina jordbrukslandskapet runt byn förstörs.

Skulle vilja veta lite mer om vilka typer av bostäder som planeras, är det lägenheter eller villor. Blir det lägre hus som passar in mer i landskapet eller samma typ av hus som byggs i Hyllie? Ge gärna exempel på det.

Kommer detaljplanen som styr vilka hus som får finnas i Vintrie också gälla nybyggen runt omkring?

Tack,

Mvh Örjan Nyberg

Vintrie byväg 44

218 45 Vintrie

nyberg78@yahoo.com

Moderaterna och Centerpartiet
i kommunstyrelsen 190508

51

Reservation

Bilaga 19

Kommunstyrelsen 2019-05-08
Ärende 17: Uppdrag att aktualisera Översiktsplan för Malmö

Moderaterna och Centerpartiet yrkade att addera två ytterligare riktlinjer på sidan 2 i uppdragsbeskrivningen för aktualisering av översiktsplan för Malmö:

6. *Bygg Malmö på höjden Vid utveckling av nya områden i centrumnära lägen ska planeringen präglas av hög och tät bebyggelse för att möjliggöra en god exploateringsgrad på värdefulla tomter samt att möta efterfrågan på nya bostäder och kommersiella lokaler i Malmö.*

7. *Bevara Malmös mångfald Malmös framtida stadsplanering ska sträva efter att bevara den karaktäristiska särprägel som finns i Malmös olika stadsdelar. I nya områden i stadens centrala delar, så som i Nyhamnen är det lämpligt att bygga modernt, högt och tätt, medan småstads- och bykänslan ska bevaras på exempelvis Limhamn och i Bunkeflostrand, Tygelsjö och Klagshamn. Malmös utbyggnad ska ske främst genom förtätning och jordbruksmarken utanför yttre ringvägen ska i största möjliga mån skyddas från exploatering.*

Då vårt förslag ej vann gehör reserverar vi oss till förmån för eget förslag.

Torbjörn Tegnhammar (M) Håkan Fäldt (M) Helena Nanne (M)

Charlotte Bossen (C)

Med instämmande av

John Eklöf (M) John Roslund (M)

Bilaga 20

Vänsterpartiet

Reservation

Kommunstyrelsen 2019-05-08: Ärende 17. Uppdrag att aktualisera Översiktsplan för Malmö

Vi i Vänsterpartiet ser problemen med den låga kapaciteten för busstrafik, vi behöver flera snabba bra kollektivtrafikstråk med hög kapacitet. Det är skälet till att spårvagn behövs i ett växande Malmö. När nu det nya S/L styret vill stryka detta i aktualiseringen av Översiktsplanen kommer det att få stora konsekvenser för Malmö under överskådlig tid. Det går inte att planera en ung och global stad utan att ha en kollektivtrafik med hög kapacitet. Den idag föreslagna förändringen på inriktning kring kollektivtrafiken kommer att bromsa Malmös utveckling som en framtidsstad. VI yrkade avslag på S/L styrets vilja att stoppa spårvagnsutbyggnaden.

Vi är också oroliga för skrivningarna om att bygga högt, det kan ibland vara bra men inte med säkerhet generellt. Det kan skapa mörka, otrygga miljöer i centrala lägen som inte är önskvärda. Det är därför ett dåligt mål att bygga högt generellt i centrala lägen.

Malmö 2019-05-08
Emma-Lina Johansson (V)

Med instämmande
Anders Skans (V)

Moderaterna och Centerpartiet i stadsbyggnadsnämnden 190627

Reservation

Stadsbyggnadsnämnd 2019-06-27
Ärende: 23. Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Malmö strategiska utmaningar bör förtydligas i översiktsplanen för att Malmö ska kunna lösa dagens och morgondagens problemställningar.

Av den anledningen yrkade vi på att till styrdokument för den nya översiktsplanen adderar "ekonomisk hållbarhet" som mål för staden.
Av ett 19 sidor långt styrdokument berörs näringsliv endast av 8 rader.
Vi föreslår även att tydliggöra strategiska mål för målområde 2, näringsliv.

Vi föreslog i tilläggsyrkandet att näringslivets förutsättningar ska prioriteras upp i översiktsplanen för att kunna lösa Malmös framtida utmaningar avseende arbete och skatteintäkter till välfärden.

"Hjärtat" i översiktsplanens planstrategi föreslås innehålla nedan tillägg i kursiv stil:

- **En nära tät grön och funktionsblandad tillgänglig stad för alla.**
- **Regional motor för näringsliv, grön tillväxt och sysselsättning.**
- **Staden som kulturell och demokratisk arena.**
- **En ekonomisk hållbarhet med balans mellan privat och offentlig expansion.**

Vi yrkade följande tillägg i styrdokumentet:

- **Plan för tillgänglighet för alla trafikslag, en faktor som starkt påverkar näringslivets möjligheter till investering, nyetablering och arbetstillfällen.**
- **Plan för lokalproducerad elproduktion för att säkerställa trygghet och samhällsfunktioner.**
- **Plan för markanvisning för större företag.**
- **Plan för markanvisning för framtida autonoma industrier.**
- **Plan för att attrahera småföretag.**
  (4 av 5 nya arbeten skapas i småföretag).

Då nämnden valde att avslå hela vårt tilläggsyrkande i ett stycke reserverar vi oss mot beslutet och hoppas på mer givande diskussioner under det kommande arbetet med den nya översiktsplanen, så att Malmö verkligen kan bli en regional motor för tillväxt på riktigt.

Mats Brogren (M), Göran Wiberg (M), Martin Molin (C) Darko Simic (M)

Med instämmande av:

Petra Lundgren (M), Peter Ahlström (M), Bengt Svensson (C)

Bilaga 3

Reservation

Hälsa-vård-och omsorgsnämnden

Ärendenummer: HVO-2020-1444

Samråd om Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Vi Sverigedemokrater är negativa till den förtätningsprocess som sker i Malmö.
Framtidssynen om en stad i storleksordningen 500 tusen invånare kräver väldigt stora resurser och uppoffringar av den befintliga befolkningen.
Vi ser inga fördelar för de äldre i vår stad genom att de kanske inte få se solen därför att förtätningen har skapat samma typ av innergårdar som man byggde i början av 1900 talet t.ex. på Möllevången.
Det blir också svårt för de äldre att transportera sig eftersom antalet p-platser på rimligt avstånd från bostaden kraftigt minskas med den trafikpolitik som det nuvarande styret bedriver.
Vi kan inte ställa oss bakom en skrivning som beskriver förtätning som positiv.

Med anledning av detta yrkar Sverigedemokraterna:

-Att Remissvaret avslås

Då vårt avslagsyrkande inte bifölls reserverar vi oss mot beslutet

För Sverigedemokraterna Malmö

2020-06-10

Ilvars Hansson (SD)

Michael Hård af Segerstad (SD)

Med instämmande av:

Eva Hallén (SD)

Regina Harwigsson (SD)

Sverigedemokraterna
i tekniska nämnden 200612

bilaga § 224a

Reservation

Tekniska nämnden 2020-06-12
Ärende: TN-2020-1314

Samrådsremiss från stadsbyggnadsnämnden angående översiktsplan för Malmö

Sverigedemokraterna stödjer inte alls den styrande minoritetens trafikpolitiska ambitioner och planer om förtätningen av Malmö. Översiktsplanen är baserat på diverse strategiska dokument inom Malmö stad, som vi reserverade oss emot.

Vi motsätter oss speciellt den pågående avveckling av alla Malmös infartsleder i form av ombyggnad till stadshuvudgator och yrkade därför på avslag till förslaget.

Då vårt yrkande inte fått majoritet, reserverar vi oss mot detta beslut.

Stefan Plath (SD)

Anders Pripp (SD)

Ilvars Hansson (SD)

Lars Hallberg (SD)

Moderaterna
i tekniska nämnden 200612

bilaga § 224b

Tekniska nämnden 7
2020-06-12

Reservation

§ 224 Samrådsremiss från stadsbyggnadsnämnden angående översiktsplan för Malmö

Det föreliggande förslaget till översiktsplan saknar en vision som skulle göra det möjligt för planen att antas av en bred majoritet i kommunfullmäktige. Tvärt om, tycks (S) i allt större grad vika sig för (Mp) och deras idéer om att backa in i framtiden, varför frågor om näringsliv, arbetstillfällen, tillgänglighet och hänsyn till stadens invånare inte är i fokus.

Vi menar att tekniska nämnden i sitt remissyttrande skulle:

- Efterlysa en tydligare skrivning om att arbete och företagande, även inom stadens gränser, är viktiga för Malmös framtid. Tankarna på att underlätta för små- och medelstora företag bör genomsyra hela dokumentet.
- Utveckla frågan om hållbara transporter så att dessa även omfattar transporter av gods och människor inom staden och inte bara till och från.
- Understryka vikten av trygghet i staden, både på gator och torg men också tryggheten att ha ett arbete vilket förutsätter att näringslivets tankar, idéer och behov får större utrymme.
- Påtala vikten av att staden ska vara tillgänglig för alla trafikslag. För att detta ska uppnås måste kollektivtrafiken utvecklas, inte bara med långa fordon utan med en trafik som kommer och går enligt en rimlig turlista för att locka invånarna att välja buss i stället för egen bil.
- Efterlysa en väsentligt ökad exploatering i de kollektivtrafiknära lägena. Vi menar att ÖP:n borde uttala att byggnader på 20-30 våningar bör kunna vara en ny Malmöstandard i centrala och kollektivtrafiknära områden.
- Ifrågasätta om målet med halvmiljonstad är realistiskt. ÖP:n borde ta klar ställning för att Malmös storlek ska utgå ifrån arbetstillfällen och bostäder – inte efter vänsterpolitiska drömmar.
- Klart ta ställning för att diverse styrdokument som t ex TROMPen ska arbetas in i ÖP:n och skrivas på ett sätt så att de övergripande målen för ett positivt Malmö kan infrias.

Då vi inte får gehör för våra synpunkter yrkar vi avslag och anför reservation.

Håkan Fäldt (M) *Lars-Göran Jönsson (M)* *Karin Olsson (M)*

Med instämmande av

Niclas Röhr (M) *Petter Naef (M)* *Lena Hjalmarsson (M)*

Vänsterpartiet
i tekniska nämnden 200612

bilaga § 224c

8

Vänsterpartiet Malmö

Reservation till förmån för tilläggsyrkande

Tekniska nämnden 12 juni 2020
ärende TN-2020-1314 Samrådsremiss angående översiktsplan för Malmö

Mer visioner behövs. Och avvakta domstolsutslag om Malmö hamn

Det förslag till översiktsplan som nu ligger för samråd innehåller många positiva delar, så långt processen nu kommit. De flesta av de möjligheter och utmaningar som Malmö står inför finns med.

Detsamma gäller förvaltningens förslag till svar från Tekniska nämnden. Bra perspektiv och bra förslag till kompletteringar och förändringar.
Vi instämmer i att vikten av delaktighet från malmöborna är så viktig att det språk som används måste vara begripligt, att texterna därför behöver utvecklas . Nämnden instämde i Vänsterpartiets yrkande om att, av det skälet ändra en del av svaret från Tekniska nämnden (sid 2 TNs remissyttrande).

Vi instämmer också i skrivningarna om nödvändigheten att utveckla översiktsplanens texter kring förtätning och helhet för blåa och gröna strukturer. Skrivningarna i översiktsplanen kring Malmös vattenområden är begränsade och beskriver inte den potential som faktiskt finns.
Med den bakgrunden är det förvånande att det ärende om utfyllnad i Malmös hamnar som nu ligger hos mark- och miljööverdomstolen inte berörs, inte minst i Tekniska nämndens yttrande.
I översiktsplanen utgås från att det inte blir några problem att genomföra utfyllnaden. Det intrycket ges inte av Kammarkollegiets synpunkter. Där krävs omfattande kompletteringar av underlaget i ansökan samt att ansökan måste fördjupas kring ”hushållningsdelarna”.
Kammarkollegiets synpunkter varslar om att det eventuellt inte ges nåt tillstånd för utfyllnad eller att det begränsas.

Vänsterpartiet yrkade därför följande tillägg till nämndens remissyttrande:
Det ärende som nu ligger hos mark- och miljööverdomstolen kan påverka översiktsplanen och utfyllnaden i Malmös hamnområden. Det är av största vikt att de påpekanden som görs i den processen tas tillvara och att domslutet blir vägledande för den fortsatta planeringen.

Att samtliga partier i Tekniska nämnden förutom Vänsterpartiet väljer att negligera domstolsprocessen är beklagligt.

Angående mobilitet och infrastruktur innehåller Tekniska nämndens remissyttrande bra kommentarer. Inte minst bra skrivningar om vikten av funktionella cykelvägar och cykelbanor. Men nämndens svar, och därmed översiktsplanen, borde vara mer visionär. Det räcker inte att i diskussionerna hänvisa till ett annat dokument, till TROMPen, Trafik och mobilitetsplanen.

I perspektivet mobilitet kommer stora förändringar att ske det kommande decenniet, inte minst avseende privatbilismen. En sådan analys saknas i den nuvarande versionen av översiktsplanen och borde ingå i nämndens remissyttrande.

Vänsterpartiet yrkade därför följande tillägg, sidan 7:
Bland de planeringsstrategier som översiktsplanen behandlar bör en minskad privatbilism ingå som en förutsättning. Hur det påverkar stadens infrastruktur, kollektivtrafik och stadsmiljö?

Samtliga partier i nämnden, inklusive Miljöpartiet, valde att inte komplettera remissyttrandet med Vänsterpartiets yrkande.

Vi ser fram emot den fortsatta processen kring översiktsplanen och de inspel och krav som kommer att ställas från Malmöborna, när de får tillfälle att yttra sig.

Malmö 12 juni 2020

Susanna Lundberg

med instämmande av

Mats Billberg Johansson

Moderaterna och Centerpartiet i servicenämnden 200616

Bilaga 1 4

Reservation

Servicenämnden 2020-06-16
Ärende: 2 – SN 2020-438, Översiktsplan för Malmö

Reservation Översiktsplan för Malmö

Vi väljer att reservera oss då vi saknar klara svar på en del frågor ställda i debatten och med förslag till remissvar innehållande ”inga invändningar” ser vi inget alternativ.

Några av punkterna i lyft:

Vi ser det inte som ett självändamål att Malmö ska växa till en halvmiljonstad och om så behövs tydligare svar på hur vi i minst samma takt (och gärna i högre takt) växer motsvarande antal arbetstillfällen.

Då Malmö i rankingar placeras väldigt lågt som näringslivsvänlig stad är det synnerligen viktigt att en radikal förbättring av detta tas i beaktande.

Då Malmö i rankingar placeras lägst som stad med trygghet och upplevt trygghet för invånarna är det synnerligen viktigt att en radikal förbättring av detta tas i beaktande.

Stärk satsningen på 3d-byggnader och projektera/bygg ”mångfunktionellt”? Dvs byggnader som kan inrymma äldreboende, förskola, grundskola mm.

Översiktsplanen saknar tydliga besked hur vi ska skapa en miljövänligare trafikmiljö och hur staden ska planera för mer egenproducerad energi, typ havsbaserad vindkraft och solceller.

David Blomgren (M) Haqvin Svensson (M)

Bengt Nilsson (C) Katarina Kasmarvik (M

Med instämmande av:

Truls Troedson (C) Hans Banke (M)

Peter Arvebro (M) Åsa Nilsson (M)

Moderaterna
i miljönämnden 200617

20

Reservation

Miljönämnden 2020-06-17
Ärende 12: Remiss från stadsbyggnadsnämnden – samrådsförslag Översiktsplan för Malmö 2019-2022, MN-2019-4903

Översiktsplanen anger Malmö stads långsiktiga och övergripande utvecklingsstrategi samt grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden.

Moderaterna menar att översiktsplanen tidigt borde lyfta målkonflikter, bjuda in berörda aktörer och därigenom skapa goda förutsättningar för en långsiktigt hållbar planering. Till dags dato har stora målkonflikter identifierats med fokus på trafiklösningar, bostadbyggande samt bristande kommunikationen gentemot berörda parter.

Vidare saknas det tydliga planeringsriktlinjer för stadsplanering intill befintlig industriverksamhet. Det borde finnas uppgifter på hur långt bort från industrin vi kan bygga bostäder och annan känslig bebyggelse utan att skada industrierna. Det bör tydligt framgå att Malmö stad i sin planering skall ta hänsyn till befintliga verksamheters möjlighet att fortleva och utvecklas i samband med prövningen av förändrad infrastruktur samt bebyggelse.

Planeringens roll är att skapa hållbara livsmiljöer för våra medborgare. Att vi blir fler äldre och sjuka kan få konsekvenser för hur staden planeras. Att planera områden helt utan trafik kan få som konsekvens att dessa områden inte är tillgängliga för alla Malmöbor.

I förslag till översiktsplan för Malmö kan vi läsa:

> *”Transporter av varor och människor sker genom självstyrande fordon som tar sig fram på land, på vatten och i luften.”*

Hur mycket vi kan lösa genom tekniska och sociala innovationer beror dock till stor del på vilka beslut som fattas idag. Tillgången till mark är begränsad och det krävs nytänkande och ifrågasättande av konventionella lösningar för att säkerställa utrymme för samhällsfunktioner som behöver stor plats, såsom en väl fungerande infrastruktur. Att istället smalna av alla huvudstråk gör att vi kommer hamna efter i utvecklingen. Det kommer att bli dåligt och dyrt.

Avslutningsvis vill vi poängtera att bygga högt är att bygga grönt. Genom att bygga på höjden tillgängliggör vi mer ytor till parker och grönområden.

Moderaterna vill framföra att följande synpunkter borde ha beaktats och bör arbetas in i kommande förslag. Då vi inte fick gehör för våra synpunkter yrkade vi avslag och anför härmed reservation.

Helena Grahn (M) Lars Myllenberg (M)

Med instämmande av

Bill Jönsson (M)

Reservation

Miljönämnden
Ärendenummer: MN-2019-4903

Remiss från stadsbyggnadsnämnden – samrådsförslag Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Vi Sverigedemokrater stöder inte alls den styrande minoritetens politik när det gäller förtätning, trafikslagens prioritering och vindkraft. Vi vill också att arbetet mot utsläpp av orenat avloppsvatten i Öresund ska prioriteras högre.

Med anledning av detta yrkar Sverigedemokraterna:

-Att miljönämnden ska avstyrka Översiktsplanen för Malmö

Då vi inte fick gehör för vårt ställningstagande reserverar vi oss mot beslutet.

För Sverigedemokraterna Malmö

Håkan Ask (SD) Håkan Andersson (SD)

med instämmande av:
Jenny Bengtsson (SD) Oscar Andersson (SD)

2020-06-17

Sverigedemokraterna
i arbetsmarknads- och socialnämnden 200617

Reservation

Arbetsmarknads- och socialnämnden 2020-06-17
ASN-2020-4364

Översiktsplan Malmö

Sverigedemokraterna ställer sig kritiska till det faktum att en förtätning och befolkningstillväxt i Malmö framhålls som ett självändamål.

Malmö dras idag med ett enormt budgetunderskott varje år. Vi står inför stora problem med kriminalitet, hemlöshet och integration. Under årtionden har vi sett stora utanförskapsområden växa fram i staden med otrygghet och gängkriminalitet som följd.
För att Malmö åter ska bli en välmående stad behövs ett andrum där vi kan se över och åtgärda de problemen vi står inför.
Sverigedemokraterna anser att Malmö i den närliggande tidsramen bör fokusera på ekonomisk återhämtning och integration av de som befinner sig i utanförskap i staden.

Den visionen som presenteras är starkt präglad av vänsterideologiskt dogmatism som medvetet eller omedvetet till viss del ekar av den stadsplanering som föregick i det socialistiska Sovjetunionen.
Människor ska använda kollektiva färdmedel varvid man därför medvetet försvårar för många av dagens invånare då man bygger bort framkomlighet för biltrafiken i stora delar av staden.
Vidare ska man bo tätt. Nuvarande bostadsområden som betraktas som för glesa ska förtätas så att fler människor kan få plats på samma yta. Detta kommer naturligtvis att ske på bekostnad av närliggande grönytor och rekreationsplatser som ligger i anslutning till dessa områden.
Det som ska ersätta dessa är kommunala mötesplatser som ska förekomma i alla delar av staden, vilka enligt planeringen ska utformas så att de utvecklar människors sätt att tänka och därmed bedöms bidra till att stärka ekonomin. Ingen förklaring ges på hur denna bedömning framkommit och det framstår därför som oseriöst önsketänkande från styrets sida.

Malmö är en stad med stora ambitioner. Det är dock tydligt att det saknas både kompetensen som behövs för att realisera dessa samt en förståelse för de konsekvenser som kommer belasta Malmöborna i decennier framöver på grund av dessa.

Med bakgrund av detta yrkade Sverigedemokraterna på att avslå ärendet.
Då vårat yrkande ej vann gehör reserverar vi oss därför mot beslutet.

_____
Magnus Olsson (SD)

_____
Simon Enqvist (SD)

_____
Linus Nilsson (SD)

_____
Max Lundstam (SD)

Moderaterna
i stadsbyggnadsnämnden 220427

Bilaga § 139a

27

Reservation

Stadsbyggnadsnämnden 2022-04-27

Ärende 15 - Översiktsplan för Malmö 2019-2022

SBN-2018-1156

Moderaterna är kritiska till att förtäta precis överallt i Malmö, det är viktigt för Moderaterna att inte försvåra för företagande och jobb som ger skatteintäkter och välfärd. Malmö behöver börja bygga för Malmöborna och då ska vi förbättra de områden, om de ska förtätats och det bästa sättet är att bygga fler småhus, där efterfrågan är enorm.

Det är viktigt att inte begränsa infrastrukturen för nytto- och privattrafik på Malmös stadshuvudgator och huvudleder. Malmö måste vara en stad som lockar företagare och som gör att våra företag stannar kvar.

Moderaterna anser att det behövs ett ökat utrymme för nybyggnation av småhus så som villor och radhus. Det finns en brist på dessa och efterfrågan är stor. Likaså vill vi att fler områden ska prövas för fribyggartomter, områden där människor själva får bestämma hur deras hus ska se ut. För ny bebyggelse i våra ytterområden ska dominerande exploateringstal på områdesnivå inom täthetsgraden vara mindre än 0,3.

Moderaterna yrkade på ändringar och tillägg i översiktsplanen, att lägga till ”Täthetsgrad 6” som skulle definiera områden där det endast ska byggas småhus med möjlig småskaliga verksamhetslokaler med låg täthetsgrad samt en skrivelse om att Malmös olika delar i staden bevarar sina säregna karaktärer som gör Malmö unikt.

Då minoritetsstyret fortsätter sin iver att förtäta och att förstöra stadens småskalighet röstade de så klart mot våra yrkanden, då vårt yrkande inte van majoritetens gehör reserverar vi oss mot beslutet.

Malmö den 2022-04-27
Darko Simic (M) Göran Wiberg (M) Mats Brogren (M)

Med Instämmande av:
Peter Ahlström (M) Petra Lundgren (M)

Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden 220427

Reservation
Stadsbyggnadsnämnden, 2022-04-27

Översiktsplan för Malmö 2019-2022 - granskningshandlingar

Diarienr: SBN-2018-1156

Miljöpartiet verkar för en tät, grön och blandad stad och står bakom översiktsplanen som helhet. Kring den utfyllnad som planeras i Norra hamnen (även känd som ”*Näsan*”) behöver vi göra ett förtydligande.

Miljökonsekvensbedömningen som gjorts i samband med detaljplaneringen av ”*Näsan*” lyfter oro för att fågelhabitat, ålgräsängar och musslor ska ta allvarlig skada. Dessutom finns det skyddsvärda arter som har sitt habitat i närområdet. Miljöpartiet anser att större och bättre kompensation behövs i samband med anläggning av ”*Näsan*” vilket inte tillstyrkts i projektet. Därför gjorde vi i samband med översiktsplanen ett tilläggsyrkande där vi syftade till att ”*Näsan*” skulle utgå som framtida verksamhetsområde.

Då vårt förslag inte fick stöd i nämnden valde vi att reservera oss i den del som berör anläggandet av ”*Näsan*”.

För Miljöpartiet de gröna

Mårten Espmarker

_____

Mårten Espermarker, ledamot nämnd

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Reservation

Stadsbyggnadsnämnden: 2022-04-27

Ärendenummer: SBN 2018-1156 Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att översända granskningsförslaget till Översiktsplan för Malmö till Kommunstyrelsen för beslut om granskning och remiss. Malmös översiktsplan är ett mycket väl genomarbetat förslag, där förvaltningens personal gjort ett mycket bra och genomarbetat arbete, det innebär dock inte att vi tycker att förslaget är bra.

Vi Sverigedemokrater yrkade avslag på granskningsförslaget då detta i så stor omfattning avviker från våra förslag och visioner.

Ett av planens prioriteringar är ”En nära, tät, grön och funktionsblandad stad” där Malmö ska växa inåt, vilket i praktiken är förtätning. Som enda parti anser vi att med de byggregler kring tillgänglighet och ljusinsläpp är detta i dag svårare än någonsin att förtäta och detta på bekostnad av stadens befintliga grönytor och välbefinnandet hos invånarna vilket är det starkaste argumentet för oss att yrka avslag på Översiktsplanen. Samtidigt kommer utbyggnaden av kommunalservice i form av skolor, förskolor och äldreboenden att i princip vara omöjlig i den täta staden och innebära att människor behöver i en framtid förflytta sig från staden där man bor till utkanterna där kommunalservice kommer att finnas. Vi anser att närheten till detta är en viktig del i trygghetsarbetet.

Det går vidare att läsa, att staden ska fortsätta att byggs attraktiv. Attraktiv kan vara en definition av att det är gynnsamt som icke arbetande att bosätta sig i Malmö, men det kan också innebära att stadens byggnader utformas på ett vackert och trygghetsskapande sätt. Där vi föredrar byggnader i Jugend, Nationalromantik och Tjugotalsklassicism som vi anser är betydligt mycket vackrare än den Nymodernismen som breder ut sig i staden.

Samtidigt så ser vi hur strategier för infrastrukturen försvårar och fördyrar för stadens invånare, vår ingång i detta resonemang är att de människor med bilinnehav ska ha möjlighet till parkering där man bor samtidigt som staden erbjuder en kollektivtrafik som inbjuder till att lämna bilen hemma och nyttja det kollektiva i stället för att som nu, inte planer för parkering, göra det svårare att ta sig fram och straffa ut människor. Vi ser valfriheten som en viktig faktor för stadens invånare.

Vi hittar skrivningar i Översiktsplanen som, ska kompletteras och byggas tätare, man omnämner svag ekonomi och dålig förankring på bostadsmarknaden och att man behöver hitta lösningar för dessa problem. Vi anser att dessa problem har man själv skapat genom massinvandring utan krav på återvandring när skyddsbehov saknas, vi anser inte att diverse speciallösningar och subventioner löser dessa problem utan här behövs insatser för att människor ska bli självförsörjande.

Balans mellan områden med socioekonomiska förutsättningar ska eftersträvas och på detta område har Malmö och Sverige totalt misslyckas, politiker tror fortfarande att rika människor ska flytta till utanförskapsområden, vilket aldrig kommer att ske. Så läng det finns otrygghet, skolor med en majoritet icke Svenskar så kommer aldrig de resursstarka att flytta till dessa områden. Det finns fortfarande människor som uppskattar att bilen är hel på morgonen, att barnen kan gå i en trygg skola där huvudspråket är Svenska och där en del av vår kultur och historia finns kvar, att som politiker fortfarande inbilla sig att detta kommer att ske är rent av förbluffande, vi tror inte att välbärgade invånare skulle välja att flytta till Mellan östern vilket det i princip innebär, språkligt och kulturellt i flera av dess områden.

Genom god planberedskap och samarbete med marknadens aktörer ska bostadsbyggandet säkerställas och svara upp till den demografiska utvecklingen, i praktiken bygga mer till resurssvag invandrare som stadens skattebetalare ska fortsätta at subventionera.

Detta är bara de starkaste argumenten för att avslå denna översiktsplan och vi ser med djup oro för hur man styr staden mot en stad som blir otryggare, sämre att bo i samt som fortsätter att byggas charmlöst.

Då vårt avslagsyrkande ej vann gehör reserver vi oss i ärendet.

För Sverigedemokraterna Malmö

Anders Olin Åsa Ahnfeldt

Med instämmande av:

Stefan Claesson Karin Ramsay

Moderaterna
i kommunstyrelsen 220607

Bilaga 41

6

Reservation

Kommunstyrelsen 2022-06-07
Ärende 37. Översiktsplan för Malmö 2019–2022

Moderaterna är kritiska till att förtäta precis överallt i Malmö, det är viktigt för Moderaterna att inte försvåra för företagande och jobb som ger skatteintäkter och välfärd. Malmö behöver börja bygga för Malmöborna och då ska vi förbättra de områden, om de ska förtätats och det bästa sättet är att bygga fler småhus, där efterfrågan är enorm.

Det är viktigt att inte begränsa infrastrukturen för nytto- och privattrafik på Malmös stadshuvudgator och huvudleder. Malmö måste vara en stad som lockar företagare och som gör att våra företag stannar kvar.

Moderaterna anser att det behövs ett ökat utrymme för nybyggnation av småhus så som villor och radhus. Det finns en brist på dessa och efterfrågan är stor. Likaså vill vi att fler områden ska prövas för fribyggartomter, områden där människor själva får bestämma hur deras hus ska se ut. För ny bebyggelse i våra ytterområden ska dominerande exploateringstal på områdesnivå inom täthetsgraden vara mindre än 0,3.

Moderaterna yrkade på ändringar och tillägg i översiktsplanen, att lägga till ”Täthetsgrad 6” som skulle definiera områden där det endast ska byggas småhus med möjlig småskaliga verksamhetslokaler med låg täthetsgrad samt en skrivelse om att Malmös olika delar i staden bevarar sina säregna karaktärer som gör Malmö unikt.

Då minoritetsstyret fortsätter sin iver att förtäta och att förstöra stadens småskalighet röstade de så klart mot våra yrkanden, då vårt yrkande inte van majoritetens gehör reserverar vi oss mot beslutet.

Helena Nanne (M) Håkan Fäldt (M) John Roslund (M)

Med instämmande av

John Eklöf (M) Tony Rahm (M) Josefin Anselmsson Borg (M)

Bilaga 42

Reservation

Kommunstyrelsen: 2022-06-07

Ärendenummer: STK 2022-659 Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att översända granskningsförslaget till Översiktsplan för Malmö till Kommunstyrelsen för beslut om granskning och remiss. Malmös översiktsplan är ett mycket väl genomarbetat förslag, där förvaltningens personal gjort ett mycket bra och genomarbetat arbete, det innebär dock inte att vi tycker att förslaget är bra.

Vi Sverigedemokrater yrkade avslag på granskningsförslaget då detta i så stor omfattning avviker från våra förslag och visioner.

Ett av planens prioriteringar är ”En nära, tät, grön och funktionsblandad stad” där Malmö ska växa inåt, vilket i praktiken är förtätning. Som enda parti anser vi att med de byggregler kring tillgänglighet och ljusinsläpp är detta i dag svårare än någonsin att förtäta och detta på bekostnad av stadens befintliga grönytor och välbefinnandet hos invånarna vilket är det starkaste argumentet för oss att yrka avslag på Översiktsplanen. Samtidigt kommer utbyggnaden av kommunalservice i form av skolor, förskolor och äldreboenden att i princip vara omöjlig i den täta staden och innebära att människor behöver i en framtid förflytta sig från staden där man bor till utkanterna där kommunalservice kommer att finnas. Vi anser att närheten till detta är en viktig del i trygghetsarbetet.

Det går vidare att läsa, att staden ska fortsätta att byggas attraktiv. Attraktiv kan vara en definition av att det är gynnsamt som icke arbetande att bosätta sig i Malmö, men det kan också innebära att stadens byggnader utformas på ett vackert och trygghetsskapande sätt. Där vi föredrar byggnader i Jugend, Nationalromantik och Tjugotalsklassicism som vi anser är betydligt mycket vackrare än den Nymodernismen som breder ut sig i staden.

Samtidigt så ser vi hur strategier för infrastrukturen försvårar och fördyrar för stadens invånare, vår ingång i detta resonemang är att de människor med bilinnehav ska ha möjlighet till parkering där man bor samtidigt som staden erbjuder en kollektivtrafik som inbjuder till att lämna bilen hemma och nyttja det kollektiva i stället för att som nu, inte planer för parkering, göra det svårare att ta sig fram och straffa ut människor. Vi ser valfriheten som en viktig faktor för stadens invånare.

Vi hittar skrivningar i Översiktsplanen som, ska kompletteras och byggas tätare, man omnämner svag ekonomi och dålig förankring på bostadsmarknaden och att man behöver hitta lösningar för dessa problem. Vi anser att dessa problem har man själv skapat genom massinvandring utan krav på återvandring när skyddsbehov saknas, vi anser inte att diverse speciallösningar och subventioner löser dessa problem utan här behövs insatser för att människor ska bli självförsörjande.

Balans mellan områden med socioekonomiska förutsättningar ska eftersträvas och på detta område har Malmö och Sverige totalt misslyckas, politiker tror fortfarande att rika människor ska flytta till utanförskapsområden, vilket aldrig kommer att ske. Så läng det finns otrygghet, skolor med en majoritet icke svenskar så kommer aldrig de resursstarka att flytta till dessa områden. Det finns fortfarande människor som uppskattar att bilen är hel på morgonen, att barnen kan gå i en trygg skola där huvudspråket är svenska och där en del av vår kultur och historia finns kvar, att som politiker fortfarande inbilla sig att detta kommer att ske är rent av förbluffande, vi tror inte att välbärgade invånare skulle välja att flytta till Mellan östern vilket det i princip innebär, språkligt och kulturellt i flera av dess områden.

Genom god planberedskap och samarbete med marknadens aktörer ska bostadsbyggandet säkerställas och svara upp till den demografiska utvecklingen, i praktiken bygga mer till resurssvag invandrare som stadens skattebetalare ska fortsätta at subventionera.

Detta är bara de starkaste argumenten för att avslå denna översiktsplan och vi ser med djup oro för hur man styr staden mot en stad som blir otryggare, sämre att bo i samt som fortsätter att byggas charmlöst.

Då vårt avslagsyrkande ej vann gehör reserver vi oss i ärendet.

För Sverigedemokraterna Malmö

Magnus Olsson Anders Olin

Med instämmande av:

Nima Gholam Ali Pour Rickard Åhman Persson

Sverigedemokraterna Malmö | Box 8022 | 200 41 Malmö | Tel: 040–300 126
E-post: malmo@sd.se | Hemsida: malmo.sd.se

miljöpartiet de gröna
MALMÖ

Bilaga 21

Särskilt yttrande
Kommunstyrelsen, 190508
Uppdrag att aktualisera Översiktsplan för Malmö
Diarienr: STK-2019-476

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste strategiska verktyg. För Miljöpartiet är det avgörande att staden fortsätter växa genom förtätning och att den kringliggande jordbruksmarken värnas. I en allt mer orolig tid med klimatförändringar blir den skånska jordbruksmarken allt viktigare. Då krävs det att vi blir än mer kreativa och även ser över hur våra industriområden kan förtätas, hur vi kan samutnyttja ytor i än högre utsträckning och hur barnens behov kan tas tillvara i den växande staden.

I takt med att staden växer måste också kollektivtrafiken byggas ut så att vi möjliggör för människor att transportera sig effektivt och klimatvänligt. Vi ser därför med oro på att planeringen för spårvagn ska göras om. Flera av stadens superbusslinjer är redan fulla och en eventuell tunnelbana kommer inte vara ett reellt alternativ förrän om flera decenier. Spårvagnen har högre kapacitet än superbussar, är ett mer attraktivt alternativ för de som kör bil och driver stadsutveckling i områden där det tidigare varit svårt att bygga. För Miljöpartiet är det avgörande att det finns trovärdig plan för hur kapaciteten i kollektivtrafiken ska kunna utökas även på kort och medelång sikt.

Miljöpartiet tar målet “att Malmö vara Sveriges klimatsmartaste stad 2030” på stort allvar. Här har översiktsplanen en nyckelroll. Byggandet i Malmö måste därför präglas av långsiktighet, smarta energilösningar och miljöanpassade materialval. Detta innebär ett ökat fokus på byggandets klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv där affärsmöjligheter, byggmetoder och material värderas utifrån såväl lönsamhet, funktion, resiliens som klimateffekter.

För Miljöpartiet de gröna

Måns Berger, tjänstgörande ersättare (MP)

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Sverigedemokraterna
i kommunstyrelsen 190508

Bilaga 22

Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 2019-05-08
Ärende: STK-2019-476

Uppdrag att aktualisera Översiktsplan för Malmö

Sverigedemokraterna har till skillnad från övriga partier inga ambitioner om att Malmö till varje pris ska växa och bli större och större. Malmö måste växa socialt hållbart och vara en attraktiv stad för personer som är laglydiga, skötsamma och personer som gör sig anställningsbara och arbetar. Om Malmö fortsätter att växa på grund av en alltför stor invandring ser framtiden inte ljus ut för Malmö.

Sverigedemokraterna förespråkar en blandad bebyggelse och upplåtelseform. Där möjligheterna finns att bygga högre än vad som ofta är fallet, stödjer vi detta. Det får dock inte innebära att förtätning risker att öka konfliktnivåerna mellan malmöborna.

Malmö ska vara en stad för alla trafikslag och vi ska ligga i framkant vad gäller kollektivtrafiken. Med framkant menar vi dock inte att Malmö går längre än vad verkligheten stipulerar. Det vill säga att inrätta busslinjer som inte bär sina kostnader pga inga eller få resenärer är inget vi stödjer. Givetvis får man se till helheten men också från fall till fall.

Malmös parkytor och grönområden måste bevars och främjas eftersom dessa både skapar andrum och livsglädje för både människor och djur.

Vi kommer under processens gång återkomma med våra förslag och synpunkter.

Magnus Olsson (SD)

Anders Olin (SD)

Rickard Åhman-Persson (SD)

Miljöpartiet
i stadsbyggnadsnämnden 190627

Särskilt yttrande
Stadsbyggnadsnämnden, 2019-06-27

Översiktsplan för Malmö 2019-2022, programförklaring för översyn 2019-2022

Diarienr: SBN-2018-1156

Miljöpartiet ställer sig positiva till att de nu antagna riktlinjerna för Malmös nya översiktsplan. Vi kan med glädje konstatera att klimat och miljöfrågorna är högre prioriterade än någonsin. Miljöpartiet kommer noga att följa framtagandet av översiktsplanen med förhoppningen att dessa högt satta ambitioner efterföljs.

Översiktsplanens beskriver sina tre viktigaste prioriteringar enligt följande

- En nära, tät och funktionsblandad stad
- Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
- Staden som kulturell och demokratisk arena

Programmet beskriver även att med höga miljöambitioner ska användningen av fossila bränslen minska och den biologiska mångfalden säkerställas. Mänsklighetens största utmaning för 2000-talet bekräftas och exempel som skyfall, värmeböljor, livsmedelsproduktion är sådant som vi i ännu större omfattning behöver hantera. Det beskrivs även hur vi bygger och planerar våra städer är avgörande för framtida generationers möjligheter till social utveckling, goda hälsoaspekter, möjligheten till arbete och inte minst till att att minska konflikter mellan grupper.

Med en stor politisk enighet fick Miljöpartiet även med ett tillägg till programmet om att en översyn av våra industriområden ska göras med syftet att även verksamhetsområdena ska utvecklas, förtäta och bli mer yteffektiva. Detta kommer i förläggningen leda till att mindre jordbruksmark exploateras och att den istället kan efterlämnas till framtida generationer.

Det förekommer även en punkt i programmet om att nuvarande planering för spårvagn ska ses över med syfte att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Detta kan komma att tolkas som att spårvagnslinjer ska ersättas med t.ex. tunnelbana. Miljöpartiet vill dock poängtera att dessa två trafikslag inte står i motsättning till varandra. Spårväg har en naturlig funktion i att ersätta busslinjer som idag har problem med tex karavankörning och kan med fördel ersättas dessa med en

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

mycket mer komfortabel kollektivtrafikslag. På så sätt kan vi skapar vi en attraktiv kollektivtrafik med goda förbindelser till många punkter i staden.

För Miljöpartiet de gröna

Mårten Espmarker

_____

Mårten Espmarker, ledamot nämnd

Med instämmande av

Jens Kindt

_____

Jens Kindt, ersättare nämnd

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Moderaterna och Centerpartiet i stadsbyggnadsnämnden 200123

Bilaga § 11a

Den nya svenska modellen

NÄRODLAD POLITIK Centerpartiet

Särskilt yttrande

Stadsbyggnadsnämnd 2020-01-23
Ärende: 12 – Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Det är väldigt viktigt att kommande översiktsplan har en bred förankring hos alla partier i Malmö och att man har med bra stadsplanering, tillgänglighet samt social och miljömässig hållbarhet. Det är glädjande att stadsbyggnadsnämnden kommer tidigt in i denna process så att det finns möjlighet till en bred enighet innan planen tas i januari nästa år. Moderaterna och Centerpartiet vill med detta särskilda yttrande skicka med följande när översiktsplanen nu utformas och tas fram.

1. Ha tydligare strategi för hur näringslivet kan gynnas i översiktsplanen och särskilt fokusera på vikten av att små och medelstora företag som oftast hamnar i skuggan av de stora aktörerna.
2. Möjliggör för ökad exploatering i framförallt centrala delar av staden för att bevara åkermarken utanför yttre ringvägen och småskaligheten i befintliga byar, samt möjliggöra för en större diversitet inom stadens olika områden.
3. Trygghetsskapande åtgärder i stadsplaneringen.
4. En strategi för hållbara transporter som bygger på moderna och attraktiva alternativ till bilen, inte på förbud. Fokus även på moderna kollektivtrafiklösningar samt autonoma innovativa och visionära trafikslag.
5. Fokus på tillgänglig stad för alla trafikslag.
6. Se över hur olika styrdokument som kopplas till översiktsplanen vägs mot varandra och hanteringen av detta. Förenkling av styrprocesser.

Malmö den 23 januari 2020

Darko Simic (M) Göran Wiberg (M) Mats Brogren (M)

Bengt Svensson (C)

Med instämmande av:

Peter Ahlström (M) Petra Lundgren (M)

Sverigedemokraterna i stadsbyggnadsnämnden 200123

Bilaga § 11b

Särskilt yttrande.

Stadsbyggnadsnämnden: 2020-01-23

Ärende: SBN 2018-1156 Översiktsplan för Malmö

Ärendet gäller översiktsplan för Malmö där nämnden överlämnar förlaget till kommunstyrelsen för beslut om samråd. Vi vill redan nu lyfta några områden som vi Sverigedemokrater inte delar de synpunkter som lyfts i ärendet.

Vi har inte samma syn när det gäller stadens sätt att hantera trafiken, där vi främst har synpunkter på hur man genom undanträngning gör det svårare för bilen. Vi har en annan åsikt kring hur man prioriterar i kollektivtrafikfrågan där vi främst har synpunkter på hur man hanterar gatorna i planeringen för Superbussar.

Vidare har vi synpunkter på hur vi förtätar vår stad, där vi är av uppfattningen att Malmö behöver komma till rätta med de problem som finns före stadens fortsatta utbyggnad.

Översiktsplanen är i övrigt ett väl genomarbetat dokument med många bra strategier, men vi kommer vidare i ärendet att lägga fram skarpa förslag till förändringar.

Anders Olin (SD) Åsa Ahnfeldt (SD)

Med instämmande av:

Stefan Claesson (SD) Karin Ramsay (SD)

Vänsterpartiet
i stadsbyggnadsnämnden 200123

Bilaga § 11c

Särskilt yttrande

Stadsbyggnadsnämnden 2020-01-23

Ärende 12 – Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Arbetet med översynen av översiktsplanen för Malmö 2019-2022 är igång och under mötet beslutades det att underlaget ska skickas ut för samråd. Vänsterpartiet Malmö ställer sig bakom samrådsförslaget och tycker att förslaget lyfter fram många viktiga aspekter, möjligheter och utmaningar som Malmö står inför i byggandet av framtidens stad. I det här tidiga skedet i arbetet med att staka ut en visionär och strategisk väg framåt för Malmö stad är det några saker som vi anser är extra viktiga att belysa:

Delaktighet

Bostadsbyggandet beskrivs idag ofta som en lång och komplex process. Många olika aktörer är inblandade och besluten hamnar allt längre från medborgarna. I ljuset av detta ser Vänsterpartiet att det är av yttersta vikt att vi lyckas omvandla medborgarnas engagemang, kunskap och inlevelse om platserna i Malmö stad, till konkreta förslag och lösningar. Bra stadsutveckling förutsätter högljudda och organiserade medborgare som opponerar sig och vi välkomnar därför en dialog med Malmös invånare i ett led mot att tillsammans lösa de stora och komplexa samhällsutmaningarna.

Barnets perspektiv

I planförslaget lyfts det fram att staden ska fortsätta växa inåt, innanför Yttre ringvägen. Samtdigt är en av de prioriterade inriktningarna i planförslaget är att Malmö ska vara en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Förtätningen kommer oundvikligen leda till intressekonflikter där olika intressen kommer ställas emot varandra. En av dessa konflikter är var barnen ska få plats – både under förskola/skola och fritid – när det samtidigt ställs krav på förtätning. Vi tycker därför att det är mycket positivt att man vid flera tillfällen lyfter fram barnperspektivet i planförslaget. Genom att beakta barnets bästa i samtliga beslut som kan komma att påverka barn kan vi säkerställa att barnen blir en kritisk faktor i stadsplaneringen, inte minst gällande vilka som kommer att prioriteras i den kommande trafikplaneringen. På så sätt barnen utgöra en måttstock på om vi klarar av att bygga en mänsklig stad och ett fungerande och jämlikt samhälle för alla medborgare.

Bostadsförsörjning

I bostadsbristens Malmö har bostaden blivit en klassfråga. Människors möjlighet att få en egen bostad beror på plånbokens storlek och kontakter. Diskriminering och rasism leder till att allt fler utestängs från rätten till bostad. Bostadsmarknaden präglas också av patriarkala strukturer. En rättvis bostadspolitik förutsätter ett socialistiskt, feministiskt och antirasistiskt perspektiv, något vi i Vänsterpartiet kämpar för varje dag. För att säkerställa en jämlik bostadssituation i framtidens Malmö önskar Vänsterpartiet därför ännu tydligare ställningstaganden i översiktsplanen om vikten av att inte sälja ut allmännyttan, samt att Malmö stad ska säkerställa ett högt bestånd av hyresrätter. En förutsättning för att skapa en hållbart Malmö för Malmöborna är att våra bostäder inte säljs till internationella riskkapitalister som prioriterar profit före Malmöbornas välmående. Vi vill även behålla makten över den kommunala marken och önskar att det i översiktsplanen framgår att Malmöborna genom en större rådighet över marken också får ett större inflytande över bostadsbyggandet.

För vänsterpartiet,

Mikael Andersson

Med instämmande av

Sara Andersson

Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden 200123

Bilaga § 11d

Särskilt yttrande

Stadsbyggnadsnämnden, 2020-01-23

Översiktsplan för Malmö 2019-2022 (samråd)

Diarienr: SBN-2018-1156

Miljöpartiet vill framhålla att vi anser att den huvudsakliga inriktningen för översiktsplanen som den ser ut i samrådsversionen är bra. Men vi vill samtidigt lyfta fram att kommunens invånare förväntar sig att staden på ett kraftfullt vis ska agera för att bidra till det 1,5-gradersmål som världens länder enades om i Parisavtalet. Det får inte heller råda några tveksamheter om att Malmö stad gör vad som behövs för att nå EU:s klimatmål med en minskning av utsläppen av växthusgaser med mellan 80-95% till 2050 varav minst 80% av minskningen ska ske inom EU.

Även om Miljöpartiet är positiva till huvudinriktningen finns det flera frågor vi anser har stora brister eller är oroade för att ambitionsnivån är alldeles för låg. Dessa frågor presenteras här nedan. Samtidigt vill vi understryka att beredningstiden varit kort och att det därför är sannolikt att vi längre fram i processen kommer att ha fler synpunkter.

Barnperspektivet

Barnkonventionen är sedan årskiftet 2020 svenska lag. Även om det i dagsläget inte är helt klart hur den skall tillämpas i praktiken vill Miljöpartiet understryka att all stadsplanering måste ha ett tydligt barnperspektiv. Barns delaktighet i stadens framväxt är centralt, barns åsikter och erfarenheter ska inhämtas och staden måste utformas så att barnen kan ta del av staden på lika villkor. Vi anser att detta bör framgå tydligt i översiktsplanen.

Trafik

Gång och cykel är två skilda sätt att röra sig på. Dess främjande kräver olika strategier och därför är det olyckligt att de i översiktsplanen har klumpats samman under samma rubrik. Därtill saknas strategier för hur framtidens cykeltrafik ska utvecklas. Tillkomsten av mer ytkrävande cyklar bl.a. lådcyklar och elcyklar (som framförs i högre hastigheter och därför av trafiksäkerhetsskäl

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

kräver mer utrymme) måste hanteras för att andelen resor gjorda med cykel ska öka. Staden måste också reservera ytor för mer cykelparkering och vara tydligare med vilka sträckningar som är prioriterade. För att utveckla cykelinfrastrukturen ytterligare vill Miljöpartiet uppföra tio supercykelstråk med långa, sammanhållna, säkra cykelleder genom staden på strategiskt viktiga sträckor som knyter samman målpunkter i staden. Vi hade gärna sett att arbetet med dessa supercykelstråk hade påbörjats i översiktsplanen.

Miljöpartiet vill se en storsatsning på kollektivtrafiken. För att en sådan ska vara möjlig krävs strategisk planering kring det ytanspråk en sådan trafik kräver. Därför är det positivt att staden planerar för ett nytt strukturerande kollektivtrafiksystem med högre kapacitet. Däremot är det mycket olyckligt att planeringen för en framtida spårvagn håller på att plockas bort i stadens planering. Miljöpartiet är oroade över att ett utbyggt bussystem inte klarar av den kapacitetsbrist som redan finns på vissa sträckor och inte heller klarar av den ökade press som sätts på kollektivtrafiken i och med att Malmö växer och får fler innevånare. Bussar kommer inte heller vara tillräckligt turtäta eller bekvämma för att vara ett tillräckligt attraktivt alternativ för att minska utsläppen genom att överföra resor från bil till kollektivtrafik. För att uppnå dessa effekter krävs även spårvagn.

Transporter med bil och gods är (likt cykel och gång) två skilda saker som inte borde ha slagits samman i ett stycke i översiktsplanen. Båda två borde också få tydligare strategier kopplade till sig gällande hur dess klimatpåverkan kan minskas. Därtill behövers tydliga strategier för hur transporter med bil kan minska enligt de riktlinjer som finns i Malmö stads trafik och mobilitetsplan.

Miljöpartiet anser att det är viktigt att alla som bor eller arbetar i Malmö ska kunna andas ren luft. Den största källan till utsläpp av farliga kvävedioxider kommer från biltrafiken och drabbar barnen värst. Vi anser därför att det i översiktsplanen ska påbörjas ett strategiskt arbete för att införa miljözoner så vi kan börja arbetet med stänga ute de smutsigaste bensin- och dieselbilarna från innerstaden.

<u>Biologisk mångfald</u>
Den ambitionsnivå som finns gällande den biologiska mångfalden är alldeles för låg. Det räcker inte med att skydda och bevara de värden som finns utan staden

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

måste också jobba aktivt med att förbättre den biologiska mångfalden. Översiktplanen behöver dörför bli mycket tydligare gällande vilka åtgärder som planneras för att främja den biologiska mångfalden. Specifika geografiska områden behöver utvecklas och pekas ut och generella åtgärder för hur staden värnar och utvecklar den biologiska mångfalden behöver beskrivas. Möjliga områden skulle kunna vara längs med stadens infartsleder. Till exempel Lundavägen, Sallerupsvägen, Amiralsgatan, Ystavägen, Köpenhamnsvägen, Lorensborgsgatan.

Externa handelsområden

Externa handelsområden är mycket ytkrävande och inte det mest effektiva sättet att använda Malmös mark på. Därtill bidrar de till stora utsläpp eftersom kunderna i stort är beroende av bil för att ta sig till och från dessa områden. Översiktsplanen anger att inga nya sådana områden ska etableras vilket Miljöpartiet tycker är positivt. Att befintliga områden för externhandel tillåts växa riskerar dock att göra skrivningen verkningslös då det ändå öppnar upp för mer av den typen av bebyggelse. Särskilt viktigt är att Svågertorp inte byggs ut med mer externhandel om det i framtiden ska vara möjligt att uteckla området till blandad stad med god tillgång till kollektivtrafik med närheten till både Svågertorps station och Hyllie station. Svågertorp har även möjlighet att växa samman med Hyllie till en sammanhängande, tät och grön stadsmiljö.

Miljöpartiet anser att handeln i den blandade staden, där kunderna inte är beroende av att äga en bil för att kunna handla, är positiv och ska stärkas.

Exploatering av jordbruksmark

Jordbruksmarken är något som vi ärvt av tidigare generationer och ska behandla med stor respekt. Inte minst är det viktigt att bevara jordbruksmark när klimatförändringarna kommer påverka möjligheten att odla på andra ställen. Översiktsplanen behöver bli tydlig med att om jordbruksmark ska tas i anspråk så får det endast göras då det saknas alternativ och då det finns vesäntliga samhällsbehov att tillgodose. Att t.ex. planera för fler områden med stora logistikcentrum på högvärdig jordbruksmark ställer sig MP starkt emot. För denna typ av ytkrävande verksamheter behöver istället lågvärdig mark användas. Många gånger finns inte den typen av lågvärdig mark i Malmö kommun men då måste frågan tillåtas lyftas till ett större regionalt perspektiv så att marken används på det bästa sättet ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

miljöpartiet de gröna
MALMÖ

Att de befintliga yttre verksamhetsområdena ska ses över med syfte att skapa en mer effektiv markanvändning (och i förlängningen spara värdefull jordbruksmark) tycker Miljöpartiet är positivt.

Förskolor och skolor

Skolgården är en av få platser i staden som är reserverad för barns lek och rörelse. Forskning visar att en rymlig och varierad skolgård gör att barnen rör sig mer, en rörelse som inte kan kompenseras av varken lärarledd rörelse eller att skolpersonal följer med barnen till en närliggande park. Barnens spontana och lustfyllda lek ger bäst fysisk aktivitet. Vi har inget emot att skolgårdar läggs intill parker men skolgården måste ändå ha en tillräcklig friyta. Vi är oroade att intentionen är att minska ner på friytan och istället hänvisa barnen till parkerna. Självklart bör parker vara byggda på barns premisser men parker är även till för annan rekreation och för att stärka den biologiska mångfalden. Redan idag är Malmö en av Sverige städer med minst andel grönområden per person. Att slå ihop barns skolgårdar med parker riskerar att minska ner både barns lekyta men också tillgången till grönyta i staden. Vi kan därför inte acceptera att lekande skolbarn endast hänvisas till allmäna parker.

Barnens säkerhet och trygghet är en prioriterad fråga för Miljöpartiet. Därför vill vi att bilfria zoner ska vara regel närmast skolor. Den som behöver lämna barn med bil får parkera en bit bort och gå sista biten. Vi vill också fortsätta bygga cykelbanor, sänka hastigheter och införa fler farthinder vid skolor och förskolor samt se till att det finns tillräckligt med lådcykel- och cykelparkeringar. Vi anser att det är viktigt att översiktsplanen tar höjd för detta.

Utvecklingsområden

Miljöpartiet är mycket oroliga över att en utbyggnad kring utredningsområde 2 vid Lernacken skulle få stora konsekvenser för naturområdet där. Lernacken är ett viktigt naturområde med stort värde för biologisk mångfald och rekreation. Området borde istället bli ett naturreservat.

Utredningsområde 3 ser Miljöpartiet som ett bättre alternativ än U2. Uppförandet av fler tågstationer och att nya stadsdelar samlas kring kollektivtrafiknära lägen är positivt. Däremot är vi oroliga över vilka

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

konsekvenser den föreslagna nya trafikplatsen i anslutning till området skulle få. En trafikplats är mycket dyr och skulle riskera att tränga undan andra mer angelägna projekt. Därtill tar trafikplatser mycket utrymme som i detta fall sannolikt kommer att gå ut över högvärdig jordbruksmark vilket Miljöpartiet anser är onödigt. Att uppföra fler trafikplatser i Malmö skulle även få en mycket negativ påverkan på klimatet då bilismen skulle öka.

Att på sikt utveckla Svågertorp till ett område med blandad stadsbebyggelse istället för ett externt handelsområde som föreslås i utredningsområde 4 tycker Miljöpartiet är mycket positivt. Att även exploatera jordbruksmarken söder om Svågertorp (Petersborg) är en mer komplicerad fråga. Det kollektivtrafiknära läget gör att ny blandad stad skulle kunna lämpa sig bättre här än på många andra platser i staden samtidigt som det finns stora risker förknippat med att låta staden svälla utanför yttre ringvägen med s.k. “urban sprawl” och ökat bilberoende. Om Petersborg ska utvecklas till blandad stad får detta inte ske före eller på bekostnad av att Svågertorp utvecklas. Utvecklas Petersborg borde motsvarande areal jordbruksmark innanför yttre ringvägen skyddas från exploatering så att det blir ett nollsummespel för jordbruksmarken.

Miljöpartiet är vill se en omvandling av ytkrävande, otrevliga och för klimatet negativa infartsleder. Dessa skulle kunna kunna transformeras till lummiga stadsgator med sänkt hastighet, cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, planteringar och nya stadskvarter. Vi hade gärna sett att fler infartsleder blivit utvecklingsområden för ny blandad stad (t.ex. Lorensborgsgatan, Amiralsgatan, Pildammsvägen och Lundavägen).

Klimatanpassning

Miljöpartiet anser att det är positivt att det arbetas strategiskt med att klimatanpassa staden för framtidens mer frekventa och häftigare skyfall samt ökade havsnivåer. Den mest komplicerade delen av staden att klimatsäkra är den täta innerstaden. Därför oroas Miljöpartiet av att det saknas strategier för hur denna del av staden ska hanteras i Översiktsplanen.

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

miljöpartiet de gröna
MALMÖ

För Miljöpartiet de gröna

Mårten Espmarker

_____

Mårten Espmarker, ledamot stadsbyggnadsnämnden

Med instämmande av

Jens Kindt

_____

Jens Kindt, ersättare stadsbyggnadsnämnden

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Moderaterna och Centerpartiet i kommunstyrelsen 200304

Bilaga 14

Särskilt Yttrande

KS 05-03-2020
Ärende 17: Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Det är väldigt viktigt att kommande översiktsplan har en bred förankring hos alla partier i Malmö och att man har med bra stadsplanering, tillgänglighet samt social och miljömässig hållbarhet. Moderaterna och Centerpartiet lyfte gemensamt i Stadsbyggnadsnämnden flera områden som bör ha tagits i åtanke i utformning av översiktsplanen.

För Centerpartiet och Moderaterna är det av största värde att ha en tydlig strategi för hur näringslivet kan gynnas i översiktsplanen och särskilt fokusera på vikten av att små och medelstora företag som oftast hamnar i skuggan av de stora aktörerna. Nu liksom när Malmö växer, bör det vara en prioritet för att stadens utveckling.

Vi vill se möjliggörande för ökad exploatering i framförallt centrala delar av staden för att bevara åkermarken utanför yttre ringvägen och småskaligheten i befintliga byar, samt möjliggöra för en större diversitet inom stadens olika områden.

Trygghetsskapande åtgärder i stadsplaneringen är nödvändiga för att säkerställa att staden är trygg att röra sig i för våra medborgare.

En strategi för hållbara transporter som bygger på moderna och attraktiva alternativ till bilen, inte på förbud. Fokus även på moderna kollektivtrafiklösningar samt autonoma innovativa och visionära trafikslag. Staden bör vara tillgänglig för alla trafikslag, nu och när staden växer.

Det bör ses över hur olika styrdokument som kopplas till översiktsplanen vägs mot varandra och hanteringen av detta. Styrprocesser bör också förenklas.

Anton Sauer (C) Torbjörn Tegnhammar (M) Håkan Fäldt (M)

John Roslund (M)

Med instämmande av,

John Eklöf (M) Tony Rahm (M)

Bilaga 15

Vänsterpartiet

Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 2020-03-04: Ärende 17. Översiktsplan för Malmö 2019-2022
Vänsterpartiet Malmö ställer sig bakom samrådsförslaget och tycker att förslaget lyfter fram många viktiga aspekter, möjligheter och utmaningar som Malmö står inför i byggandet av framtidens stad. I det här tidiga skedet i arbetet med att staka ut en visionär och strategisk väg framåt för Malmö stad är det några saker som vi anser är extra viktiga att belysa:

Delaktighet

Bostadsbyggandet beskrivs idag ofta som en lång och komplex process. Många olika aktörer är inblandade och besluten hamnar allt längre från medborgarna. I ljuset av detta ser Vänsterpartiet att det är av yttersta vikt att vi lyckas omvandla medborgarnas engagemang, kunskap och inlevelse om platserna i Malmö stad, till konkreta förslag och lösningar. Bra stadsutveckling förutsätter högljudda och organiserade medborgare som opponerar sig och vi välkomnar därför en dialog med Malmös invånare i ett led mot att tillsammans lösa de stora och komplexa samhällsutmaningarna.

Barnets perspektiv

I planförslaget lyfts det fram att staden ska fortsätta växa inåt, innanför Yttre ringvägen. Samtidigt är en av de prioriterade inriktningarna i planförslaget är att Malmö ska vara en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Förtätningen kommer oundvikligen leda till intressekonflikter där olika intressen kommer ställas emot varandra. En av dessa konflikter är var barnen ska få plats – både under förskola/skola och fritid – när det samtidigt ställs krav på förtätning. Vi tycker därför att det är mycket positivt att man vid flera tillfällen lyfter fram barnperspektivet i planförslaget. Genom att beakta barnets bästa i samtliga beslut som kan komma att påverka barn kan vi säkerställa att barnen blir en kritisk faktor i stadsplaneringen, inte minst gällande vilka som kommer att prioriteras i den kommande trafikplaneringen. På så sätt barnen utgöra en måttstock på om vi klarar av att bygga en mänsklig stad och ett fungerande och jämlikt samhälle för alla medborgare.

Bostadsförsörjning

I bostadsbristens Malmö har bostaden blivit en klassfråga. Människors möjlighet att få en egen bostad beror på plånbokens storlek och kontakter. Diskriminering och rasism leder till att allt fler utestängs från rätten till bostad. Bostadsmarknaden präglas också av patriarkala strukturer. En rättvis bostadspolitik förutsätter ett socialistiskt, feministiskt och antirasistiskt perspektiv, något vi i Vänsterpartiet kämpar för varje dag. För att säkerställa en jämlik bostadssituation i framtidens Malmö önskar Vänsterpartiet därför ännu tydligare ställningstaganden i översiktsplanen om vikten av att inte sälja ut allmännyttan, samt att Malmö stad ska säkerställa ett högt bestånd av hyresrätter. En förutsättning för att skapa en hållbart Malmö för Malmöborna är att våra bostäder inte säljs till internationella riskkapitalister som prioriterar profit före Malmöbornas välmående. Vi vill även behålla makten över den kommunala marken och önskar att det i översiktsplanen framgår att Malmöborna genom en större rådighet över marken också får ett större inflytande över bostadsbyggandet.

Klimat och miljö

Vi ser stora behov att den kommande översiktsplanen har ett klimatperspektiv. Det gäller hur vi bygger för att minska påverkan på klimatet och hur vi bygger säkert för de klimatförändringar som sker, vattennivåhöjningar samt fler och kraftigare skyfall. Vi behöver också planera för mer grönska i staden, det kan handla om fler stadsgator med träd och fler miniparker. Den högklassiga åkermarken behöver värnas och bebyggelse ska ske på ytor som inte har samma höga värde, det kan handla om tidigare hårdgjorda ytor som bilparkering i markplan och liknande.

Malmö 2020-03-04
Anders Skans (V)

miljöpartiet de gröna
MALMÖ

Bilaga 16

Särskilt yttrande
Kommunstyrelsen, 2020-03-04
Översiktsplan för Malmö 2019–2022
Diarienr: STK-2020-248

Miljöpartiet vill framhålla att vi anser att den huvudsakliga inriktningen för översiktsplanen som den ser ut i samrådsversionen är bra. Men vi vill samtidigt lyfta fram att kommunens invånare förväntar sig att staden på ett kraftfullt vis ska agera för att bidra till det 1,5-gradersmål som världens länder enades om i Parisavtalet. Det får inte heller råda några tveksamheter om att Malmö stad gör vad som behövs för att nå EU:s klimatmål med en minskning av utsläppen av växthusgaser med mellan 80–95% till 2050 varav minst 80% av minskningen ska ske inom EU.

Även om Miljöpartiet är positiva till huvudinriktningen finns det flera frågor vi anser har stora brister eller är oroade för att ambitionsnivån är alldeles för låg. Dessa frågor presenteras här nedan. Samtidigt vill vi understryka att beredningstiden varit kort och att det därför är sannolikt att vi längre fram i processen kommer att ha fler synpunkter.

Barnperspektivet

Barnkonventionen är sedan årsskiftet 2020 svenska lag. Även om det i dagsläget inte är helt klart hur den skall tillämpas i praktiken vill Miljöpartiet understryka att all stadsplanering måste ha ett tydligt barnperspektiv. Barns delaktighet i stadens framväxt är centralt, barns åsikter och erfarenheter ska inhämtas och staden måste utformas så att barnen kan ta del av staden på lika villkor. Vi anser att detta bör framgå tydligt i översiktsplanen.

Trafik

Gång och cykel är två skilda sätt att röra sig på. Dess främjande kräver olika strategier och därför är det olyckligt att de i översiktsplanen har klumpats samman under samma rubrik. Därtill saknas strategier för hur framtidens cykeltrafik ska utvecklas. Tillkomsten av mer ytkrävande cyklar bl.a. lådcyklar

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

och elcyklar (som framförs i högre hastigheter och därför av trafiksäkerhetsskäl kräver mer utrymme) måste hanteras för att andelen resor gjorda med cykel ska öka. Staden måste också reservera ytor för mer cykelparkering och vara tydligare med vilka sträckningar som är prioriterade. För att utveckla cykelinfrastrukturen ytterligare vill Miljöpartiet uppföra tio supercykelstråk med långa, sammanhållna, säkra cykelleder genom staden på strategiskt viktiga sträckor som knyter samman målpunkter i staden. Vi hade gärna sett att arbetet med dessa supercykelstråk hade påbörjats i översiktsplanen.

Miljöpartiet vill se en storsatsning på kollektivtrafiken. För att en sådan ska vara möjlig krävs strategisk planering kring det ytanspråk en sådan trafik kräver. Därför är det positivt att staden planerar för ett nytt strukturerande kollektivtrafiksystem med högre kapacitet. Däremot är det mycket olyckligt att planeringen för en framtida spårvagn håller på att plockas bort i stadens planering. Miljöpartiet är oroade över att ett utbyggt bussystem inte klarar av den kapacitetsbrist som redan finns på vissa sträckor och inte heller klarar av den ökade press som sätts på kollektivtrafiken i och med att Malmö växer och får fler innevånare. Bussar kommer inte heller vara tillräckligt turtäta eller bekväma för att vara ett tillräckligt attraktivt alternativ för att minska utsläppen genom att överföra resor från bil till kollektivtrafik. För att uppnå dessa effekter krävs även spårvagn.

Transporter med bil och gods är (likt cykel och gång) två skilda saker som inte borde ha slagits samman i ett stycke i översiktsplanen. Båda två borde också få tydligare strategier kopplade till sig gällande hur dess klimatpåverkan kan minskas. Därtill behövs tydliga strategier för hur transporter med bil kan minska enligt de riktlinjer som finns i Malmö stads trafik och mobilitetsplan.

Miljöpartiet anser att det är viktigt att alla som bor eller arbetar i Malmö ska kunna andas ren luft. Den största källan till utsläpp av farliga kvävedioxider kommer från biltrafiken och drabbar barnen värst. Vi anser därför att det i översiktsplanen ska påbörjas ett strategiskt arbete för att införa miljözoner så vi kan börja arbetet med stänga ute de smutsigaste bensin- och dieselbilarna från innerstaden.

Biologisk mångfald

Den ambitionsnivå som finns gällande den biologiska mångfalden är alldeles för låg. Det räcker inte med att skydda och bevara de värden som finns utan staden måste också jobba aktivt med att förbättra den biologiska mångfalden. Översiktsplanen behöver därför bli mycket tydligare gällande vilka åtgärder som planeras för att främja den biologiska mångfalden. Specifika geografiska områden behöver utvecklas och pekas ut och generella åtgärder för hur staden värnar och utvecklar den biologiska mångfalden behöver beskrivas. Möjliga områden skulle kunna vara längs med stadens infartsleder. Till exempel Lundavägen, Sallerupsvägen, Amiralsgatan, Ystadsvägen, Köpenhamnsvägen, Lorensborgsgatan.

Externa handelsområden

Externa handelsområden är mycket ytkrävande och inte det mest effektiva sättet att använda Malmös mark på. Därtill bidrar de till stora utsläpp eftersom kunderna i stort är beroende av bil för att ta sig till och från dessa områden. Översiktsplanen anger att inga nya sådana områden ska etableras vilket Miljöpartiet tycker är positivt. Att befintliga områden för externhandel tillåts växa riskerar dock att göra skrivningen verkningslös då det ändå öppnar upp för mer av den typen av bebyggelse. Särskilt viktigt är att Svågertorp inte byggs ut med mer externhandel om det i framtiden ska vara möjligt att utveckla området till blandad stad med god tillgång till kollektivtrafik med närheten till både Svågertorps station och Hyllie station. Svågertorp har även möjlighet att växa samman med Hyllie till en sammanhängande, tät och grön stadsmiljö.

Miljöpartiet anser att handeln i den blandade staden, där kunderna inte är beroende av att äga en bil för att kunna handla, är positiv och ska stärkas.

Exploatering av jordbruksmark

Jordbruksmarken är något som vi ärvt av tidigare generationer och ska behandla med stor respekt. Inte minst är det viktigt att bevara jordbruksmark när klimatförändringarna kommer påverka möjligheten att odla på andra ställen. Översiktsplanen behöver bli tydlig med att om jordbruksmark ska tas i

anspråk så får det endast göras då det saknas alternativ och då det finns väsentliga samhällsbehov att tillgodose. Att t.ex. planera för fler områden med stora logistikcentrum på högvärdig jordbruksmark ställer sig MP starkt emot. För denna typ av ytkrävande verksamheter behöver istället lågvärdig mark användas. Många gånger finns inte den typen av lågvärdig mark i Malmö kommun men då måste frågan tillåtas lyftas till ett större regionalt perspektiv så att marken används på det bästa sättet ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Att de befintliga yttre verksamhetsområdena ska ses över med syfte att skapa en mer effektiv markanvändning (och i förlängningen spara värdefull jordbruksmark) tycker Miljöpartiet är positivt.

Förskolor och skolor

Skolgården är en av få platser i staden som är reserverad för barns lek och rörelse. Forskning visar att en rymlig och varierad skolgård gör att barnen rör sig mer, en rörelse som inte kan kompenseras av varken lärarledd rörelse eller att skolpersonal följer med barnen till en närliggande park. Barnens spontana och lustfyllda lek ger bäst fysisk aktivitet. Vi har inget emot att skolgårdar läggs intill parker men skolgården måste ändå ha en tillräcklig friyta. Vi är oroade att intentionen är att minska ner på friytan och istället hänvisa barnen till parkerna. Självklart bör parker vara byggda på barns premisser men parker är även till för annan rekreation och för att stärka den biologiska mångfalden. Redan idag är Malmö en av Sverige städer med minst andel grönområden per person. Att slå ihop barns skolgårdar med parker riskerar att minska ner både barns lekyta men också tillgången till grönyta i staden. Vi kan därför inte acceptera att lekande skolbarn endast hänvisas till allmänna parker.

Barnens säkerhet och trygghet är en prioriterad fråga för Miljöpartiet. Därför vill vi att bilfria zoner ska vara regel närmast skolor. Den som behöver lämna barn med bil får parkera en bit bort och gå sista biten. Vi vill också fortsätta bygga cykelbanor, sänka hastigheter och införa fler farthinder vid skolor och förskolor samt se till att det finns tillräckligt med lådcykel- och cykelparkeringar. Vi anser att det är viktigt att översiktsplanen tar höjd för detta.

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Utvecklingsområden

Miljöpartiet är mycket oroliga över att en utbyggnad kring utredningsområde 2 vid Lernacken skulle få stora konsekvenser för naturområdet där. Lernacken är ett viktigt naturområde med stort värde för biologisk mångfald och rekreation. Området borde istället bli ett naturreservat.

Utredningsområde 3 ser Miljöpartiet som ett bättre alternativ än U2. Uppförandet av fler tågstationer och att nya stadsdelar samlas kring kollektivtrafiknära lägen är positivt. Däremot är vi oroliga över vilka konsekvenser den föreslagna nya trafikplatsen i anslutning till området skulle få. En trafikplats är mycket dyr och skulle riskera att tränga undan andra mer angelägna projekt. Därtill tar trafikplatser mycket utrymme som i detta fall sannolikt kommer att gå ut över högvärdig jordbruksmark vilket Miljöpartiet anser är onödigt. Att uppföra fler trafikplatser i Malmö skulle även få en mycket negativ påverkan på klimatet då bilismen skulle öka.

Att på sikt utveckla Svågertorp till ett område med blandad stadsbebyggelse istället för ett externt handelsområde som föreslås i utredningsområde 4 tycker Miljöpartiet är mycket positivt. Att även exploatera jordbruksmarken söder om Svågertorp (Petersborg) är en mer komplicerad fråga. Det kollektivtrafiknära läget gör att ny blandad stad skulle kunna lämpa sig bättre här än på många andra platser i staden samtidigt som det finns stora risker förknippat med att låta staden svälla utanför yttre ringvägen med s.k. “urban sprawl” och ökat bilberoende. Om Petersborg ska utvecklas till blandad stad får detta inte ske före eller på bekostnad av att Svågertorp utvecklas. Utvecklas Petersborg borde motsvarande areal jordbruksmark innanför yttre ringvägen skyddas från exploatering så att det blir ett nollsummespel för jordbruksmarken.

Miljöpartiet är vill se en omvandling av ytkrävande, otrevliga och för klimatet negativa infartsleder. Dessa skulle kunna transformeras till lummiga stadsgator med sänkt hastighet, cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, planteringar och nya stadskvarter. Vi hade gärna sett att fler infartsleder blivit utvecklingsområden för ny blandad stad (t.ex. Lorensborgsgatan, Amiralsgatan, Pildammsvägen och

Lundavägen).

Klimatanpassning

Miljöpartiet anser att det är positivt att det arbetas strategiskt med att klimatanpassa staden för framtidens mer frekventa och häftigare skyfall samt ökade havsnivåer. Den mest komplicerade delen av staden att klimatsäkra är den täta innerstaden. Därför oroas Miljöpartiet av att det saknas strategier för hur denna del av staden ska hanteras i Översiktsplanen.

För Miljöpartiet de gröna
Stefana Hoti, ledamot kommunstyrelsen

Med instämmande av
Måns Berger, ersättare kommunstyrelsen

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Bilaga 17

Särskilt yttrande

Ärende: Översiktsplan för Malmö 2019-2022
STK 2020-248

Ärendet gäller förslag till samrådshandling för översyn av översiktsplan Malmö. Sverigedemokraterna väljer i detta läge att lyfta de synpunkter som vi anser vara viktiga i den vidare hanteringen av översiktsplanen för Malmö 2019-2022.

Vi är starkt kritiska till de planerade lösningar för kollektivtrafiken som påverkar framkomligheten i staden genom den omvandling som sker i planeringen för superbussar, där omvandling sker till stadshuvudgator. Samtidigt kan vi se nya strategier för möjlighet till parkering som vi inte ställer oss bakom vilket redan i dag påverkar de boende i en mycket hög utsträckning, denna utveckling ser vi som direkt farlig för stadens framtid.

Vi vill även lyfta problematiken vid stadens utbyggnad, Sverigedemokraterna ser inte att staden behöver växa mer, då vi anser att staden behöver hämta sig från de påfrestningar som staden utsatts för. Malmö behöver komma i balans på arbetsmarknaden, bostadsmarknaden i vården och skolan. Detta beror främst på den invandring som staden fått hantera och för oss Sverigedemokrater ser vi inte att utbyggnaden på vår åkermark är av nytta för staden samtidigt ser vi den stora problematiken med förtätningen i staden som blir mer komplex och som skapar sämre biologisk mångfald, samtidigt som överklaganden av projekt blir fler.

Vi ser hur staden brottas med behovet av billigare lägenheter, ett problem som man själv har skapat genom den import av outbildade bidragstagare som står långt från arbetsmarknaden, det här gör att de arbeten som finns erbjuds boenden i kranskommunerna som sedan tar med sig kommunalskatten hem till sin hemkommun och kvar i staden har vi människor som inte får arbete och som erbjuds dyra lägenheter som Malmös skattebetalare får betala, ett självskapat problem som man nu försöker att hitta lösningar på.

Magnus Olsson (SD)

Nima Gholam Ali Pour (SD)

Anders Olin (SD)

Rickard Åhman-Persson (SD)

Moderaterna och Centerpartiet i hälsa-, vård- och omsorgsnämnden 200610

6

Bilaga 4

Särskilt yttrande

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden 2020-06-10
Ärende: Samråd om Översiktsplan för Malmö 2019–2022

Det är glädjande att man nu åtminstone tagit viss hänsyn till de äldre och vår målgrupp, men är det tillräckligt? 15 % av Malmö stads befolkning består idag av människor över 65 år. Vi lever idag allt längre och då bör man också ta hänsyn till att livet inte ser likadant ut som när man var 25 år. Frågan är om äldreperspektivet verkligen syns tillräckligt utifrån hur många äldre vi har i vår stad. Vi menar att så ej är fallet. Man har förvisso höjt sin ambition något i dokumentet, men det är lång väg kvar innan äldreperspektivet syns så mycket som det förtjänar. Vi vill påpeka att tillgänglighetsanpassning och allmänt god tillgänglighet i boendet ur ett äldreperspektiv är till gagn för alla åldersgrupper och i samhället som helhet.

För den borgerliga gruppen:

Kay Wictorin (C) John Roslund (M) Ragnhild Ståleker (M) Sonja Jernström (M)

Med instämmande från
Christina Gröhn (M) Ahmad Marof Jaro (M) Torsten Elofsson (KD)

Särskilt yttrande
Tekniska nämnden, 2020-06-12
Samrådsremiss från stadsbyggnadsnämnden angående översiktsplan för Malmö
Diarienr: TN-2020-1314

Miljöpartiet vill framhålla att vi anser att den huvudsakliga inriktningen för översiktsplanen som den ser ut i samrådsversionen är bra. Men vi vill samtidigt lyfta fram att kommunens invånare förväntar sig att staden på ett kraftfullt vis ska agera för att bidra till det 1,5-gradersmål som världens länder enades om i Parisavtalet. Det får inte heller råda några tveksamheter om att Malmö stad gör vad som behövs för att nå EU:s klimatmål med en minskning av utsläppen av växthusgaser med mellan 80-95% till 2050 varav minst 80% av minskningen ska ske inom EU.

Även om Miljöpartiet är positiva till huvudinriktningen finns det flera frågor vi anser har stora brister eller är oroade för att ambitionsnivån är alldeles för låg. Dessa frågor presenteras här nedan. Samtidigt vill vi understryka att beredningstiden varit kort och att det därför är sannolikt att vi längre fram i processen kommer att ha fler synpunkter.

Barnperspektivet

Barnkonventionen är sedan årskiftet 2020 svensk lag men har gällt i Sverige i 30 år. Miljöpartiet vill understryka att all stadsplanering måste ha ett tydligt barnperspektiv. Barns delaktighet i stadens framväxt är centralt, barns åsikter och erfarenheter ska inhämtas och staden måste utformas så att barnen kan ta del av staden på lika villkor. Vi anser att detta bör framgå tydligt i översiktsplanen.

Jämställdhetsperspektiv

För Miljöpartiet som ett feministiskt parti är det viktigt att bygga en jämställd stad. Både utifrån den sociala aspekten men också när det kommer till den

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

fysiska utvecklingen av staden.

För samhällsplaneringen innebär det att jämställdhetsperspektivet finns med i alla steg av planeringsprocessen och gärna i ett tidigt skede, eftersom det skapar förutsättningar för den fortsatta planeringen och genomförandet.

Vi vet att män och kvinnor transporterar sig på olika sätt i staden. Kvinnor går främst eller använder sig av cykel och kollektivtrafik medan män kör mer bil. Då kvinnornas sätt att resa också är det mest klimatsmarta sätt, behöver stadsplaneringen utgå från hur den typ av mobilitet ska prioriteras.

Vi vet också trygghetsbilden ser annorlunda ut utifrån ett könsperspektiv, där kvinnor i större uträckning begränsar sin rörelse i staden på vissa platser och på olika tider på dygnet för att ex. minimera risken för sexuellt våld. En jämställt planerad stad kan skapa en ökad känsla av trygghet för både män och kvinnor då män de facto är mer utsatta för fysiskt våld i det offentliga stadsrummet.

Hur vi väljer att gestalta kvinnor och män i det offentliga rummet spelar också roll för hur vi värderar mäns och kvinnors bidrag till samhället och vems historia som får företräde. Dessutom kan en jämställd gestaltning bidra till att minska könsstereotypa normer.

Att använda sig av jämställdhetsintegrering som ett aktivt verktyg genom stadsplaneringsprocessen ser vi som nödvändigt för att bygga en stad som är tillgänglig och jämställd för alla.

Trafik

Gång och cykel är två skilda sätt att röra sig på. Dess främjande kräver olika strategier och därför är det olyckligt att de i översiktsplanen har klumpats samman under samma rubrik. Därtill saknas strategier för hur framtidens cykeltrafik ska utvecklas. Tillkomsten av mer ytkrävande cyklar bl.a. lådcyklar och elcyklar (som framförs i högre hastigheter och därför av trafiksäkerhetsskäl kräver mer utrymme) måste hanteras för att andelen resor gjorda med cykel ska öka. Staden måste också reservera ytor för mer cykelparkering och vara tydligare med vilka sträckningar som är prioriterade. För att utveckla

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

cykelinfrastrukturen ytterligare vill Miljöpartiet uppföra tio supercykelstråk med långa, sammanhållna, säkra cykelleder genom staden på strategiskt viktiga sträckor som knyter samman målpunkter i staden. Vi hade gärna sett att arbetet med dessa supercykelstråk hade påbörjats i översiktsplanen.

Miljöpartiet vill se en storsatsning på kollektivtrafiken. För att en sådan ska vara möjlig krävs strategisk planering kring det ytanspråk en sådan trafik kräver. Därför är det positivt att staden planerar för ett nytt strukturerande kollektivtrafiksystem med högre kapacitet. Däremot är det mycket olyckligt att planeringen för en framtida spårvagn håller på att plockas bort i stadens planering. Miljöpartiet är oroade över att ett utbyggt bussystem inte klarar av den kapacitetsbrist som redan finns på vissa sträckor och inte heller klarar av den ökade press som sätts på kollektivtrafiken i och med att Malmö växer och får fler innevånare. Bussar kommer inte heller vara tillräckligt turtäta eller bekvämma för att vara ett tillräckligt attraktivt alternativ för att minska utsläppen genom att överföra resor från bil till kollektivtrafik. För att uppnå dessa effekter krävs även spårvagn.

Transporter med bil och gods är (likt cykel och gång) två skilda saker som inte borde ha slagits samman i ett stycke i översiktsplanen. Båda två borde också få tydligare strategier kopplade till sig gällande hur dess klimatpåverkan kan minskas. Därtill behövers tydliga strategier för hur transporter med bil kan minska enligt de riktlinjer som finns i Malmö stads trafik och mobilitetsplan.

Miljöpartiet anser att det är viktigt att alla som bor eller arbetar i Malmö ska kunna andas ren luft. Den största källan till utsläpp av farliga kvävedioxider kommer från biltrafiken och drabbar barnen värst. Vi anser därför att det i översiktsplanen ska påbörjas ett strategiskt arbete för att införa miljözoner så vi kan börja arbetet med stänga ute de smutsigaste bensin- och dieselbilarna från innerstaden.

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Biologisk mångfald

Den ambitionsnivå som finns gällande den biologiska mångfalden är alldeles för låg. Det räcker inte med att skydda och bevara de värden som finns utan staden måste också jobba aktivt med att förbättre den biologiska mångfalden. Översiktplanen behöver dörför bli mycket tydligare gällande vilka åtgärder som planneras för att främja den biologiska mångfalden. Specifika geografiska områden behöver utvecklas och pekas ut och generella åtgärder för hur staden värnar och utvecklar den biologiska mångfalden behöver beskrivas. Möjliga områden skulle kunna vara längs med stadens infartsleder. Till exempel Lundavägen, Sallerupsvägen, Amiralsgatan, Ystavägen, Köpenhamnsvägen, Lorensborgsgatan.

Externa handelsområden

Externa handelsområden är mycket ytkrävande och inte det mest effektiva sättet att använda Malmös mark på. Därtill bidrar de till stora utsläpp eftersom kunderna i stort är beroende av bil för att ta sig till och från dessa områden. Översiktsplanen anger att inga nya sådana områden ska etableras vilket Miljöpartiet tycker är positivt. Att befintliga områden för externhandel tillåts växa riskerar dock att göra skrivningen verkningslös då det ändå öppnar upp för mer av den typen av bebyggelse. Särskilt viktigt är att Svågertorp inte byggs ut med mer externhandel om det i framtiden ska vara möjligt att uteckla området till blandad stad med god tillgång till kollektivtrafik med närheten till både Svågertorps station och Hyllie station. Svågertorp har även möjlighet att växa samman med Hyllie till en sammanhängande, tät och grön stadsmiljö.

Miljöpartiet anser att handeln i den blandade staden, där kunderna inte är beroende av att äga en bil för att kunna handla, är positiv och ska stärkas.

Exploatering av jordbruksmark

Jordbruksmarken är något som vi ärvt av tidigare generationer och ska

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

behandla med stor respekt. Inte minst är det viktigt att bevara jordbruksmark när klimatförändringarna kommer påverka möjligheten att odla på andra ställen. Översiktsplanen behöver bli tydlig med att om jordbruksmark ska tas i anspråk så får det endast göras då det saknas alternativ och då det finns vesäntliga samhällsbehov att tillgodose. Att t.ex. planera för fler områden med stora logistikcentrum på högvärdig jordbruksmark ställer sig MP starkt emot. För denna typ av ytkrävande verksamheter behöver istället lågvärdig mark användas. Många gånger finns inte den typen av lågvärdig mark i Malmö kommun men då måste frågan tillåtas lyftas till ett större regionalt perspektiv så att marken används på det bästa sättet ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Att de befintliga yttre verksamhetsområdena ska ses över med syfte att skapa en mer effektiv markanvändning (och i förlängningen spara värdefull jordbruksmark) tycker Miljöpartiet är positivt.

Förskolor och skolor

Skolgården är en av få platser i staden som är reserverad för barns lek och rörelse. Forskning visar att en rymlig och varierad skolgård gör att barnen rör sig mer, en rörelse som inte kan kompenseras av varken lärarledd rörelse eller att skolpersonal följer med barnen till en närliggande park. Barnens spontana och lustfyllda lek ger bäst fysisk aktivitet. Vi har inget emot att skolgårdar läggs intill parker men skolgården måste ändå ha en tillräcklig friyta. Vi är oroade att intentionen är att minska ner på friytan och istället hänvisa barnen till parkerna. Självklart bör parker vara byggda på barns premisser men parker är även till för annan rekreation och för att stärka den biologiska mångfalden. Redan idag är Malmö en av Sverige städer med minst andel grönområden per person. Att slå ihop barns skolgårdar med parker riskerar att minska ner både barns lekyta men också tillgången till grönyta i staden. Vi kan därför inte acceptera att lekande skolbarn endast hänvisas till allmäna parker.

Barnens säkerhet och trygghet är en prioriterad fråga för Miljöpartiet. Därför vill vi att bilfria zoner ska vara regel närmast skolor. Den som behöver lämna

barn med bil får parkera en bit bort och gå sista biten. Vi vill också fortsätta bygga cykelbanor, sänka hastigheter och införa fler farthinder vid skolor och förskolor samt se till att det finns tillräckligt med lådcykel- och cykelparkeringar. Vi anser att det är viktigt att översiktsplanen tar höjd för detta.

Utvecklingsområden

Miljöpartiet är mycket oroliga över att en utbyggnad kring utredningsområde 2 vid Lernacken skulle få stora konsekvenser för naturområdet där. Lernacken är ett viktigt naturområde med stort värde för biologisk mångfald och rekreation. Området borde istället bli ett naturreservat.

Utredningsområde 3 ser Miljöpartiet som ett bättre alternativ än U2. Uppförandet av fler tågstationer och att nya stadsdelar samlas kring kollektivtrafiknära lägen är positivt. Däremot är vi oroliga över vilka konsekvenser den föreslagna nya trafikplatsen i anslutning till området skulle få. En trafikplats är mycket dyr och skulle riskera att tränga undan andra mer angelägna projekt. Därtill tar trafikplatser mycket utrymme som i detta fall sannolikt kommer att gå ut över högvärdig jordbruksmark vilket Miljöpartiet anser är onödigt. Att uppföra fler trafikplatser i Malmö skulle även få en mycket negativ påverkan på klimatet då bilismen skulle öka.

Att på sikt utveckla Svågertorp till ett område med blandad stadsbebyggelse istället för ett externt handelsområde som föreslås i utredningsområde 4 tycker Miljöpartiet är mycket positivt. Att även exploatera jordbruksmarken söder om Svågertorp (Petersborg) är en mer komplicerad fråga. Det kollektivtrafiknära läget gör att ny blandad stad skulle kunna lämpa sig bättre här än på många andra platser i staden samtidigt som det finns stora risker förknippat med att låta staden svälla utanför yttre ringvägen med s.k. “urban sprawl” och ökat bilberoende. Om Petersborg ska utvecklas till blandad stad får detta inte ske före eller på bekostnad av att Svågertorp utvecklas. Utvecklas Petersborg borde

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

motsvarande areal jordbruksmark innanför yttre ringvägen skyddas från exploatering så att det blir ett nollsummespel för jordbruksmarken.

Miljöpartiet är vill se en omvandling av ytkrävande, otrevliga och för klimatet negativa infartsleder. Dessa skulle kunna kunna transformeras till lummiga stadsgator med sänkt hastighet, cykelbanor, kollektivtrafikkörfält, planteringar och nya stadskvarter. Vi hade gärna sett att fler infartsleder blivit utvecklingsområden för ny blandad stad (t.ex. Lorensborgsgatan, Amiralsgatan, Pildammsvägen och Lundavägen).

Klimatanpassning

Miljöpartiet anser att det är positivt att det arbetas strategiskt med att klimatanpassa staden för framtidens mer frekventa och häftigare skyfall samt ökade havsnivåer. Den mest komplicerade delen av staden att klimatsäkra är den täta innerstaden. Därför oroas Miljöpartiet av att det saknas strategier för hur denna del av staden ska hanteras i Översiktsplanen.

För Miljöpartiet de gröna
Stefana Hoti, ledamot tekniska nämnden

Med instämmande av
Lucas Carlsson, ersättare tekniska nämnden

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Moderaterna och Centerpartiet i funktionsstödsnämnden 200615

Särskilt yttrande

Funktionsstödsnämnden 20200615
Ärende: FSN-2020-965

Moderaterna och Centerpartiet delar bedömningen av att Funktionsstödsnämndens boende kan ha behov av mark i lugna och lantliga miljöer utifrån den enskilde individens specifika behov av anpassad miljö.
Däremot så ser vi vikten av att staden bevarar både åkermark utanför yttre ringvägen och småskaligheten i befintliga byar. Detta står dock inte i motsats till varandra om man ser till socialstyrelsens riktlinjer och den enskildes behov. Man får helt enkelt vara mer kreativ i syftet att upprätthålla LSS och samtidigt främja landsbygden, de lokala bönderna, klimatet och miljön.

Josefin Anselmsson (M) Albin Schyllert (M) Gharib Aly (M) Lars-Eric Nelderup (C)

Med instämmande av

Halid Osman (C) Peter Eliasson (M)

Särskilt yttrande

Funktionsstödsnämnden 2020-06-15

Ärende: 6: FSN-2020-965

Remiss gällande Översiktsplan för Malmö

Föreslaget yttrande från nämnden är i det stora hela ganska bra. Dock torde det vara en komplett omöjlighet att både förtäta och samtidigt ha kvar tillräckliga grönytor.

Nämndens målgrupper har i många fall behov som är något annorlunda än majoriteten malmöbor. Därför tycker vi att detta skulle uttryckas ännu tydligare i remissvaret.

Att som översiktsplanen uttrycker (sid 29) ”Malmö skall bli grönare och andelen hårdgjord yta i staden ska minska genom att öka antalet träd. ” Hur skall detta kunna ske när marken bebyggs på ett sätt som saknar motstycke i Malmös historia? Någon som kan trolla med siffror kanske klarar det, men i praktiken är det omöjligt.

Den styrande minoriteten vill i princip bygga på grönytor och plantera träd på gatorna. Var ska människor och trafik ta vägen?

För Sverigedemokraterna Malmö

Lisbeth Persson-Ekström (SD)

Stefan Claesson (SD)

Jane Olin (SD)

Jeanette Persson (SD)

Vänsterpartiet

Särskilt yttrande

Funktionsstödsnämnden 200615

Ärende: FSN-2020-965

Ärende: 06. Remiss gällande Översiktsplan för Malmö

I senaste versionen av Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2002:9) Bostad med särskild service för vuxna enligt 9 § 9 lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS ges det allmänna rådet att en bostad med särskild service för vuxna enligt 9 § 9 lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade inte bör vara belägen i nära anslutning till en annan sådan bostad för att undvika en institutionell miljö.

Socialstyrelsen är mycket tydlig i sina rekommendationer att en gruppbostad bör ha tre till fem boende (Bostad med särskild service för vuxna enligt LSS, 2018). SOSFS 2002:9 medger dock en acceptans för fler boende under förutsättning att de boendes goda levnadsvillkor inte åsidosätts.

Under de senaste åren har en utveckling setts i Malmö kommun där samlokaliserade LSS Bostäder byggs. Vänsterpartiet anser att det blir en inskränkning av de boendes goda levnadsvillkor. För Vänsterpartiet är det en självklarhet att gruppbostäder ska byggas väl integrerade i det omkringliggande samhället där icke-ordinära boenden ej samlokaliseras och att personer med funktionsnedsättningar inte ska vara begränsade till att bo enbart med andra personer som har funktionsnedsättningar.

Vänsterpartiet anser fortsatt att Malmö kommun bör följa Socialstyrelsens allmänna råd och rekommendationer samt konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning i det vidare arbetet med Översiktsplan för Malmö.

Funktionsstödsnämnden skickade under 2019 sitt Funktionsstödsprogram på remiss till berörda brukarorganisationer; även de instämde i att framtida utformning av LSS boenden bör följa Socialstyrelsens rekommendationer.

Personer med funktionsnedsättningar har, tyvärr, sämre möjlighet än de utan funktionsnedsättning att göra sina röster hörda och vara delaktiga i samhället trots LSS ledord om självbestämmande, inflytande, personlig integritet och delaktighet. När Malmö växer och en ny översiktsplan ska antas har Malmö kommun ett stort ansvar att den inhämta synpunkter från denna målgrupp och sträva efter att skapa en kommun baserad på universell design tillgänglig för alla!

Vänsterpartiet

Malmö 2020-06-15

Carin Gustafsson

Med instämmande av
Anfal Mahdi

Vänsterpartiet

Bilaga 2

Särskilt yttrande

Servicenämnden 2020-06-16: Ärende 1. Översiktsplan för Malmö 2019-2022
Vänsterpartiet Malmö ställer sig bakom samrådsförslaget och tycker att förslaget lyfter fram många viktiga aspekter, möjligheter och utmaningar som Malmö står inför i byggandet av framtidens stad. I det här tidiga skedet i arbetet med att staka ut en visionär och strategisk väg framåt för Malmö stad är det några saker som vi anser är extra viktiga att belysa:

Delaktighet

Bostadsbyggandet beskrivs idag ofta som en lång och komplex process. Många olika aktörer är inblandade och besluten hamnar allt längre från medborgarna. I ljuset av detta ser Vänsterpartiet att det är av yttersta vikt att vi lyckas omvandla medborgarnas engagemang, kunskap och inlevelse om platserna i Malmö stad, till konkreta förslag och lösningar. Bra stadsutveckling förutsätter högljudda och organiserade medborgare som opponerar sig och vi välkomnar därför en dialog med Malmös invånare i ett led mot att tillsammans lösa de stora och komplexa samhällsutmaningarna.

Barnets perspektiv

I planförslaget lyfts det fram att staden ska fortsätta växa inåt, innanför Yttre ringvägen. Samtidigt är en av de prioriterade inriktningarna i planförslaget är att Malmö ska vara en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Förtätningen kommer oundvikligen leda till intressekonflikter där olika intressen kommer ställas emot varandra. En av dessa konflikter är var barnen ska få plats – både under förskola/skola och fritid – när det samtidigt ställs krav på förtätning. Vi tycker därför att det är mycket positivt att man vid flera tillfällen lyfter fram barnperspektivet i planförslaget. Genom att beakta barnets bästa i samtliga beslut som kan komma att påverka barn kan vi säkerställa att barnen blir en kritisk faktor i stadsplaneringen, inte minst gällande vilka som kommer att prioriteras i den kommande trafikplaneringen. På så sätt barnen utgöra en måttstock på om vi klarar av att bygga en mänsklig stad och ett fungerande och jämlikt samhälle för alla medborgare.

Bostadsförsörjning

I bostadsbristens Malmö har bostaden blivit en klassfråga. Människors möjlighet att få en egen bostad beror på plånbokens storlek och kontakter. Diskriminering och rasism leder till att allt fler utestängs från rätten till bostad. Bostadsmarknaden präglas också av patriarkala strukturer. En rättvis bostadspolitik förutsätter ett socialistiskt, feministiskt och antirasistiskt perspektiv, något vi i Vänsterpartiet kämpar för varje dag. För att säkerställa en jämlik bostadssituation i framtidens Malmö önskar Vänsterpartiet därför ännu tydligare ställningstaganden i översiktsplanen om vikten av att inte sälja ut allmännyttan, samt att Malmö stad ska säkerställa ett högt bestånd av hyresrätter. En förutsättning för att skapa en hållbart Malmö för Malmöborna är att våra bostäder inte säljs till internationella riskkapitalister som prioriterar profit före Malmöbornas välmående. Vi vill även behålla makten över den kommunala marken och önskar att det i översiktsplanen framgår att Malmöborna genom en större rådighet över marken också får ett större inflytande över bostadsbyggandet.

Klimat och miljö

Vi ser stora behov att den kommande översiktsplanen har ett klimatperspektiv. Det gäller hur vi bygger för att minska påverkan på klimatet och hur vi bygger säkert för de klimatförändringar som sker, vattennivåhöjningar samt fler och kraftigare skyfall. Vi behöver också planera för mer grönska i staden, det kan handla om fler stadsgator med träd och fler miniparker. Den högklassiga åkermarken behöver värnas och bebyggelse ska ske på ytor som inte har samma höga värde, det kan handla om tidigare hårdgjorda ytor som bilparkering i markplan och liknande.

Malmö 2020-06-16
Roland Nilsson (V) med instämmande av Banesa Martinez (V)

Särskilt yttrande

Servicenämnden 2020-06-16
Ärende 2. Remiss om samråd för Översiktsplan för Malmö SN-2020-438.

Samråd översiktsplan

Sverigedemokraterna delar inte den okritiska hållning som förvaltningens yttrande ger sken av. Den förtätning som anges i dokumentet kan inte samtidigt ge både ökade grönytor och ökad byggnation. Det är naivt att tro annat.
De stora gröna ytor som idag omger de stora infartsgatorna Pildammsvägen och Lorensborgsgatan kommer att ersättas av tät bebyggelse nära vägen. Hur kommer detta att uppfattas av de som idag bor längs dessa gator. Dels får de sin utsikt skymd dels kommer de nya husen att få en nära trafik som ger störningar i boendet. Hur man löser parkeringsproblemen anges ej. Det är naivt att tro att kollektivtrafiken kommer att ta hand om alla transporter, folk lär inte sälja sina bilar i högre grad. Då personbilarna blir ett allt mindre problem med avseende på utsläppen så finns det heller ingen anledning att förhindra privattrafik med bil, särskilt inte över längre sträckor, där just dessa gator används som mest. Ur en pandomisituation är det dessutom skadligt ur en samhällssituation att helt förlita sig på kollektivtrafiken, vilket dokumentet helt saknar en plan för.
En annan gammal myt används fortfarande: att en havsnivåhöjning skulle hota Malmös byggnader. Ett krav på 3 meter över nuvarande havsnivå för ny byggnation visar på en passiv och uppgiven bostadspolitik. Hur ser det ut i andra länder? Tex Holland. Frågan som planen inte ens berör är naturligtvis vilka krav man skall ställa på byggnadernas konstruktion istället för att uppgivet förbjuda all byggnation på lägre nivåer. Detta går i andra länder varför man önskar att Malmös plan- och byggnadsansvariga hade en mindre begränsad fantasi och ovilja att ta till sig bra exempel från andra länder.
Hur kan man samtidigt föreslå byggnader på vatten, husbåtar, när man inte ser möjligheterna att bygga havsnära och på låga nivåer med byggnader som är förberedda för att motstå vattenskador?
Alla byggnader borde utföras på ett fukt- och vattentäkters sätt då Malmö alltid har en hög grundvattennivån.

Då det behövs ett omtag av hela planen lämnar vi därför detta särskilda yttrande med dessa få exempel på vilka konsekvenser det får när man föreslår en desperat förtätning mestadels baserad på en alltför hög inflyttning av bidragsberoende nya medborgare som inte kan välja ett drägligare boende än tätt mot en infartsgata.
Planförslaget andas desperation och nya ”miljonprogram” som vi redan har för många av.

Staffan Appelros (SD) Tonni Andersson (SD)

med instämmande av Stefan Greschner (SD) Rolf Hansson (SD)

Vänsterpartiet

Särskilt yttrande

Miljö Nämnden 2020-06-17 Ärende MN-2019-4903

Vi bifaller Miljöförvaltningens förslag till beslut då det understryker faran av allvarlig miljöpåverkan när staden förtätas och trafikflödena ökar, något som skulle kunna att leda till högre utsläpps- och buller nivåer. Vi instämmer också med att kollektivtrafiken måste prioriteras.

Men vi vill uppmärksamma de målkonflikter som uppstår när staden förtätas eftersom de måste lyftas tidigt i planeringen för att hitta socialt och klimat/miljömässigt hållbara lösningar. Förtätningen är ju en följd av att staden växer och den beräknas uppnå en halvmiljon invånare 2050, men är detta en önskvärd utveckling? Det finns ju möjligheter att planera för en lägre tillväxt av stadens invånare.

Stadens blåa och gröna värdena har redan halkat efter i det nuvarande Miljöprogrammet och situationen riskerar att förvärras när staden växer och förtätas. Malmö ligger dessutom redan i bottenskiktet på kommun rankingen vad gäller parkytor per invånare. Det krävs därför många flera parker i olika storlekar och befintliga parker behöver förbättras och utvecklas.

Det råder också stora ojämlikheter i staden vad gäller tillgängligheten till grönområden, bullernivåer och luftföroreningar. Stadens socialt mest utsatta invånare är oftast också de mest utsatta vad gäller buller, luftföroreningar och med sämre tillgång till attraktiva grönområden. I Väst bor våra medborgare längs havet i Öst bor de längs motorvägen.

Nya bostäder med rimliga hyror får inte byggas på bekostnad av intilliggande gårdar eller grönområden. De ska heller inte bara resultera i gröna stråk vid breda trafikleder eller överblivna ytor mellan bebyggelse. Bullernivåer, luftföroreningar och tillgång till attraktiva grönområden måste tas hänsyn till i hela staden, inte bara i Nyhamnen eller Västra Hamnen och även konsekvenserna av förtätningar på närliggande områden måste analyseras. Som MF påpekar ska god livskvalitet också gälla för Sorgenfri och Sofielund.

För att uppnå klimatmålen, ersätta hårdytor och öka grönytorna krävs en rejäl omställning i Malmö med trafiksystem som inte har bilen som fokus och som inkluderar alla stadens invånare på jämlika villkor.

Malmö 2020-06-17

För Vänsterpartiet

Tobias Petersson

19

Vänsterpartiet

Med instämmande av

Gunilla Ryd

Miljöpartiet
i arbetsmarknads- och socialnämnden 200617

Särskilt yttrande
Arbetsmarknad och Socialnämnden, 2020-06-17
Översiktsplan för Malmö
Diarienr: ASN-2020-4364

Yttrandet lyfter flera viktiga synpunkter utifrån nämndens ansvarsområden och poängterar väl målkonflikten i förtätning. Förtätning ska inte ske på bekostnad av grönytor, som är viktiga för såväl människa som naturliv i staden. Grönytor kan också utgöra hälsofrämjande mötesplatser.

I planförslagets avsnitt om sysselsättning och tillväxt vill vi lyfta vikten av att också fokusera på stadens gröna näringar. Vars arbetstillfällen aktualiserats under pågående pandemi. Vi hade velat se en tydligare inriktning också mot dessa branscher som likt tillverkning och industri kan sysselsätta personer med kortare utbildning och låg arbetslivserfarenhet.

För Miljöpartiet de gröna

_____
Janne Grönholm (MP), ledamot i arbetsmarknad och socialnämnden

Med instämmande av

_____
Louise Arndt (MP), ersättare i arbetsmarknad och socialnämnden

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Moderaterna och Centerpartiet i arbetsmarknads- och socialnämnden 200617

Särskilt yttrande

Arbetsmarknads- och socialnämnden 2020-06-17
Ärende: Översiktsplan för Malmö
ASN-2020-4364

Översiktsplanen är ett viktigt styrande dokument för Malmös utveckling. Därför är det mycket tråkigt att den styrande minoriteten tycks vilja backa in i framtiden när förslaget till översiktsplan inte tar sikte på frågor som arbetstillfällen och näringslivet. Viljan att behålla befintliga företag och locka till sig nya etableringar tycks vara allt för liten i vår stad som behöver såväl gamla som nya företagare för att alla de Malmöbor som lever i utanförskap ska kunna få ett jobb att gå till och försörja sig själva. Detta bör genomsyra hela översiktsplanen för Malmö.

Moderaterna och Centerpartiet har tidigare, och kommer fortsätta att, driva på för en omfattande stadsutveckling med en väsentligt ökad exploatering. I centrala och kollektivtrafiknära områden borde byggnader på 25-30 våningar vara standard. Markytan i Malmö är begränsad och genom att fortsätta bygga lågt kommer vi inte att få det antalet bostäder som så uppenbart behövs.

Vidare saknar översiktsplanen en rimlig ambitionsnivå för tryggheten i vår stad som i allra högsta grad är beroende av en väl fungerande stadsmiljö. När Malmö nyligen rankats som den mest otrygga staden i landet är det ett direkt hån mot alla de Malmöbor som begränsas från att röra sig fritt i staden.

Helena Nanne (M) Ingrid Gunnarson (M)

Farishta Sulaiman (M) Lars Eriksson (C)

Med instämmande av:

Anna Adell (M) Claes Holmerup (M)

Bertil Lindberg (M)

Liberalerna
i stadsbyggnadsnämnden 220427

Bilaga § 139e

Särskilt yttrande Liberalerna

Stadsbyggnadsnämnden 2022-04-27

Ärende SBN-2018-1156: Granskningsförslag Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Malmö är möjligheternas stad

Liberalerna har som en del av styret i Malmö stad bidragit till en tätare, grönare och mer företagsvänlig stad. Vi tar ansvar för framtida generationer i Malmö genom en ny översiktsplan som kan möta en tillväxt från dagens 350 000 malmöbor till en halv miljon invånare 2050. Nu går förslaget till översiktsplan för Malmö ut på granskning där vi vill säkra ett växande Malmö med fler arbetsplatser, bostäder och stadsliv för ökade skatteintäkter och starkare välfärd. Det är viktigt att använda den yta som finns tillgänglig på ett klimatsmart och effektivt sätt samtidigt som vi skapar en trivsam stad. Förslaget innebär bland annat bostäder för 100 000 fler Malmöbor och över 50 000 nya arbetsplatser. En blandning av olika typer av bostäder och verksamheter i en tätbebyggd stad, som förslaget möjliggör, lägger grunden för ett levande och tryggt Malmö. Den täta stadsmiljön ska innefatta bostäder för alla människor och för olika delar av livet; lägenheter, småhus och en mångfald av boendealternativ. Vi vill bygga högt där det passar och därför finns en riktlinje för höga hus med i förslaget till översiktsplan.

Ett viktigt liberalt inspel till förslaget är att staden ska arbeta proaktivt för att få hit företag och tidigt inkludera dem i stadsplaneringen. Företag som skapar nya jobb i Malmö ska få rabatt på tomthyra och köp av tomter. I granskningsförslaget föreslås nu att företag som erbjuder jobb till personer med vanlig yrkesutbildning kommer få förtur att etablera sig i Malmö.

Liberalerna vill också se en metro mellan Malmö-Köpenhamn, vilket möjliggörs i förslaget till översiktsplan. Här planeras för ett framtida metrosystem som kopplas ihop med Köpenhamns metro som kan avlasta Öresundsbron. Med metron och ökad elektrifiering av fordon i stadsmiljön kan vi förbättra luftkvaliteten, utveckla kollektivtrafiken och stärka regionens arbetsmarknad och näringsliv.

När fordonsflottan och stora delar av samhället digitaliseras, elektrifieras och kopplas ihop så behöver Malmö en infrastruktur som utvecklas i takt med de förändringarna. Liberalerna vill att staden ska ligga i framkant för ny teknik och att elförsörjningen till Malmö säkras med utvecklingen av både förnybara och fossilfria energikällor. Det är bra att förslaget till översiktsplan också säkrar att infartslederna fungerar. Kombinationen av olika trafikslag är en livsnerv för staden och de som har behov av att använda bilen ska kunna göra det, liksom det finnas en god kapacitet för kollektivtrafiken och gång och cykel för de som behöver det i en levande stad.

I förslaget ser vi fortsatt höga krav på grönska vid nybyggnation och nyplanteringen av träd som är viktigt för oss Liberaler, liksom fler kvalitativa grönområden och växtlighet i befintliga områden. Ambitionen att bygga en tät stad ska samtidigt se till att säkra tillgänglighet till parker och spontanaktiviteter. Granskningsförslaget tar upp vikten av att verka för en hälsosam stad, vilket stämmer bra med Liberalernas ambition om att Malmö ska vara ett nav för idrott och hälsa. Vi vill bland annat se en ny simanläggning och möjlighet till spontanidrott i våra parker genom exempelvis basketkorgar, fotbollsmål och klätterväggar. Vi vill också att det ska kombineras med bättre belysning så att alla känner sig trygga, även när det är mörkt.

Nu går vi in i en fas där Översiktsplanen sänds ut på remiss där det finns möjligheter att komma med inspel som samlas in och tas i beaktande i den fortsatta processen.

Malmö 2022-04-27

Dusjan Mijovski (L)

Socialdemokraterna, Liberalerna, Centerpartiet och Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden 220427

Bilaga § 139d

31

Särskilt yttrande

Översiktsplan för Malmö 2019-2022 SBN-2018-1156

Malmö är en tät och växande storstad med en begränsad yta. Våra partier – Socialdemokraterna, Liberalerna, Miljöpartiet och Centerpartiet - vill att Malmö ska utvecklas i en hållbar riktning, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. För det behöver olika kvaliteter och intressen samsas i en allt tätare stad, däribland Malmöbornas framtida matförsörjning, behovet av bostäder, rekreation och grönska, biologisk mångfald, en variation av arbetsplatser, etc.

Med utgångspunkt i förslaget till Översiktsplan 2022 som ska skickas ut på granskning är Socialdemokraterna, Liberalerna, Miljöpartiet och Centerpartiet nu överens om följande principer och utredningsområden för arbetet med nästkommande översiktsplan:

• U7 – Lockarp

Lockarp pekas ut som ett nytt utredningsområde för att undersöka hur delar av det kan bli ett verksamhetsområde. Vi är överens om att varje hektar markanvändning för verksamhetsområde inom U7 ska kompenseras genom motsvarande hektar jordbruksmark klass 10 i något av de andra redan planerade verksamhetsområdena utanför U7.

• U8 – Kvarnby

Kvarnby föreslås som ett utredningsområde inom Översiktsplanen för att utreda dess markanvändning. Vi är överens om att marken inom utredningsområdet ska bestå av 40 procent naturområde och att 60 procent ska avsättas för verksamhetsområde (dock minst 40 hektar beroende på vad utredningen kommer fram till är möjligt att exploatera).

Detta innebär att ytor i Malmö kan sparas för framtida matförsörjning och naturvärden värnas, samtidigt som en smart planering möjliggör för fler jobb som Malmöborna behöver.

Det betyder att vi kan skicka ut ett granskningsförslag till en Översiktsplan för Malmö som tar höjd för 47 000 nya bostäder och 56 000 nya arbetsplatser under de kommande 20 åren. Allt i en grön, tät och blandad stad. Så tar vi långsiktigt ansvar för Malmös framtida utveckling!

Malmö 2022-04-27

Sofia Hedén (S), José Luis Muñoz Pastene (S), Susanne Jönsson (S), Shaip Morina (S), Dusan Mijovski (L), Martin Molin (C) och Mårten Espmarker (MP)

Med instämmande av:

Jonas Michanek (S), Lena Trell (S), Mihaela Jabir (S) och Bengt Svensson (C)

Vänsterpartiet i stadsbyggnadsnämnden 220427

Särskilt yttrande

Stadsbyggnadsnämnden 2022-04-27

Ärende 15: Översiktsplan för Malmö 2019 - 2022

Vänsterpartiet Malmö vill understryka att vi tycker att granskningsförslaget lyfter fram många viktiga aspekter, möjligheter och utmaningar som Malmö står inför i byggandet av framtidens stad.

Även om Vänsterpartiet är positiva till de övergripande ambitionerna och målen finns det flera frågor där vi är oroade för att ambitionsnivån är alldeles för låg eller där det finns faktiska brister. Dessa frågor presenteras här nedan. Detta är frågor som vi hoppas kunna hitta ett samförstånd kring inför antagande, så att översiktsplanen kan få ett så brett stöd som möjligt.

Delaktighet
Vänsterpartiet har tidigare i arbetet med revideringen av översiktsplanen lyft fram viktiga aspekter så som att vi behöver arbeta med delaktighet genom att förvalta och omvandla medborgarnas engagemang, kunskap och inlevelse om platserna i Malmö stad, till konkreta förslag och lösningar. Bra stadsutveckling förutsätter högljudda och organiserade medborgare som opponerar sig och vi välkomnar därför en dialog med Malmös invånare i ett led mot att tillsammans lösa de stora och komplexa samhällsutmaningarna.

Barnperspektiv
Vi har även tidigare lyft fram vikten av ett integrerat barnperspektiv i all stadsplanering. Trots detta ser vi att staden gång på gång planerar för stora förskolor samt att man öppnar upp för mindre friytor i de fall som det finns en närliggande park som kan samnyttjas. Vi önskar tydligare skrivningar om att ambitionen för Malmös förskolor ska vara att alltid uppnå 30 kvm friyta vid byggande av förskolor samt att Malmös grundskolor ska ha en friyta om minst 15 kvm.

Bostadsförsörjning
Vänsterpartiet har tidigare lyft att en rättvis bostadspolitik förutsätter ett socialistiskt, feministiskt och antirasistiskt perspektiv. Vänsterpartiet har tryckt på att det krävs tydligare ställningstaganden i översiktsplanen om vikten av att inte sälja ut allmännyttan, samt att Malmö stad ska säkerställa ett högt bestånd av hyresrätter. En förutsättning för att skapa en hållbart Malmö för Malmöborna är att våra bostäder inte säljs till internationella riskkapitalister som prioriterar profit före Malmöbornas välmående. Vi vill även behålla makten över den kommunala marken och önskar att det i översiktsplanen framgår att

Malmöborna genom en större rådighet över marken också får ett större inflytande över bostadsbyggandet. Därtill vill Vänsterpartiet att Malmö stad är drivande vad gäller att säkerställa ett stort hyresbestånd med rimliga hyror i Nyhamnen och andra nya bostadsområden som t.ex. Jägersro. I dagsläget saknas det tydliga skrivningar om detta i översiktsplanen.

Den täta stadens utmaning
I översiktsplanen finns det med ett stycke om de utmaningar som kommer av att förtäta i en befintlig stadsmiljö. Det lyfts fram att en förtätning kan innebära målkonflikter och att dessa måste beaktas för att vi ska kunna bygga socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Här vill Vänsterpartiet betona det problematiska i att förtätningen i stor utsträckning sker i miljonprojektsområden, eftersom det är där vi har rådighet över marken. Det är av yttersta vikt att förtätningen sker i en jämlikhetsanda och att det inte enbart är dem som bor i MKBs hyreslägenheter som blir fråntagna sina gröna närområden och bostadsgårdar.

Det betonas också att dialog och medborgarsamverkan är viktigt under förtätningsprocesser. I detta sammanhang vill Vänsterpartiet poängtera att det i stadens arbete med dialog är det viktigt att se över i vilka former och i vilket skede av projekten som medborgarna bjuds in, då detta kommer påverka utfallet av dialogen. Det är även viktigt att stötta tjänstepersonerna som hanterar den här typen av dialoger, då de kräver både tid och engagemang. Om dialogarbetet och medborgarsamverkan inte hanteras på ett bra sätt riskerar medborgarna och boenden i områden som berörs istället att drabbas av “projekttrötthet” där känslor av frustration och maktlöshet av att inte bli lyssnade på istället växer.

Tillväxtmotor
Vänsterpartiet ställer sig inte heller bakom hur begreppet “Malmö som regional tillväxtmotor” används i Översiktsplanen. Här vill Vänsterpartiet lyfta fram att det inte är Malmö *som plats* som är motorn i tillväxten, utan *arbetet* som utförs här som är det som bidrar till att skapa tillväxt. De kan anses vara en petitess, men vi är av uppfattningen att den här benämningen av Malmö som tillväxtmotor tar fokus från att de som bör äras i att Malmö är en attraktiv stad som bidrar till tillväxt är de människor som utför arbetet i vår stad och de mellanmänskliga relationer som uppstår på den plats som kallas Malmö.

Detta är några av de punkter vi kommer fortsätta arbeta med framöver i arbetet med översiktsplanen. Därtill kommer vi sannolikt ha fler synpunkter längre fram i processen gällande klimatanpassningar och hur vi ska nå stadens klimatmål.

För vänsterpartiet, Mikael Andersson

Med instämmande av Sara Andersson

Bilaga 43

Särskilt yttrande
Kommunstyrelsen, 2022-06-07
Översiktsplan för Malmö 2019-2022
Diarienr: STK-2022-659

Malmö är en tät och växande storstad med en begränsad yta. Många värden och inriktningar kvarstår i Översiktsplanen sedan tiden då Miljöpartiet var med och styrde Malmö. Det är ändå tydligt att Miljöpartiet behövs vid varje förhandling som en garant för att klimat och miljöfrågorna ska få större plats i vår stad samt att den hållbara omställningen ska skyndas på.

Vi vill att Malmö ska utvecklas i en hållbar riktning, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. För det behöver olika kvaliteter och intressen samsas i en allt tätare stad, däribland Malmöbornas framtida matförsörjning, behovet av bostäder, rekreation och grönska, biologisk mångfald, en variation av arbetsplatser, etc.

Därför har Miljöpartiet ställt och fått igenom följande krav i förhandling med Socialdemokraterna, Liberalerna och Centerpartiet:

- Ett Marint naturreservat ska utredas.

Hälften av Malmös geografiska yta är vatten. 70% av allt syre vi andas produceras i havet och havets organismer binder och rensar tonvis med utsläpp. Men den biologiska mångfalden är hotad och människans påverkan är allt mer påtaglig. Därför behöver vi utreda i vilken del av Öresund är det möjligt att införa marint naturreservat.

- Jämlik grönska

Vi vet att grönskan i staden är viktig för den biologiska mångfalden, för ekosystemtjänsterna men också för att staden ska vara mer trivsam. Grönskan hjälper oss koppla av i det annars stressiga stadslivet, men skyddar också mot värmeböljor och översvämningar. Vi vet också att grönskan i staden är ojämlikt fördelad. Därför har vi förhandlat fram att nytt ekostråk i östra Malmö samt att gröna stråk ska vara sammanhängande för att underlätta för pollinatörer.

- Fler naturområden

Malmö är den staden som har minst grönyta per capita och det finns inte många stadslungor där Malmöiter kan uppleva natur som inte är “tillrättalagd” Vi har därför säkerställt att naturområdet Husiemosse ska dubbleras.

Kvarnby föreslås dessutom som ett utredningsområde inom Översiktsplanen för att utreda dess markanvändning. Vi är överens om att marken inom

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

utredningsområdet ska bestå av 40 procent naturområde och att 60 procent ska avsättas för verksamhetsområde (dock minst 40 hektar beroende på vad utredningen kommer fram till är möjligt att exploatera). Detta möjliggör för ytterligare utökning av naturområdet Husiemosse som nämns ovan.

- Rädda åkermarken

En av dom viktigaste frågorna för Miljöpartiet har varit att säkerställa att mer åkermark bevaras. Malmös åkermark är av högsta klass och när den en gång exploateras kan den inte återställas. Vi behöver för en ansvarsfull markpolitik som även säkrar framtida generationers matproduktion. I denna förhandling lyckades vi minska exploateringen av jordbruksmarken med 10% och utöver det kommit överens om att Lockarp pekas ut som ett nytt utredningsområde för att undersöka hur delar av det kan bli ett verksamhetsområde. Vi är överens om att varje hektar markanvändning för verksamhetsområde inom U7 (utredningsområdet) ska kompenseras genom motsvarande hektar jordbruksmark klass 10 i något av de andra redan planerade verksamhetsområdena utanför U7. Detta innebär att ytor i Malmö kan sparas för framtida matförsörjning och naturvärden värnas, samtidigt som en smart planering möjliggör för fler jobb som Malmöborna behöver.

Det Miljöpartiet har varit väldigt tydliga med under hela förhandlingen är dock att vi inte ställer oss bakom planerna för utfyllnad i Norra hamnen (också känt som Näsan) på grund av projektets miljöpåverkan. Miljöpartiet har reserverat sig i den delen. Frågan avgörs dessutom i en domstolsprocess som vi kommer att följa och agera i enlighet med.

För Miljöpartiet de gröna
Stefana Hoti, ledamot kommunstyrelsen

Med instämmande av
Janne Grönholm, ersättare kommunstyrelsen

Telefon: 040-23 46 00 **Epost:** malmo@mp.se
Adress: Drottningtorget 2a, 211 25 MALMÖ

www.mp.se/malmo

Bilaga 44

Vänsterpartiet

Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 2022-06-07: Ärende 37. Översiktsplan för Malmö 2019-2022

Vänsterpartiet Malmö vill understryka att vi tycker att granskningsförslaget lyfter fram många viktiga aspekter, möjligheter och utmaningar som Malmö står inför i byggandet av framtidens stad. Även om Vänsterpartiet är positiva till de övergripande ambitionerna och målen finns det flera frågor där vi är oroade för att ambitionsnivån är alldeles för låg eller där det finns faktiska brister. Dessa frågor presenteras här nedan. Detta är frågor som vi hoppas kunna hitta ett samförstånd kring inför antagande, så att översiktsplanen kan få ett så brett stöd som möjligt.

Delaktighet

Vänsterpartiet har tidigare i arbetet med revideringen av översiktsplanen lyft fram viktiga aspekter så som att vi behöver arbeta med delaktighet genom att förvalta och omvandla medborgarnas engagemang, kunskap och inlevelse om platserna i Malmö stad, till konkreta förslag och lösningar. Bra stadsutveckling förutsätter högljudda och organiserade medborgare som opponerar sig och vi välkomnar därför en dialog med Malmös invånare i ett led mot att tillsammans lösa de stora och komplexa samhällsutmaningarna.

Barnperspektiv

Vi har även tidigare lyft fram vikten av ett integrerat barnperspektiv i all stadsplanering. Trots detta ser vi att staden gång på gång planerar för stora förskolor samt att man öppnar upp för mindre friytor i de fall som det finns en närliggande park som kan samnyttjas. Vi önskar tydligare skrivningar om att ambitionen för Malmös förskolor ska vara att alltid uppnå 30 kvm friyta vid byggande av förskolor samt att Malmös grundskolor ska ha en friyta om minst 15 kvm.

Bostadsförsörjning

Vänsterpartiet har tidigare lyft att en rättvis bostadspolitik förutsätter ett socialistiskt, feministiskt och antirasistiskt perspektiv. Vänsterpartiet har tryckt på att det krävs tydligare ställningstaganden i översiktsplanen om vikten av att inte sälja ut allmännyttan, samt att Malmö stad ska säkerställa ett högt bestånd av hyresrätter. En förutsättning för att skapa en hållbart Malmö för Malmöborna är att våra bostäder inte säljs till internationella riskkapitalister som prioriterar profit före Malmöbornas välmående. Vi vill även behålla makten över den kommunala marken och önskar att det i översiktsplanen framgår att Malmöborna genom en större rådighet över marken också får ett större inflytande över bostadsbyggandet. Därtill vill Vänsterpartiet att Malmö stad är drivande vad gäller att säkerställa ett stort hyresbestånd med rimliga hyror i Nyhamnen och andra nya bostadsområden som t.ex. Jägersro. I dagsläget saknas det tydliga skrivningar om detta i översiktsplanen.

Den täta stadens utmaning

I översiktsplanen finns det med ett stycke om de utmaningar som kommer av att förtäta i en befintlig stadsmiljö. Det lyfts fram att en förtätning kan innebära målkonflikter och att dessa måste beaktas för att vi ska kunna bygga socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Här vill Vänsterpartiet betona det problematiska i att förtätningen i stor utsträckning sker i miljonprojektsområden, eftersom det är där vi har rådighet över marken. Det är av yttersta vikt att förtätningen sker i en jämlikhetsanda och att det inte enbart är dem som bor i MKBs hyreslägenheter som blir fråntagna sina gröna närområden och bostadsgårdar. Det betonas också att dialog och medborgarsamverkan är



Vänsterpartiet

Bilaga 44

viktigt under förtätningsprocesser. I detta sammanhang vill Vänsterpartiet poängtera att det i stadens arbete med dialog är det viktigt att se över i vilka former och i vilket skede av projekten som medborgarna bjuds in, då detta kommer påverka utfallet av dialogen. Det är även viktigt att stötta tjänstepersonerna som hanterar den här typen av dialoger, då de kräver både tid och engagemang. Om dialogarbetet och medborgarsamverkan inte hanteras på ett bra sätt riskerar medborgarna och boenden i områden som berörs istället att drabbas av "projekttrötthet" där känslor av frustration och maktlöshet av att inte bli lyssnade på istället växer.

Tillväxtmotor

Vänsterpartiet ställer sig inte heller bakom hur begreppet "Malmö som regional tillväxtmotor" används i Översiktsplanen. Här vill Vänsterpartiet lyfta fram att det inte är Malmö som plats som är motorn i tillväxten, utan arbetet som utförs här som är det som bidrar till att skapa tillväxt. De kan anses vara en petitess, men vi är av uppfattningen att den här benämningen av Malmö som tillväxtmotor tar fokus från att de som bör äras i att Malmö är en attraktiv stad som bidrar till tillväxt är de människor som utför arbetet i vår stad och de mellanmänskliga relationer som uppstår på den plats som kallas Malmö.

Detta är några av de punkter vi kommer fortsätta arbeta med framöver i arbetet med översiktsplanen. Därtill kommer vi sannolikt ha fler synpunkter längre fram i processen gällande klimatanpassningar och hur vi ska nå stadens klimatmål.

Malmö 2022-06-07
Emma-Lina Johansson (V)

Med instämmande av
Anders Skans (V)

ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ 2023

Granskningsutlåtande

Juni 2023

INNEHÅLL

FÖRTECKNING ÖVER INKOMNA GRANSKNINGSYTTRANDEN 5

GRANSKNINGSUTLÅTANDE – ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ 6

Genomförande av granskningen 6
Vem har svarat 6
Avståenden och inget att erinra 6
Sammanfattning av inkomna synpunkter 6
Fortsatt översiktsplaneprocess 7
Översiktsplanens möjligheter och begränsningar 7
Övergripande justeringar i översiktsplanen efter granskningen 7

LÄNSSTYRELSEN SKÅNES YTTRANDE MED KOMMENTARER 9

Redogörelse av ärendet 9
Aktuella lagrum 9
Länsstyrelsens övergripande synpunkter 9
Länsstyrelsens synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL 11
Fördjupningar och tillägg 11
Riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 § MB) 11
Riksintresse för naturvården (3 kap. 6 § MB) 12
Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB) 13
Riksintresse värdefulla ämnen eller material (3 kap. 7 § MB) 15
Riksintresse anläggningar för energiproduktion och energidistribution (3 kap. 8 § MB) 15
Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB) 15
Riksintresse för högexploaterad kust (4 kap. 4 § MB) 18
Riksintresse Natura 2000 (4 kap. 8 § MB) 20
Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten 21
Miljökvalitetsnormer för luft 22
Hälsa och säkerhet 22
Risk för översvämning, ras, skred och erosion 24
Samordning mellan kommuner 27
Remisshantering 27
De som medverkat i beslutet 27

GENERELLA SYNPUNKTER 28

Stöd 28
Ifrågasättanden 29
Fortsatt process 30
Miljökonsekvensbeskrivning/Hållbarhetsbedömning 33

FÖRUTSÄTTNINGAR 34

Förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart 34
Globala, nationella och regionala mål blir lokala 35
Malmö i sitt regionala sammanhang 35
Genomförande av översiktsplanen 36

PRIORITERADE INRIKTNINGAR 37

Malmös som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning 37
Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö 37
En nära, tät, grön och funktionsblandad stad 41

STRATEGIER 43

Byggd miljö och kulturmiljö 43
Utbyggnad 43
Bostadsförsörjning 46
Samhällsservice 47
Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring 49

Stadens arkitektur och kulturmiljö ... 50
Resurseffektivt och klimatneutralt byggande ... 51
Markföroreningar och farliga verksamheter ... 52
Gröna och blå miljöer ... 53
Park och natur ... 53
Havet och kusten ... 55
Biologisk mångfald ... 56
Landsbygd och jordbruk ... 56
Trafik ... 58
Mobilitet och Trafikinfrastruktur ... 58
Promenadstaden ... 61
Cykelstaden ... 62
Kollektivtrafik ... 64
Biltrafik ... 65
Godslogistik ... 67
Klimatanpassning och teknisk försörjning ... 68
Klimatanpassning ... 69
Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp ... 70
Dagvatten ... 71
Energiförsörjning ... 72
Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp ... 75

RIKTLINJER MED KARTOR ... 77

Platsspecifika riktlinjer ... 77
Annetorp ... 78
Bunkeflostrand ... 78
Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden ... 78
Elisedal, Jägersro ... 78
Flensburg, Borgmästaregården m.fl ... 79
Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge ... 79
Fosie industriområde, Fredriksberg ... 79
Gamla Limhamn ... 80
Gamla staden, Slussen, Malmöhus ... 80
Glostorp ... 80
Heleneholm, Kulladal ... 80
Hyllievång, östra Vintrie ... 80
Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.f ... 81
Inre Hamnen, Frihamnen ... 81
Klagshamn ... 82
Kvarnby ... 82
Limhamns hamnområde ... 83
Lorensborg, Stadion m.f. ... 83
Mellanheden, Ribersborg m.fl ... 84
Möllevången, Södervärn m.fl ... 84
Naffentorp ... 84
Norra hamnen, Sege industriområde m.fl ... 85
Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem ... 86
Nydala, Gullviksborg m.fl. ... 87
Oxie kyrkby, Oxievång m.fl ... 87
Persborg, Augustenborg m.fl ... 87
Rosengårds Centrum, Herrgården, Emilstorp m.fl ... 87
Sibbarp ... 89
Sofielunds industriområde, Annelund ... 89
Södra Sallerup ... 90
Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl. ... 90
Östervärn, Kirserbergsstaden m.fl ... 90
Byggd miljö och kulturmiljö ... 90
Blandad stadsbebyggelse ... 90
Verksamhetsområden ... 93
Bebyggelsetäthet ... 95
Handel och centrumfunktioner ... 95
Uppmärksamhetsområde för kulturhistoriskt värdefulla miljöer ... 96

Stadskaraktärer ... 97
Gröna och blå miljöer ... *97*
Park, natur och gröna stråk ... 97
Hav och vattendrag ... 98
Fritidsområden ... 99
Jordbruksmark ... 100
Trafik ... *101*
Fotgängarzoner ... 101
Huvudcykelnät ... 101
Stomlinjenät för kollektivtrafik ... 102
Huvudgator och trafikleder ... 104
Godslogistik ... 106
Riskbedömning längs transportleder för farligt gods ... 106
Teknisk försörjning ... *106*
Klimatanpassning vatten ... 106
VA ... 108
Vindkraft ... 108
Solenergi ... 108
Riksintressen ... *109*
Järnväg ... 109
Farled ... 111
Värdefulla ämnen och mineraler ... 111
Underlag ... *111*
Kapacitet i utbyggnadsområden ... 111

UTBLICK 2050 ... 113

Malmö som halvmiljonstad ... *113*
Utmanande samhällsförändringar ... *113*
Utredningsområden ... *113*
U1 – Hamninloppet ... 113
U5 – Gottorp ... 113
U6 – Svågertorp/Petersborg ... 114
U7 – Lockarp ... 114

RESERVATIONER OCH SÄRSKILDA YTTRANDEN ... 115

Reservationer ... *115*
Särskilda yttranden ... *115*

FÖRTECKNING ÖVER INKOMNA GRANSKNINGSYTTRANDEN

- Anna Lethagen
- Anna Snellman
- APL
- Arbetsmarknads- och socialnämnden
- Arvid Dellien
- Boplats Syd
- Burlövs kommun
- Camilla Zethraeus
- Carolina de Miranda
- Centrala Sacorådet i Malmö stad (SACO)
- Cykelfrämjandet Malmö och Lund
- David Raflund, Maria Krsmanovic, Joachim Nilsson, Magnus och Matilda Sjögren, Annicka Bunte, Marianne och Bertil Andersson, Johan och Christina Åman, Julia Agartz, Patrik Karlsson, Vera Miloradovic, Magnus Lundin, Mirja Bergman, Ulla Roth, Eddi Brander och Eva Nilsson
- Deeqa Musa
- Eslövs kommun
- Eva Månsson
- Fabian Heuvers
- Fastighetsägarna Syd
- Fotgängarnas Förening
- Fritidsnämnden
- Funktionsstödsnämnden
- Förskolenämnden
- Galerie Börjeson AB
- Grundskolenämnden
- Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden
- Göteborgs stad
- Hansi Biederman, Christi Kara
- Helsingborgs stad
- Hinton Golf Holding AB
- ICA Fastigheter
- Jamii Trivin
- Jernhusen AB
- Joachim Rosenquist
- Joakim Hallberg
- Jordens vänner Malmö-Lund
- JS produktutveckling
- Kulturnämnden
- Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
- Lantmännen
- Lantmäterimyndigheten i Malmö stad
- Limhamns företagsgrupp
- Limhamns miljöförening
- Linköpings kommun
- Lotta
- Lomma kommun
- Lunds kommun
- Lunds universitet
- Länsstyrelsen Skåne
- Magnus Rippe
- Malmö centrala pensionärsråd
- Malmö Citysamverkan
- Malmö Ideella
- Malmö Idrottsföreningars Samorganisation
- Malmö sjöscoutkår
- Malmö stads funktionshinderråd
- Maria Sandström
- Martina Phalén
- Miljönämnden
- MKB Fastighets AB
- Metroselskabet
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Mårten de Miranda
- Naturskyddsföreningen Malmö
- Patrik Gertsson, Lena Holmbeck-Gertsson
- Peder Kristiansson
- Pernilla Dehlin
- Pernilla och Håkan Nicklasson
- Petter de Miranda
- Post- och telestyrelsen (PTS)
- Region Skåne
- Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd
- Servicenämnden
- Sjöfartsverket
- Skanska
- Skogsstyrelsen
- Skånes ornitologiska förening
- SMT Malmö Partner Holding AB (SMT)
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Svedala kommun
- Svensk Handel
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)
- Sveriges kommuner och regioner (SKR)
- Tekniska nämnden
- Tillväxtverket
- Elin och Theodor Hakestam
- Thomas Ingelström
- Trafikverket
- Trelleborg kommun
- Ulrika Trivin
- Uppsala kommun
- VA SYD
- Vellinge kommun
- Vinnova
- Volito Fastigheter AB
- Zeniths koloniförening
- Öresunds Sjövärnskår
- Örjan Nyberg

GRANSKNINGSUTLÅTANDE – ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ

Genomförande av granskningen

Förslag till *Översiktsplan för Malmö* har varit på granskning under perioden 17 juni till 31 oktober 2022. Granskningshandlingarna fanns under granskningsperioden tillgängliga i sin helhet i stadshusets foajé samt på kommunens hemsida, där möjlighet också gavs att digitalt lämna synpunkter. Under perioden hölls digitala och fysiska seminarier och workshops med möjlighet för allmänheten och inbjudna aktörer att delta. Granskningsförslaget remitterades till drygt 300 instanser. Förutom Malmö stads nämnder och bolag skickades underlaget exempelvis till statliga och regionala myndigheter, kommuner i Skåne och Köpenhamnsregionen, företag, intresseorganisationer, föreningar och lärosäten för högre utbildning. Ca 100 yttranden inkom, varav cirka 60 var från instanser som ingick i utskicket.

I detta granskningsutlåtande refereras och kommenteras framförda synpunkter och invändningar. Redovisningen följer granskningshandlingens disposition. Samtliga yttranden återges i sin helhet i bilaga.

Vem har svarat

Samtliga av Malmö stads nämnder och de flesta av Malmö stads bolag samt Region Skåne och Länsstyrelsen Skåne har yttrat sig över översiktsplanens granskningshandling. Utöver dessa yttrade sig ett antal myndigheter, skånska kommuner, ett flertal företag och organisationer, samt ca 25 privatpersoner. Jämfört med tidigare granskningar av översiktsplanen har fler fastighetsägare yttrat sig denna gång. Förteckning över inkomna granskningsyttranden finns på sidan 4.

Avståenden och inget att erinra

Göteborgs stad, Linköpings kommun, MSB, SKR, Tillväxtverket, Uppsala kommun, Vellinge kommun, Lunds universitet avstår från att yttra sig. **Lantmäterimyndigheten i Malmö stad, Vinnova, Sjöfartsverket** har inget att erinra.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Många synpunkter som framförs är på en generell nivå och flera frågor som lyfts i granskningsyttrandena har bedömts redan vara tillgodosedda i granskningshandlingen. Likaså har många yttranden en detaljeringsgrad som inte behandlas i översiktsplanen. Här har synpunkterna i möjligaste mån vidarebefordrats till de som berörs av dem.

- Generellt är stödet för översiktsplanens prioriterade inriktningarna stort.
- Till skillnad från samrådet har få yttranden handlat om den nya digitala formen.
- Flera remissinstanser har uttryckt oro kring att frågor kopplade till sociala aspekter inte har fångats upp lika väl som i tidigare översiktsplan.
- Malmös skolförvaltningar tydliggör i sina yttranden att frågor kopplade till förskolor och grundskolors specifika behov inte fångas upp tillräckligt.
- Kopplat till förtätning hyser flera remissinstanser oro för att stadens gröna ytor ska minska när staden byggs tätare. Flera remissinstanser anger också att det behövs fler gröna ytor i Malmö.
- Flera remissinstanser menar att jordbruksmarkens värden bör beskrivas tydligare.
- Länsstyrelsen menar att olika delar av översiktsplanen riskerar att ha negativ påverkan på olika riksintressen.

Fortsatt översiktsplaneprocess

De synpunkter som inkommit under granskningen beaktas och arbetas i görligaste mån in i antagandehandlingen. Antagandehandlingen är sista delen i processen och kommer att presenteras för stadsbyggnadsnämnden i våren 2023, för att sedan behandlas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. När antagandehandlingen antas av kommunfullmäktige och därefter träder i lagakraft har Malmö stad en ny översiktsplan.

Översiktsplanens möjligheter och begränsningar

Översiktsplanen ger vägledning och strategiska inriktningar i syfte att Malmö ska vara en attraktiv och långsiktigt hållbar stad. Planen är kommunens viktigaste långsiktiga styrinstrument och spänner över en bredd av frågor. En av ambitionerna med översiktsplanen är att visa hur fysisk planering kan understödja positiv utveckling inom en bredd av sektorer, även sådana som traditionellt ligger utanför konkret fysisk planering, exempelvis sociala frågor. Samtidigt finns det önskemål om att göra översiktsplanen mer genomförandeinriktad. Detta önskemål har stadsbyggnadskontoret försökt svara upp emot, men gör också bedömningen att översiktsplanen inte kan bli så genomförandeinriktad så att samtliga remissinstansers önskemål kan tillfredsställas. Översiktsplanen är i första hand ett långsiktigt och visionärt dokument, och måste kompletteras av olika genomförandeinriktade åtgärds- och handlingsplaner för att kunna realiseras.

Övergripande justeringar i översiktsplanen efter granskningen

Generellt

- Frågor om kultur har tydligare lyfts genom hela planen.
- Universell utformning har lagts till som grundprincip för processer och utförande.
- Tydligare stöd för att bevara befintliga byggnader och lokaler.

Prioriterade inriktningar

- Att säkra en hållbar energiförsörjning har lagts till som underrubrik i de prioriterade inriktningarna.

Strategier

- Översiktsplanen har kompletterats med ett strategiområde (*Livet i staden*) som inkluderar följande strategiavsnitt: *Jämlikhet och hälsa* (nytt avsnitt), *Kultur, fritid och civilsamhälle* (nytt avsnitt), *Lokal förankring, demokrati och delaktighet* (nytt avsnitt), *Bostadsförsörjning*, *Skolor och övrig samhällsservice* samt *Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring*. I och med de nya strategiavsnitten har strategier för kultur och sociala frågor samlats och förtydligats i översiktsplanen.
- Strategier för bostadsförsörjning har justerats efter bostadsförsörjningsprogram som antogs av kommunfullmäktige 2 februari 2023.
- En strategi angående modellen 3-30-300 som rör planering för träd har lagt till.
- En strategi angående framtagande av en modell för hänsynstagande till naturvärden samt ekologisk kompensation har lagts till.
- Att Malmö stad ska ta fram en strategi för landsbygden och jordbrukslandskapet har lagts till.
- Strategier för utveckling av delningsmöjligheter för fordon samt utveckling av mobilitetshubbar har lagts till.
- En strategi om utveckling av regionala cykelvägar har lagts till.
- Strategier för klimatanpassning har justerats i enlighet med pågående arbete med *Strategi för kustskydd*.

- Strategier för energiförsörjning har justerats efter *Energistrategi för Malmö* som antogs i maj 2022.

Riktlinjer

- Ny riktlinje kring att underjordiska garage ska undvikas.
- Exploateringstal har tagits bort från bebyggelsetäthet.
- Riktlinjer för *Fotgängarzoner* har delvis formulerats om.
- Riktlinjer för *Huvudcykelnät* har delvis formulerats om och kompletterats med riktlinjer om supercykelvägar.
- Riktlinje om separata ytor för kollektivtrafik med högre kapacitet har tagits bort.
- Riktlinjer för *Stationer och större bytespunkter* har lagts till.
- Typutformningar av huvudgator och korsningar har tagits bort.
- Riktlinjer för hantering av höga havsnivåer har justerats efter pågående arbete med *Strategi för kustskydd*.
- Riktlinjer för klimatanpassning av Sege å har lagts till.

Kartor

- Del av Östra Kyrkogården har ändrats från *Begravningsplats* till *Blandad stad*.
- Del av Klagshamn har ändrats från *Blandad stad* till *Park/natur*.
- Del av *Framtida verksamhetsområde* vid Ollebo har bytt plats med *Park/natur* i området.
- Karta för *Bebyggelsetäthet* har delvis gjorts om.
- *Framtida innerstad* är utvidgat till Dalaplan och Galeonen.
- *Fotgängarzoner* har utvidgats på flera ställen.
- *Supercykelvägar* har lagts till.
- Ytterligare alternativ för huvudgata vid Annetorp har lagts till.
- *Kustskyddsområde* ersätter tidigare *Utredningsområde för kustskydd* och har smalnats av.
- *Skyddsområde för Sege* å samt *Utredningsområde för Sege å* har lagt till.
- *Områden lämpliga för stora anläggningar med solenergi* har lagt till för *Framtida verksamhetsområden*.

LÄNSSTYRELSEN SKÅNES YTTRANDE MED KOMMENTARER

Redogörelse av ärendet

Malmö stad har översänt Översiktsplan för Malmö (här hänvisad som ÖP Malmö) till Länsstyrelsen för granskning enligt 3 kap. 7§ plan- och bygglagen (PBL).

Gällande översiktsplan antogs i maj 2018. I samband med det antogs även det tematiska tillägget *Arkitekturstaden Malmö* som gäller för hela stadens yta. Efter det har även fördjupningar av översiktsplanen för *Nyhamnen*, *Södra Kirseberg och Östervärn* och *Södra Hyllie*. Fördjupningarna och tilläggen avses fortsatt gälla parallellt med ÖP Malmö.

ÖP Malmö har tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö. *Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning*; *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* samt *En nära, tät, grön och funktionsblandad stad.*

Aktuella lagrum

Under granskningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap.16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Detta granskningsyttrande ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med den antagna översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit översiktsplanen i en viss del, ska detta anmärkas i översiktsplanen.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till den höga ambition som pekas ut i ÖP Malmö vad gäller kommunens inriktning att bygga staden inåt i syfte att hushålla med mark och vatten, att åstadkomma hög nåbarhet och ge möjlighet till goda kvalitéer för stadens invånare. Vidare är Länsstyrelsen positiv till att kommunen för en aktiv och kontinuerlig översiktsplanering.

Länsstyrelsen är väl medveten om det stora behovet av energiproduktion i Skåne och är positiv till att ÖP Malmö har en hög ambition gällande lokal energiproduktion. Samtidigt finns det i dagsläget utmaningar med de områden som föreslås som lämpliga för vindkraft i förhållande till bl.a. befintliga riksintressen.

Det är tydligt att Malmö stad har stora och komplexa frågor att hantera. Länsstyrelsen menar att det ställer stora krav på att ÖP Malmö ger tydlig vägledning inför kommande prövningar för hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Intentionen med översiktsplanering är att den ska underlätta för efterföljande planering och prövningar.

Länsstyrelsen menar att ÖP Malmö ytterligare hade behövt konkretiseras för de geografiska platser där intressekonflikter med stor sannolikhet kan uppstå, för att utgöra stöd vid kommande beslut och prövningar. Utan redovisning av vilka avvägningar som gjorts mellan olika intressen går det inte att bedöma konsekvenserna av översiktsplanens genomförande.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö står inför många komplexa frågor att hantera. Även om exempelvis en effektiv markanvändning är ett övergripande mål kommer konflikter med andra intressen att uppstå. Genom att införa platsspecifika riktlinjer för alla områden i staden har nyanseringar och prioriteringar gjorts vilket delvis minskar risken för målkonflikter. Det är däremot inte alltid möjligt att förutse vilka beståndsdelar framtida konflikter kommer att bestå av och hur de bäst kan lösas. En konkretisering av detta kommer därför att behöva kvarstå till kommande prövningar.

Länsstyrelsen är positiv till att det i ÖP Malmö finns platsspecifika riktlinjer för samtliga geografiska delområden. Länsstyrelsen konstaterar att den platsspecifika vägledning samtidigt enbart utgör en del av den vägledning eller de ställningstagande som gäller för varje delområde samt att det varierar vilken typ av riktlinjer och hänsyn som tas upp. Som exempel kan nämnas att de Platsspecifika riktlinjerna i vissa fall tar upp riktlinjer och förhållningssätt i relation till riksintressen och i andra fall inte. Detsamma gäller även buller. Länsstyrelsen kan också konstatera att det av MKB:n framgår områden som särskilt behöver beaktas med avseende på förorenad mark men detta har inte lyfts in i de platsspecifika riktlinjerna för berörda områden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Avsikten med de platsspecifika riktlinjerna är inte att redovisa alla aspekter som utgör en del av områdenas framtida utveckling. Endast ett fåtal aspekter omnämns, företrädelsevis de som inte alltid uppfattas som uppenbara eller som generellt berör även andra stadsområden. I och med att endast några få olika markanvändningar finns i översiktsplanen så kan de platsspecifika riktlinjerna även komplettera och nyansera markanvändningskategorierna i olika områden. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det finns anledning att se över riktlinjerna och göra dem mer konsekventa.

I ÖP Malmö redovisas en utblick till år 2050. Länsstyrelsen tolkar detta som utanför planperioden och har därför inte gjort någon granskning av dessa delar. Länsstyrelsen tar generellt inte heller ställning till områden som är utpekade som utredningsområden.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap.16 § PBL anges här i punktform.

- Länsstyrelsen konstaterar sammantaget att frågan om påverkan på *riksintresse Natura 2000* kvarstår till kommande prövningar.
- Gällande *riksintresse för kulturmiljö* konstaterar Länsstyrelsen att frågan om påverkan på *riksintresse för kulturmiljö Malmö M114* kvarstår att följa upp i efterföljande planering. Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanens föreslagna utbyggnader av vindkraft utanför Yttre ringvägen och verksamhetsområde inom delområde Glostorp kan riskera att påtagligt skada *riksintresse för kulturmiljö Foteviken-Glostorp M128*.
- Länsstyrelsen bedömer att utbyggnad i Klagshamn samt etablering av vindkraft i havsområdet och på Lernacken riskerar att påverka *riksintresse för naturvård N91 Måkläppen – Limhamnströskeln* negativt.
- Länsstyrelsens bedömning är att vindkraftsetablering på Sjollen och utanför befintlig vindkraftspark på Lillgrund riskerar att påtagligt skada *riksintresse för yrkesfiske*.
- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om påverkan på *riksintresse för kommunikationer* kvarstår att följa upp i kommande planering. Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresse *Malmö hamn* tillgodoses gällande ny blandad stadsbebyggelse i norra delen av Västra hamnen. Frågan kvarstår därför till kommande prövningar. Länsstyrelsen menar att utfyllnad i Norra hamnen inte kan motiveras utifrån gällande riksintresseanspråk *Malmö hamn*.

- Länsstyrelsen menar gällande *riksintresse högexploaterad kust* att kommunen måste utveckla sina motiv och resonemang för att hävda undantaget för tätortsutveckling vid efterföljande planläggning vid Bunkeflostrand. Frågan kvarstår därför vid kommande planläggning. Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och ser en risk att omfattningen av den bebyggelse som föreslås i Klagshamn riskerar att påtagligt skada riksintresset. Vidare kan Länsstyrelsen utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och frågan kvarstår därför till kommande prövningar avseende nytt verksamhetsområde vid Ingvalla, områden för vindkraft (på land och till havs) inom kustområdet, utveckling av Norra hamnen (genom utfyllnader) samt utredningsområde för kustskydd (längs hela kommunens kuststräcka).
- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om hur *miljökvalitetsnormer för vatten* följs, behöver följas upp i kommande planläggning. För planläggning som innebär utfyllnad i havet bedömer Länsstyrelsen att det kan bli särskilt svårt att följa miljökvalitetsnormerna.
- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte bedöma om föreslagen ny markanvändning är lämplig *utifrån risker relaterat till verksamheter med omgivningspåverkan*. Frågan kvarstår därmed att hantera i kommande planering och prövningar.
- Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om *risk för översvämning* från havet kvarstår till kommande prövningar, samt att ett flertal områden för ny blandad stadsbebyggelse och nya verksamhetsområden, med hänsyn till Malmös rekommendationer, kan bli svåra att genomföra i sin helhet med hänsyn till risken för översvämning.
- Sammantaget visar ÖP Malmö goda intentioner för att skydda befintlig och tillkommande bebyggelse. Översiktsplanen utgör däremot inte ett tillräckligt underlag för att visa att *framtida kustskydd* är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv.

Länsstyrelsens synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL

Fördjupningar och tillägg

I ÖP Malmö anges att gällande fördjupningar av översiktsplanen (FÖP) för *Nyhamnen*, *Södra Kirseberg och Östervärn* och *Södra Hyllie* gäller parallellt med översiktsplanen. Det tematiska tillägget (TÖP) *Arkitekturstaden Malmö* gäller för hela kommunens yta. Länsstyrelsen har i detta granskningsyttrande utgått från nu aktuella handlingar för ÖP Malmö och där kommunen hänvisar till fortsatt gällande FÖP/TÖP ersätter inte detta yttrande respektive granskningsyttrande för FÖP:ar och TÖP. Respektive granskningsyttrande måste därför vägas in vid kommande prövningar.

Vissa förutsättningar har dock ändrats sedan länsstyrelsen lämnade granskningsyttranden till ovanstående FÖP:ar och TÖP. Utöver granskningsyttrande till respektive fördjupning och tematiskt tillägg behöver därför följande rubriker nedan också läsas.

FÖP Nyhamnen – Riksintresse för kommunikationer, Hälsa och säkerhet, Risk för översvämning, ras, skred och erosion

FÖP Östervärn och Södra Kirseberg – Riksintresse för kommunikationer, Hälsa och säkerhet
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar detta.

Riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 § MB)

Område Utposten – Kroken
ÖP Malmö redovisar att vindkraft ska prioriteras till havs i anslutning till grundområdet Sjollen. Utpekat vindkraftsanspråk är beläget inom *riksintresse yrkesfiske område Utposten – Kroken* som är fångstområde för bl.a. torsk. Den statliga havsplanen redovisar för området, generell användning, rekreat-

ion, sjöfart samt yrkesfiske. Särskild hänsyn ska tas till höga kulturmiljövärden och höga naturvärden som utgörs av revmiljö, fisklek, fågel- och däggdjursområde med särskilt hög miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer att havsplanen inte ger stöd för vindkraftsetablering på Sjollen. Utpekat område för vindkraft angränsar också till riksintresse farled och är beläget inom riksintresse högexploaterad kust. Kommunen menar att en vindkraftspark kan uppföras utan att den påtagligt försvårar för yrkesfisket. Länsstyrelsen menar att fiskeplatserna i Öresund redan är reducerade av exploateringar och även av den stora andel skyddade områden som innebär begränsningar för fisket.

- Länsstyrelsens bedömning är att vindkraftsetablering på Sjollen innebär risk för påtaglig skada på riksintresset.

Område Lillgrund

Av ÖP Malmö framgår att utbyggnad av vindkraft ska prioriteras i anslutning till den befintliga vindkraftsparken Lillgrund. Den statliga havsplanen redovisar användning energi för det område som omfattas av befintlig vindkraftpark. ÖP Malmö redovisar ett större område som prioriterat för vindkraft i anslutning till Lillgrund medan den statliga havsplanen anger användning yrkesfiske utanför befintlig vindkraftspark. Vindkraftsparken Lillgrund med omgivningar omfattas av riksintresse för yrkesfiske.

- Länsstyrelsen bedömer att vindkraftsetablering utanför befintlig vindkraftspark på Lillgrund riskerar att påtagligt skada riksintresset för yrkesfisket.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Nyetablering av vindkraft är av nationellt intresse. De bidrar till att uppnå flera av statens antagna miljömål. Vindkraft har därutöver blivit ett allt viktigare verktyg för att säkra energiförsörjningen i Sverige och Europa som helhet. Malmö stad har således en skyldighet att redovisa vindkraftlokaliseringar som är värda att studera vidare. Översiktsplanen anger att Sjollen, som till delar sammanfaller med riksintresse för yrkesfisket, är en sådan möjlig lokalisering, samt att en utvidgning av Lillgrund, som sammanfaller med delar av riksintresse för yrkesfisket, även är en möjlighet. Översiktsplanen anger varken mängden kraftverk eller utvidgningens slutliga storlek. Efter fortsatta prövningar och planprocesser kommer utvidgningen att bedömas gentemot miljökonsekvenser och andra vattenanvändningsintressen och värden. Havs- och vattenmyndigheten publicerade 2013 *Fiskundersökningar vid Lillgrund vindkraftpark*. Lillgrunds vindkraftpark är Sveriges största havsbaserade vindkraftpark. Enligt förundersökningen hade den ingen påvisad effekt på mängden fisk, antal arter eller artsammansättning när man jämförde hela vindkraftparkens område med referensområden. Studien visade snarare att vissa arters population ökade. Det bör påpekas att det på uppdrag av regeringen startats en ny havsplanering med avsikt att utöka antalet möjliga områden för energiproduktion samt att se över samexistensen mellan energiproduktion och andra riksintressen.

Riksintresse för naturvården (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av hur riksintresse *N91 Måkläppen – Limhamnströskeln* tillgodoses vid föreslagen utbyggnad i Klagshamn samt för föreslagna områden i havet där vindkraft ska prioriteras och på Lernacken.

- Länsstyrelsen bedömer att utbyggnad i Klagshamn samt etablering av vindkraft i havsområdet och på Lernacken riskerar att påverka riksintresset negativt.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret välkomnar en översyn av riksintresset, både av dess avgränsning och värden. Översiktsplanen kommer att kompletteras med Malmö stads ställningstagande gentemot riksintresset avseende såväl föreslagen utbyggnad i Klagshamn, möjlig utvidgning av Lillgrunds vindkraftspark och möjligheten för vindkraftverk på Lernacken.

Länsstyrelsen arbetar på uppdrag av Naturvårdsverket under hösten 2022 med att se över värdebeskrivningarna för sex olika riksintresseområden för naturvård i Skåne. Riksintresse *N91 Måkläppen* –

Limhamnströskeln utgör ett av dessa riksintressen. Information om detta arbete har skickats till kommunen.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Burlöv M77
Riksantikvarieämbetet har sedan samrådskedet skickat en förfrågan till Länsstyrelsen Skåne om underlag för översyn av riksintresse *Burlöv M77*. Länsstyrelsen har påbörjat ett sådant arbete med huvudsyfte att göra justeringar som berör Burlövs kommun.

Länsstyrelsen har granskat den delen som ligger inom Malmö kommun och delar kommunens uppfattning att den geografiska gränsen kan justeras så som föreslås i ÖP Malmö utan att det påverkar några riksintressanta värden. Den geografiska ändringen avses inkluderas i det förslag till ändrat riksintresseanspråk som Länsstyrelsen avser skicka till Riksantikvarieämbetet vid årsskiftet 2022/2023, efter ytterligare dialog med Burlövs kommun.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Den del av riksintresset som berör Malmö stad återfanns varken i motivet eller uttrycket för riksintresset. Redan i *Översiktsplan för Malmö, antagen 2014*, framförde därför Malmö stad att riksintresseområdets avgränsning borde anpassas så att det sammanfaller med kommungränsen. Av detta skäl både delar och välkomnar stadsbyggnadskontoret länsstyrelsens syn på riksintressets avgränsning.

Malmö M114
Kommunen pekar ut kulturmiljöområden inom riksintresset *Malmö M114* men det framgår det inte hur dessa kopplar till riksintressets värden och hur de ska användas för att säkerställa riksintresset. Länsstyrelsen bedömer att ÖP Malmö fortfarande inte tar det helhetsgrepp som krävs för att säkerställa riksintresset på en strategisk nivå. Länsstyrelsen har tidigare exempelvis framfört att en utbyggnad och utfyllnad i inre hamnen kan ha negativ inverkan på Malmö som sjöfarts och kommunikationsstad, som är en del av motiven/uttrycken för riksintresset. Utan konkret vägledning och stöd i en översiktsplan är det svårt att tillgodose de riksintressanta värdena i kommande detaljplanering.

- Länsstyrelsen att frågan om påverkan på riksintresset kvarstår att följa upp i efterföljande planering.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad vidhåller att nuvarande beskrivning av riksintresset M114 är föråldrad och att förståelsen för riksintressets syfte skulle underlättas om dess värden uppdaterades och specificerades. Det har kommit till kännedom att länsstyrelsen har för avsikt att göra en sådan översyn som skulle underlätta för staden att förhålla sig till. Det välkomnas och Malmö stad deltar gärna i ett sådant arbete. Vid översynen borde översiktsplanens utpekade uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer utgöra ett hjälpmedel. Det bör påpekas att Malmö stad inte har föreslagit några utfyllnader i Inre hamnen. I *Översiktsplan för Nyhamnen* (antagen 2019) presenterades utfyllnader i Nyhamnen och Yttre hamnen. Dessa delar av Malmö hamn ingår inte i riksintresset M114. Malmö hamn är ett område som löpande genomgått förändringar, allt för att anpassa området efter hamnverksamhetens behov. I de delar av hamnområdet där det inte längre kommer att bedrivas hamnverksamhet, såsom i Nyhamnen, kommer nya anspråk att ställas utifrån stadsbebyggelsens behov. Det är angeläget att även framgent enkelt kunna avläsa områdets historiska grund men det kan ske på många sätt utan att frysa hamnbassängernas nuvarande utbredning. Utfyllnaderna har stora värden för stadsutvecklingen, inte minst ur ett socialt perspektiv, då de bidrar till att hålla samman det omvandlade hamnområdet.

Skabersjö M 117
Länsstyrelsen delar kommunens förslag till ändrad avgränsning. Dialog med kommunen har förts under pågående riksintresseöversyn.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Den del av riksintresset som berör Malmö återfinns varken i motivet eller uttrycket för riksintresset. I Översiktsplan för Malmö framfördes därför att riksintresseområdets avgränsning borde anpassas så att det sammanfaller med Malmös kommungräns.

Länsstyrelsen har genomfört en översyn av riksintresset och då även fört dialog med Malmö stad om hur riksintresset bäst säkerställs och utvecklas. Malmö stad både delar och välkomnar länsstyrelsens syn på att riksintresset ska följa kommungränsen.

Foteviken-Glostorp M 128
Länsstyrelsen vill förtydliga att riksintresset idag även sträcker sig innanför Yttre ringvägen. Även om Länsstyrelsen och kommunen har haft samsyn kring att en revidering där är befogad kräver det beslut från Riksantikvarieämbetet då Katrinetorps gård nämns som ett av uttrycken. Den gränsjustering som kommunen nämner är inte genomförd eftersom den inte ligger inom Länsstyrelsen mandat att exkludera ytor som innehåller uttryck. För tydlighetens skull bör kommunen markera även dessa delar som ”Del av riksintresse som föreslås utgå”.

Länsstyrelsen ser risk för att riksintresset påtagligt skadas utanför Yttre ringvägen. Detta gäller bland annat utpekandet av vindkraft som kan hamna i konflikt med upplevelsen av både den vidsträckta öppna slättbygden och stora omfattande stråk med bronsåldershögar. Även föreslaget verksamhetsområde väster om Oxie inom delområde *Glostorp* bedöms kunna få negativ inverkan på det vidsträckta öppna slättbygdslandskapet runt Glostorp.

Det är positivt att kommunen har tagit fram riktlinjer för byarna som ligger inom riksintresset samt pekat ut uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Det ger goda möjligheter att tillvara ta de riksintressanta värdena. När det gäller ”Solceller och vindsintredningar får uppföras och ska då förhålla sig till byggnaders och miljöers kulturhistoriska värden” vill Länsstyrelsen dock framföra att det i synnerhet kan få konsekvenser i byar och på landsbygd om det tolkas som att det alltid får uppföras. Länsstyrelsen menar att det kan finnas enskilda objekt där solceller och vindsinredningar inte är möjliga att kombinera med vare sig förvanskningsförbudet eller riksintressets värden.

En revidering av riksintresset pågår, kommunen är involverade i tidig dialog. Om det sker en ändring av riksintresseanspråket kan det leda till nya ställningstaganden, det kommer i så fall att hanteras i kommande planprövningar.

- Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanens föreslagna utbyggnader av vindkraft utanför Yttre Ringvägen och verksamhetsområde inom delområde Glostorp kan riskera att påtagligt skada riksintresset.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad vidhåller att nuvarande beskrivning och avgränsning av riksintresset M128 är föråldrad. Det är olyckligt att riksintressets avgränsning och motiv inte uppdaterats trots att behovet funnits i flera år. Malmö stad välkomnar därför den pågående översynen av riksintresset och konstaterar att Malmö stad givits möjlighet att framföra sin syn på riksintressets värden och avgränsning. Översiktsplanen kommer att justeras så att det framgår att riksintresset även inkluderas ytor innanför Yttre Ringvägen och att Malmö stad föreslår att dessa utgår. Om översynen av riksintresset fastställs innan översiktsplanen antas kommer översiktsplanen att justeras så riksintressets nya avgränsning och motiv redovisas. Om och i så fall vilken påverkan översiktsplanens föreslagna utbyggnader av vindkraft, solceller och verksamhetsområden kommer att medföra på riksintresset kommer att behöva studeras i kommande prövningar. Avsikten är inte att äventyra riksintressets värden. Riktlinjen som anger att solceller får uppgöras nyanseras för att inte kunna tolkas som att det alltid får uppföras.

Södra Sallerup M181
Länsstyrelsen bekräftar kommunens förslag till justering av riksintressets avgränsning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Redan i *Översiktsplan för Malmö 2000* redovisade Malmö en önskan om en anpassning av riksintresset så att dess avgränsning följde Yttre Ringvägens sträckning. Malmö stad välkomnar därför länsstyrelsens bekräftande av riksintressets avgränsning i enlighet med Malmö stads förslag.

Riksintresse värdefulla ämnen eller material (3 kap. 7 § MB)

ÖP Malmö berörs av riksintresseanspråket *Kvarnby kritkalksten.* Kommunen anger i ÖP Malmö att kvarvarande utbredning av riksintresseanspråket begränsar dess betydelse, samt att fyndigheten på sikt kommer att utsättas för exploateringstryck. Det framgår av ÖP Malmö att kommunen gör bedömningen att det som föreslås i ÖP:n inte påtagligt försvårar utvinningen. Länsstyrelsen bekräftar att föreslagen markanvändning Ny park och natur (idag jordbruksmark) för området som omfattas av riksintresseanspråket inte försvårar utvinningen.

I direkt anslutning till riksintresseanspråket föreslås ny blandad stadsbebyggelse. Länsstyrelsen vill påtala att i sammanhanget måste även de begränsningar som en omgivningspåverkan av en framtida utvinning kan innebära vägas in.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad välkomnar länsstyrelsens bekräftande av att föreslagen markanvändning Ny park och natur (idag jordbruksmark) inte försvårar utvinningen från riksintresseanspråket Kvarnby kritkalksten. Vid planering och genomförande av ny bebyggelse i anslutning till fyndigheten kommer hänsyn att tas till den omgivningspåverkan framtida brytning kan medföra.

Riksintresse anläggningar för energiproduktion och energidistribution (3 kap. 8 § MB)

Malmö berörs av riksintresseanspråket *Malmö hamn (Öresundsverket)* för energiproduktion. Kommunen menar riksintresset försvårar för riksintresse *Malmö hamn* att utvecklas. Länsstyrelsen bekräftar kommunens avsikt att söka lösningar som tillgodoser såväl riksintresse för kommunikation *Malmö hamn* som riksintresse för energiproduktion *Malmö hamn – Öresundsverket.* Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om påverkan på riksintresset kvarstår att följa upp i kommande planering, det gäller särskilt påverkan av föreslagen bro mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad kommer även fortsatt att söka lösningar som tillgodoser såväl riksintresset Malmö hamn som riksintresset för energiproduktion och energidistribution.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Beslut om uppdatering av riksintressen
Trafikverket beslutade 2022-09-26 om uppdaterade riksintressen för kommunikationer. I och med beslutet upphörde bandelen *Östervärn – Brågarp* att vara riksintresseanspråk. *Simrishamnsbanan*, framtida riksintresse, upphörde också. Det medför att de synpunkter som Länsstyrelsen lämnade i granskningsyttrande till *FÖP Södra Kirseberg och Östervärn* gällande riksintresse för kommunikationer, utifrån riksintressesynpunkt inte längre är aktuella.

Trafikverkets beslut innebär även att justering har skett av *väg E6.01/Västkustvägen i Malmö* avslutning i väster, geografisk avgränsning av *Malmö hamn* samt att *väg 11 Simrishamn-Malmö* inte längre är ett riksintresseanspråk. Revideringar kan också ha skett i karta samt i funktionsbeskrivningar för övriga riksintresseanspråk. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att ta del av de reviderade riksintresseanspråken och säkerställa att ÖP Malmö överensstämmer med dessa inför antagandet av översiktsplanen.

Det framgår av Trafikverkets samrådsredogörelse tillhörande *Översyn av riksintresseanspråk remisstid 1 februari-23 april 2021* att ny stambana Linköping-Jönköping, Hässleholm-Jönköping och Borås-Jönköping, framtida anläggningar, inte längre listas som framtida riksintresseanspråk eftersom det inte finns tillräckliga underlag för att göra markanspråk. Det innebär att *Europabanan* inte längre är ett

framtida riksintresseanspråk. Det är ersatt av framtida riksintresseanspråket *Ny stambana Hässleholm-Lund*.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att justeras så att den varken redovisar bandelen Östervärn – Brågarp (Simrishamnsbanan) eller Europabanan som riksintressen. En uppdatering kommer även att genomföras i enlighet med övriga ändringar inom riksintressen för kommunikation.

Övergripande synpunkter

En utbyggnad i enlighet med ÖP Malmö berör på olika vis områden som är utpekade för riksintresse för kommunikationer (väg, järnväg, hamn, sjöfart). Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. För riksintresse för kommunikationer är funktionerna särskilt utpekade. Det är därför angeläget att ta hänsyn till den omgivningspåverkan som utnyttjandet av riksintresseanläggningarna kan antas medföra och som därför måste beaktas vid efterföljande prövningar.

Kommunen anger i ÖP Malmö för flertalet av vägarna och järnvägarna av riksintresse att eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, med avseende på buller, vibrationer, säkerhet mm. Länsstyrelsen saknar resonemang om hur hänsyn kommer att tas till möjligheten att utveckla den riksintressanta infrastrukturen, vilket skulle kunna kräva ett utökat markanspråk. Trafikverket hävdar generellt att minst 50 meter ska hållas byggnadsfritt längs europavägarna och 30 meter från järnvägarna, för att värna möjligheten till utveckling, vilket Länsstyrelsen anser bör vara en bra utgångspunkt för efterföljande detaljplanering.

- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om påverkan på riksintresse för kommunikationer kvarstår att följa upp i kommande planering.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det är angeläget att vidmakthålla goda kommunikationsmöjligheter i och kring Malmö. Förändrad markanvändning i riksintressenas närhet kommer därför att genomföras med hänsyn till vägens/järnvägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet mm. Det är samtidigt angeläget att marken används effektivt. Det går inte att i varje enskilt fall förutse alla ingående parametrar som ställs emot varandra vid nybyggnation. Av det skälet kommer säkerställandet av riksintressena för kommunikationer att behöva kvarstå till kommande planeringsskeden.

Malmö hamn

I preciseringen för riksintresse *Malmö hamn* (Riksintresset Malmö Hamn, Skåne i utveckling 2011:1) påtalas t.ex. *”Vid planering och tillståndsgivning ska hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av restriktioner som beror på de miljöstörningar, såsom buller och luftföroreningar, hamnverksamheten ger upphov till. […] Planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka dels möjligheterna till transporter till och från hamnen, dels villkoren för den egentliga hamnverksamheten”*.

Av ÖP Malmö framgår inte hur kommunen avser att ta hänsyn till den omgivningspåverkan som riksintresseanspråket innebär. För det område som omfattas av *FÖP Nyhamnen*, som är särskilt utmanande i förhållande till riksintresset, har Länsstyrelsen lämnat synpunkter i sitt granskningsyttrande till FÖP:en. Länsstyrelsen menar att det finns fler områden där ny blandad stadsbebyggelse kommer närmare hamnområdet än idag, som kan innebära en intressekonflikt mellan stadens ambition till utbyggnad och hamnens långsiktiga behov av ett influensområde för störningar och risker för omgivningen. Det gäller exempelvis ny blandad bebyggelse som föreslås i norra delen av Västra hamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det är angeläget att vidmakthålla en god hamnverksamhet i Malmö. Översiktsplanen kommer att justeras så att det framgår att förändrad markanvändning inom riksintressets influensområde ska genomföras med hänsyn till hamnverksamhetens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet mm. Det är samtidigt angeläget att närliggande mark används effektivt. Malmö stad arbetar löpande med frågan hur den planerade bebyggelsen i den norra delen av

Västra hamnen kan uppföras och samtidigt säkra hamnens verksamhet. Det sker bland annat i samband med studier av ett framtida kustskydd. Avseende Nyhamnens utbyggnad har ett avtal slutits mellan Malmö stad och hamnoperatören CMP som gör att Malmö stad får möjlighet att återta hamnområdena söder om Terminalgatan årsskiftet 2027/2028. Detta för att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Nyhamnsområdet utan att riskera störningar från hamnverksamheten. Det löpande planeringsarbetet gör att säkerställandet av riksintresset kommer att behöva kvarstå till kommande planeringsskeden.

I ÖP Malmö föreslås i Norra hamnen nya utfyllnader i havet. Kommunen anger att syftet är att möjliggöra ytterligare expansion av hamnaknutna verksamheter. Länsstyrelsen menar att utfyllnaden inte kan motiveras utifrån gällande riksintresseanspråk eftersom det inte är ett markanspråk eller utvecklingsområde redovisat eller utpekat i riksintressepreciseringen. Länsstyrelsen konstaterar att det av ÖP Malmö inte framgår av vilka möjligheter det finns att utveckla hamnen inom befintliga områden. Länsstyrelsen vill upplysa om att riksintresset inte kan omprövas innan hamnfunktioner är flyttade till ett nytt område.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad vidhåller att en utfyllnad av Norra hamnen hjälper riksintresset att utvecklas. Det kommer att bli påtagligt framöver då de allt större fartygen inte längre kommer att kunna angöra de små och trångt belägna inre hamndelarna.

Det framgår vidare av ÖP Malmö att kommunen och hamnoperatören CMP slutit ett avtal om att koncentrera hamnverksamheten till Norra hamnen och de nordliga delarna av Mellersta hamnen. CMP lämnar därmed centralt belägen mark för annan markanvändning. Länsstyrelsen vill understryka att verksamhetsutövaren i hamnen inte företräder riksintresset utan det är riksintressepreciseringen med redovisade funktioner och markanspråk som kommunen behöver säkerställa.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad är väl medveten om att hamnoperatören inte företräder riksintresset utan att det är riksintressepreciseringen med redovisade funktioner och markanspråk som kommunen behöver säkerställa.

I ÖP Malmö anges att det på sikt kommer krävas ett kustskydd för att skydda staden mot havsnivåhöjningar. Kommunen anger att det då är viktigt att utforma skyddet så att hamnverksamheten fortsatt kan utvecklas. Länsstyrelsen påminner i det sammanhanget om att även frågan om påverkan på riksintresse farled kvarstår.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad är väl medveten om att även riksintresset för farled kommer att behöva säkerställas.

Kommunen framför i ÖP Malmö att det finns goda skäl att se över riksintresseanspråket i sin helhet. Länsstyrelsen delar i nuläget inte kommunens bedömning, men är öppen för fortsatt dialog med kommunen om riksintresset och innebörden av riksintressepreciseringen.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresse *Malmö hamn* tillgodoses gällande ny blandad stadsbebyggelse i norra delen av Västra hamnen. Frågan kvarstår därför till kommande prövningar.
- Länsstyrelsen menar att utfyllnad i Norra hamnen inte kan motiveras utifrån gällande riksintresseanspråk *Malmö hamn.*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö hamn har genom åren genomgått stora förändringar. Dessa har genomförts för att hamnverksamheten skulle kunna möta framtidens utmaningar. Det är angeläget att riksintressena hålls aktuella. Malmö stad vidhåller att riksintressets utbredning inom några år kommer att behöva ses över.

Malmö godsbangård
Länsstyrelsen menar att lokaliseringen av den depå för kollektivtrafik som föreslås i anslutning till *riksintresse Malmö godsbangård* kan komma i konflikt med riksintresset, utifrån ett kommande behov av utökat markanspråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Hamnen 22:110 och Hamnen 22:112 är privatägda och är inte en del av riksintresset för bangården. Malmö stad bedömer att en depå för kollektivtrafik på fastigheterna inte skulle inskränka eller på annat sätt begränsa bangårdens funktion. Malmö stad har inte heller fått ta del av något material som visar på motsatsen.

Tågstationer
I ÖP Malmö anges att kapacitet för ökad persontrafik på järnvägarna och dess stationer ska säkerställas samt att nya stationer ska möjliggöras vid Fosieby, Sjölunda och eventuellt ytterligare stationslägen. Nya stationer kan påverka kapaciteten i järnvägssystemet. En sådan påverkan kan få följdverkningar i tågsystemet med stor utbredning både geografiskt och tidsmässigt och kan därför riskera att påverka riksintresset negativt. Planering av nya stationer behöver därför utredas i tidigt skede tillsammans med Trafikverket.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det är av strategiskt stor betydelse att i en expansiv region säkerställa möjligheten för nya framtida stationslägen. Malmö stadsbyggnadskontor har låtit genomföra ett par övergripande studier som visar att stationerna vid såväl Fosieby som Sjölunda är fysiskt möjliga att åstadkomma. Ett tåguppehåll vid dessa stationer kommer dock att ge följdverkningar i tågsystemet. Malmö stad välkomnar därför Trafikverkets erbjudande att delta i en utredning med avsikt att studera stationernas konsekvenser.

Citytunneln
Länsstyrelsen vill uppmärksamma att gällande planering av ny bebyggelse ovanpå eller i närheten av Citytunneln är det viktigt att dialog förs med Trafikverket i tidigt skede. Detta för att säkerställa att en byggnation inte riskerar att skada konstruktionen och dess funktion, eller försvårar tillgängligheten till anläggningen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Vid planering och byggande ovanpå eller i närheten av Citytunneln kommer dialog att föras med Trafikverket i ett tidigt skede, så att inte Citytunnels funktion eller säkerhet äventyras.

Godsstråket genom Skåne
Länsstyrelsen menar att ÖP Malmö behöver förtydligas så att det framgår att förslag till yttre godsbana (parallellt med Yttre ringvägen) inte utgör riksintresse för kommunikation. Kommunens ställningstagande för denna bör inte redovisas under rubriken Riksintressen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att justeras så att förslaget av Yttre godsbanan inte redovisas i samband med riksintressena.

Malmö-Sturup flygplats
Länsstyrelsen vill gällande Malmö-Sturup flygplats förtydliga att den yta som Malmö kommun berörs av är den så kallade MSA-ytan och att den ytan inte bevakas som ett riksintresseanspråk.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Enligt *Trafikverkets riksintresseredovisning* som antogs 2022-09-26 utgör MSA-området en del av riksintresse för luftfart. Översiktsplanen kommer därför fortsatt att redovisa området som riksintresse.

Riksintresse för högexploaterad kust (4 kap. 4 § MB)

Hela kommunens kuststräcka omfattas av riksintresse för högexploaterad kust. Länsstyrelsen ser att kommunens planeringsinriktning, att främst bygga innanför Yttre ringvägen och att använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt, ger förutsättningar att hushålla med det riksintressanta kustområdet.

Bunkeflostrand och Klagshamn
Kommunen gör i ÖP Malmö bedömningen att föreslagen ny blandad stadsbebyggelse i Bunkeflostrand och Klagshamn omfattas av undantagsregeln i 4 kap. 1 § andra stycket MB. Det vill säga utveckling av befintlig tätort. Enligt prop. 1985/86:3 omfattar en sådan utveckling förändringar av

bebyggelse och anläggningar som behövs med hänsyn till normal befolkningsutveckling, förändringar i bostadsstandarden, behovet av trafikleder, grönområden, service, sysselsättning etc. Länsstyrelsen menar att föreslagen ny blandad stadsbebyggelse i Bunkeflostrand skulle kunna betraktas som tätortsutveckling utifrån miljöbalkens mening, men motiveringen behöver tydliggöras i kommande prövningar.

- Länsstyrelsen menar att kommunen måste utveckla sina motiv och resonemang för att hävda undantaget för tätortsutveckling vid efterföljande planläggning vid Bunkeflostrand. Frågan kvarstår därför vid kommande planläggning.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens planeringsinriktning är att staden i huvudsak ska hantera sin tillväxt innanför Yttre Ringvägen. All tillväxt kan dock inte ske där. Malmö behöver även växa i och i anslutning till befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i de befintliga tätorterna medför ett underlag som kan generera en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. En tillväxt i tätorter utanför Yttre Ringvägen behövs även för att bredda Malmös bostadsutbud. Översiktsplanen kommer att kompletteras med ett sådant resonemang.

Länsstyrelsen delar utifrån underlaget i ÖP Malmö inte kommunens bedömning att omfattningen av den nya blandade stadsbebyggelsen som föreslås i Klagshamn kan betraktas som tätortsutveckling utifrån miljöbalkens mening. I ÖP Malmö anges att föreslagen utbyggnad *”är en naturlig utvidgning som behövs för att, förutom att tillgodose den förväntade befolkningsökningen, även ge underlag för lokal service som det finns underskott på i området idag”*. Enligt ÖP Malmö ger föreslagen utbyggnad möjlighet till ca 1500 bostäder. Länsstyrelsen menar att det inte kan betraktas som normal befolkningsutveckling för Klagshamn. Om kommunen fortsatt vill hävda tätortsutveckling utifrån miljöbalkens mening i efterföljande planläggning, behöver det motiveras tydligare. Där undantagsregeln för tätortsutveckling inte kan tillämpas måste kommunen visa att föreslagen utbyggnad inte riskerar att påtagligt skada de samlade natur- och kulturvärdena inom kustlandskapet.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och ser en risk att omfattningen av den bebyggelse som föreslås i Klagshamn riskerar att påtagligt skada riksintresset.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens planeringsinriktning är att staden i huvudsak ska hantera sin tillväxt innanför Yttre Ringvägen. All tillväxt kan dock inte ske där. Om staden fortsatt ska kunna erbjuda ett allsidigt bostadsutbud behöver den även växa i och i anslutning till befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i de befintliga tätorterna medför även en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. Översiktsplanen kommer att kompletteras med ett sådant resonemang. Klagshamns föreslagna tillväxt är beräknad utifrån tätortens möjlighet att, utifrån sina förutsättningar och på ett väl avvägt sätt, möjliggöra för fler bostäder. Det bör också noteras att Klagshamns befolkningstillväxt kommer att ske succesivt och utspritt över planperioden. Sammantaget gör detta att det är svårt att förstå länsstyrelsens resonemang om normal och onormal befolkningsutveckling samt vilka erfarenheter som ligger bakom bedömningen. Det bör även påpekas att Klagshamns utbyggnad inte avser att göra intrång på befintliga natur- och kulturvärden. Översiktsplanens markanvändningskarta kommer att justeras så att det framgår att den sydvästra delen av Klagshamn inte gör ett sådant intrång.

Länsstyrelsen bedömer att kommunens ställningstagande om att *”Det öppna landskapet mellan Bunkeflostrand och Klagshamn ska bevaras så att tätorterna även fortsättningsvis uppfattas som åtskilda”* säkerställer riksintresset i aktuellt område.

Övriga områden

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte ta ställning till om riksintresset tillgodoses och frågan kvarstår därför till kommande prövningar avseende nytt verksamhetsområde vid Ingvalla, områden för vindkraft (på land och till havs) inom kustområdet, utveckling av Norra

hamnen (genom utfyllnader) samt utredningsområde för kustskydd (längs hela kommunens kuststräcka).

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens planeringsinriktning är att staden i huvudsak ska hantera sin tillväxt innanför Yttre Ringvägen. All tillväxt kan dock inte ske där. Bland annat är stadens tillgång på verksamhetsområden mycket begränsad. Om staden fortsatt ska kunna erbjuda möjligheter för ett väl fungerande näringsliv behöver översiktsplanen visa även på nya verksamhetsområden utanför Yttre Ringvägen. Dessa nya verksamhetsområden behöver tillgång till god infrastruktur, exempelvis en trafikplats längs Yttre Ringvägen. Ingvalla är ett av mycket få alternativ för staden att erbjuda plats för stadens framtida lokala näringsliv. Översiktsplanen kommer att kompletteras med en förklaring över varför Ingvalla är ett angeläget utbyggnadsområde för verksamheter.

Avseende möjligheten att inom kustområdet uppföra vindkraftverk, utfyllnader i Norra hamnen samt kustskydd längs kommunens kuststräcka kommer deras påverkan på riksintressets värden att behöva prövas i efterföljande planeringsskeden.

Riksintresse Natura 2000 (4 kap. 8 § MB)

Tygelsjö – Gessie och Falsterbo-Foteviken

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av hur Natura 2000-områdena *Tygelsjö- Gessie* och *Falsterbo-Foteviken* kan tillgodoses i förhållande till föreslagen utbyggnad längs med kusten söder om Yttre Ringvägen. Det gäller framför allt utbyggnad vid Klagshamn, men även vid Bunkeflostrand, Västra Klagstorp samt Tygelsjö, som kan bidra till negativ påverkan på riksintresse Natura 2000. Länsstyrelsen menar att föreslagen utbyggnad kan innebära att fler besökare vistas i och i anslutning till Natura 2000-områdena. Länsstyrelsen bedömer att detta riskerar att skada det störningskänsliga fågellivet och den slitagekänsliga marken med sin unika flora, då ett ökat besökstryck pekats ut som hot mot områdenas värden i bevarandeplanerna för båda områdena. Länsstyrelsen finner att då kumulativa effekter av en full utbyggnad av ovanstående områden inte har utretts i översiktsplanen, behöver det i stället utredas i kommande planläggning.

I ÖP Malmö föreslås en möjlig utbyggnad av vindkraft bl.a. till havs vid Lillgrund i anslutning till befintliga verk. Vid en utbyggnad av vindkraft behöver risk för påverkan på Natura 2000-områdets värden kopplat till fågellivet utredas.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det framgår inte av granskningsyttrandet vilka analyser och beräkningar som ligger till grund för länsstyrelsens påstående att ett begränsat tillskott av ny bebyggelse utanför Yttre Ringvägen kommer att medföra fler besökare i dessa Natura 2000-områden och i en sådan omfattning och på ett sådant sätt att deras värden äventyras. I framtagen bevarandeplan fastslås åtgärder för att säkra de värden som områdena ska värna. Bland annat att friluftslivet ska kanaliseras genom uppförande av spångar, skyltar, staket med mera. De utbyggnadsområden som ifrågasätts av länsstyrelsen ligger inte i något fall i direkt anslutning till ett Natura 2000-område utan i flera fall mer än 3 km därifrån. Granskningsyttrandet ger ingen vägledning för kommunen att ändra de ställningstaganden som gjorts i översiktsplanen. Översiktsplanen kommer att kompletteras med Malmö stads bedömning av bebyggelsens påverkan på Natura 2000-områdena.

Inför en utbyggnad av ytterligare vindkraft vid Lillgrund kommer dess påverkan på bland annat Natura 2000-områdenas värden kopplat till fågellivet att behöva utredas.

Limhamns kalkbrott

Det framgår av ÖP Malmö att kommunen avser att fortsätta exploatera i närheten av Natura 2000-området *Limhamns kalkbrott*. Länsstyrelsen bekräftar kommunens bedömning att utbyggnader i närheten av kalkbrottet måste prövas med avseende på påverkan på Natura 2000-områdets värden. Även kumulativ påverkan från tidigare utbyggnad sammanvägt med föreslagen exploatering behöver beaktas.

Området kring Yttre ringvägen pekas i ÖP Malmö ut som lämpligt för vindkraft. Frågan om hur kalkbrottet och dess arter, särskilt fåglar, kommer att påverkas återstår dock att utreda. Särskilt stor hänsyn behöver tas på kalkbrottets södra sida.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Inför en utbyggnad av vindkraft i området kring Yttre Ringvägen kommer dess påverkan på bland annat Natura 2000-områdenas värden kopplat till fågellivet att behöva utredas.

Lommabukten och Lommaområdet
Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av hur Natura 2000-områdena *Lommabukten* och *Lommaområdet* kan tillgodoses i förhållande till föreslagen markanvändning i ÖP Malmö. Länsstyrelsen mena att föreslagen användning kan påverka Natura 2000-områdena beroende på utformning. Vid utveckling inom och i anslutning till delområde *Norra hamnen, Sege industriområde m.fl*, inte minst när det gäller utbyggnad av vindkraft, måste risken för påverkan på naturmiljö och arter i dessa områden utredas och beaktas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad bedömer att det finns goda möjligheter att åstadkomma en utveckling av bland annat Norra hamnen och Sege industriområde utan att det påtagligt påverkar Natura 2000-områdena i Lomma. Inför en utbyggnad av bland annat vindkraft inom hamnområdet kommer deras påverkan på naturmiljö och arter att utredas och beaktas.

Sammanfattande bedömning
Länsstyrelsen konstaterar sammantaget att frågan om påverkan på riksintresse Natura 2000 kvarstår till kommande prövningar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det löpande planeringsarbetet gör att säkerställandet av riksintresset kommer att behöva kvarstå till kommande planeringsskeden.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsen noterar att viss information om MKN för vatten framgår av MKB:n, men konstaterar att det i själva planhandlingen för ÖP Malmö saknas en beskrivning av vilka vattenförekomster som berörs av planförslaget, en beskrivning av hur planförslaget påverkar dessa samt hur översiktsplanen bidrar till att miljökvalitetsnormerna kan följas. Länsstyrelsen konstaterar också att MKN för havsmiljön (enligt havsmiljöförordning 2010:1341) inte hanteras i planförslaget. I kommande detaljplaneläggning finns med hänsyn till bristerna ovan behov av att särskilt utreda om miljökvalitetsnormerna kan följas.

Länsstyrelsen bedömer att flertalet av ställningstagandena i ÖP Malmö kan bidra till ökade möjligheter att följa miljökvalitetsnormerna för berörda ytvattenförekomster. Länsstyrelsen bedömer också att ÖP Malmö i vissa delar sannolikt kan bidra till att miljökvalitetsnormerna inte kan följas. Ett specifikt exempel på när miljökvalitetsnormerna kan bli svåra att följa är i de fall utfyllnader i havsområdet föreslås. Utfyllnader i vattenområden innebär en negativ påverkan på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna och innebär en försämring av vattenmiljön på ett sätt så att det äventyrar möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna. En utfyllnad i Malmö hamn fick avslag i mark- och miljödomstolen till följd av att miljökvalitetsnormerna inte kunde följas, Mål nr. M 778–20. I kommande detaljplanering som innebär utfyllnader kan därför miljökvalitetsnormer för vatten bli föremål för prövning.

- Länsstyrelsen konstaterar att frågan om hur miljökvalitetsnormer för vatten följs, behöver följas upp i kommande planläggning.
- För planläggning som innebär utfyllnad i havet bedömer Länsstyrelsen att det kan bli särskilt svårt att följa miljökvalitetsnormerna.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret delar länsstyrelsens bedömning om att miljökvalitetsnormer för vatten behöver följas upp i kommande planläggning.

I översiktsplanen redovisas bara utfyllnader i havet som är av stor vikt för att uppnå andra utpekade samhällsmål. Malmö stad avser därför att bibehålla dessa. Det bör nämnas att lagrummet inom vattenområdet är under ständig förändring. Det är därför svårt att redan nu förutse kommande domslut i ärenden som blir aktuella först om flera år. När en utfyllnad blir aktuell kommer vattendom att sökas. Avseende Mål nr M 778–20 (utfyllnad i Norra hamnen), har mark- och miljödomstolens utslag överklagats till Mark- och miljööverdomstolen och givits prövningstillstånd.

Miljökvalitetsnormer för luft

Kommunens samlade bedömning av hur miljökvalitetsnormer för luft kan följas framgår enbart av MKB:n. Länsstyrelsen menar att det också behöver framgå av själva planhandlingen, som är det dokument som kommer att vara vägledande för kommande planläggning. Länsstyrelsen kan också konstatera att det av MKB:n framgår att när staden byggs tätare finns risk för negativ påverkan på luftkvalitet. Vidare framgår några geografiska områden där risk för påverkan bedöms som viktigast att fokusera på i förhållande till luftkvalitet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: *Översiktsplanen kompletteras med en strategi i avsnittet om utbyggnad och förtätning som tydliggör att miljökvalitetsnormer för luft och vatten ska hanteras vid all utbyggnad och förtätning.*

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen bekräftar att när staden byggs tätare blir frågor om hälsa, säkerhet och risken för olyckor extra viktiga att hantera. Länsstyrelsen konstaterar att ÖP Malmö gällande trafikbuller, föroreningar och farligt gods intill rekommenderade leder för farligt gods ger viss vägledning. Länsstyrelsen bekräftar att dessa frågor kommer bli viktiga att hantera när staden byggs tätare och områden omvandlas. Det kan innebära särskilda utmaningar t.ex. vid förtätning vid huvudgator och trafikleder och i stationslägen.

Blandad stad och verksamheter med omgivningspåverkan
Olika verksamheter har olika omgivningspåverkan och riskbild. Länsstyrelsen menar att det är i översiktsplanen som frågan om markens lämplighet på en övergripande nivå ska prövas och ge vägledning för kommande planläggning men även prövningar enligt t.ex. miljöbalken. Översiktsplanen utgör således en övergripande lokaliseringsprövning.

Länsstyrelsen menar att ÖP Malmö inte redovisar verksamheter med omgivningspåverkan så att det går att bedöma var föreslagen mark- och vattenanvändning är möjlig eller lämplig. I kartan ”Underlag – ej del av ÖP” redovisas uppmärksamhetsavstånd till miljöfarliga verksamheter, men det framgår däremot inte av handlingarna hur dessa avstånd tagits fram samt vilka verksamheter som avses.

Länsstyrelsen menar att för verksamheter som är tänkta att vara kvar måste givna tillstånd vägas in i bedömningen om vad som är en fortsatt lämplig markanvändning och på vilket sätt tillstånden kan vara begränsande för intilliggande bebyggelse och funktioner.

Länsstyrelsen saknar i ÖP Malmö en tydlig beskrivning utifrån en risk och konsekvensanalys och kommunens bedömning och ställningstagande om vad som är lämplig markanvändning när det gäller risken för olyckor (riskacceptans och risktolerans). Länsstyrelsen vill påtala att kommunen behöver väga in konsekvenser av olyckor, även där de kvantitativt bedöms ha låg sannolikhet.

Länsstyrelsen menar att för varje farlig verksamhet bör riskhanteringsavstånd redovisas i översiktsplanen. Med riskhanteringsavstånd avses ett avstånd kring en storskalig anläggning där kemikalier lagras eller hanteras där konsekvenserna vid en olycka kan orsaka dödsfall eller allvarlig skada på

människa utanför verksamhetsområdet. Länsstyrelsen konstaterar t.ex. att ÖP Malmö saknar redovisning av de Sevesoklassade verksamheterna. Flera av verksamheterna är lokaliserade inom området Norra hamnen, Sege industriområde m.fl., men ett fåtal finns också på andra platser i staden, som t.ex. inom Sofielunds industriområde.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad följer noggrant utvecklingen av stadens omgivningspåverkande verksamheter. Staden har tillsammans med Räddningstjänsten Syd angivit uppmärksamhetsavstånd till de anläggningar, i eller i anslutning till Malmö, som av länsstyrelsen klassats som farlig verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor. De angivna uppmärksamhetsavstånden är inte statiska. Verksamheterna kan ändra produktionsmetod, vidta säkerhetshöjande åtgärder eller avsluta sin verksamhet. Översiktsplanen anger tydligt att givna uppmärksamhetsavstånd ska beaktas men för att bibehålla översiktsplanen aktuell redovisas dessa som underlag. Fördelen är att i underlaget kan eventuella justeringar av uppmärksamhetsavstånden genomföras omgående, utan att invänta nya politiska beslut i samband med nästa översiktsplan. Vid nybyggnation eller andra ändringar inom en verksamhets uppmärksamhetsavstånd kommer behov av riskhänsyn att bedömas genom tidigt samråd med räddningstjänsten och vid behov miljöförvaltningen. Avsikten är inte att äventyra vare sig malmöbornas eller verksamheternas framtid, snarare att säkerställa den och samtidigt uppnå en effektiv markanvändning. Översiktsplanen kommer att kompletteras så att strategierna för *Markföroreningar och farliga verksamheter* hänvisar till underlagskartorna med *Uppmärksamhetsavstånd till farliga verksamheter* och *Uppmärksamhetsavstånd till miljöfarliga verksamheter.*

Begreppet risk är en sammanvägning av konsekvensen av en olycka och sannolikheten att den inträffar. Att helt bortse från sannolikheten att en olycka kan inträffa ligger inte i linje med ambitionen att åstadkomma en tät stad. I förlängningen skapas en utglesning av staden samtidigt som andra risker för invånarna ökar, tex risken för olyckor i samband med de resor som en utglesad stad medför. Fokus måste i stället ligga på att vidta åtgärder som minskar både konsekvensen av en olycka och sannolikheten att den inträffar. Länsstyrelsens synsätt skulle medföra att stora genomförda säkerhetshöjande investeringar med avsikt att minska risken för olyckor inte skulle avspegla sig på omgivningens säkerhetsnivå. Länsstyrelsens önskan är dessutom svårtolkad då det inte framgår vad som i detta sammanhang avses med ”låg sannolikhet”.

Områdesspecifika synpunkter

Det finns en risk för att bebyggelse inom ny blandad stadsbebyggelse inom delområde *Västra hamnen* kan bli olämpligt med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor utifrån närheten till flertalet farliga verksamheter bl.a. rangerbangården och tio Sevesoverksamheter inom delområde *Norra hamnen, Sege industriområde m.fl.*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Västra hamnens kvarstående omvandlingsområden omfattas varken av uppmärksamhetsavstånd avseende farliga Sevesoverksamheter eller miljöfarliga verksamheter. Hamnverksamhetens bullerutbredning och dess påverkan på ny bebyggelse kommer dock att behöva studeras vidare i kommande planeringsskeden.

För de områden som omfattas av *FÖP Nyhamnen* och *FÖP Södra Kirseberg och Östervärn* (området vid Byggmästaregatan/Hornsgatan), har Länsstyrelsen lämnat synpunkter granskningsyttrande till respektive FÖP. Länsstyrelsen vill dock tillägga att *Riskanalys Malmö rangerbangård* (Trafikverket 2018-10-30), än mer betonar riskerna med att etablera blandad stadsbebyggelse i närheten av godsbangården.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det har genomförts två riskanalyser för bangården. Den första från 2018, som länsstyrelsen hänvisar till, avsåg att ligga till grund för bangårdens nödlägesplanering. Såväl Trafikverket som konsultföretagets experter anger att en sådan riskutredning inte ska användas för att bedöma riskbilden i samband med stadsutveckling då de framräknade riskavstånden bara är intressanta att studera ur ett insats- och beredskapsperspektiv, dvs då det gäller att fatta beslut om avspärrningar och evakueringar av personer i närområdet. Stadsbyggnadskontoret fann det därför nödvändigt att låta samma konsult utarbeta en andra riskutredningen. Den är från 2019 och avsedd för stadsutvecklingssammanhang och är genomförd med vedertagna gränsvärden.

Stadsbyggnadskontoret finner inga skäl att ifrågasätta varken konsultens kompetens eller utredningsresultaten men det är den senare som ska utgöra underlag för stadens omvandling i anslutning till rangerbangården.

I ÖP Malmö anges markanvändningen verksamhetsområde för Sofielunds industriområde. Det framgår dock att nya verksamheter också ska kunna innefatta volymhandel och besöksnäring. Länsstyrelsen menar att en sådan användning riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Oavsett vilka icke industriella funktioner som planeras inom Sofielunds industriområde kommer de att behöva verka på de befintliga företagens villkor, bland annat med hänsyn till företagens behov av att bullra, hantera farliga ämnen och vara tillgängliga för tunga transporter. Detta återstår att pröva i efterföljande planeringsskeden.

ÖP Malmö behöver också beakta konsekvenser av farliga verksamheter utanför kommunen t.ex. Sevesoverksamheten Akzo Nobel Decorative/Industrial Coatings AB i Burlövs kommun. Översiktsplanen behöver ta hänsyn till detta så att riskfrågan samordnas mellan kommunerna på ett lämpligt sätt.

- Länsstyrelsen kan utifrån handlingarna inte bedöma om föreslagen ny markanvändning är lämplig utifrån risker relaterat till verksamheter med omgivningspåverkan. Frågan kvarstår därmed att hantera i kommande planering och prövningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Uppmärksamhetsavståndet för Sevesoverksamheten Akzo Nobel återfinns i översiktsplanens underlagskarta gällande *Uppmärksamhetsavstånd för farliga verksamheter*.

Farligt gods
I ÖP Malmö ger kommunen vägledning för riskbedömning längs transportleder för farligt gods. Vägledningen avser endast de vägar och järnvägar som fastställts som rekommenderade leder för farligt gods. Kommunen anger att längs med övriga vägar behöver inte riskanalyser göras och inga konsekvensreducerande åtgärder vidtas med anledning av farligs gods. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning. Länsstyrelsen konstaterar att även om riskfrågan vanligtvis är som störst vid de vägar som ingår i det utpekade vägnätet för farligt gods så bör kommunen uppmärksamma att farligt gods också kan gå på vägar utanför det utpekade nätet, där det kan finnas start- och målpunkter för transporterna. Detta är viktigt att uppmärksamma i detaljplaneläggning och lovgivning. Frågan kan därför komma att kvarstå till kommande prövningar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det är angeläget att ta hänsyn till relevanta risker kopplade till transporter av farligt gods. Farligt gods transporteras på stadens samtliga gator. Risken för olyckor som inkluderar farligt gods bedöms få störst konsekvenser längs det rekommenderade vägnätet för farligt gods. Det är därför uppmärksamhetsavstånd har utarbetats längs dessa sträckor. Risken för olyckor som frigör det farliga godset i det övriga gatunät är synnerligen liten, inte minst sedan hastighetsbegränsningen 40 km/h infördes i stora delar av stadens gatunät.

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

Länsstyrelsen ser det som positivt och mycket angeläget att kommunen har påbörjat arbete med att ta fram en strategi för kustskydd. ÖP Malmö redovisar också planeringsunderlag för klimatanpassning som utmynnar i strategier som främst beaktar översvämning orsakad av höga havsnivåer samt översvämningsrisker till följd av skyfall.

Stigande hav
Länsstyrelsen bedömer att de nivåer som kommunen redovisar i strategin avseende lägsta nivå för ny bebyggelse (3,2 meter) är i underkant. Kommunen har beaktat nivåer i förhållande till nivåer som kan uppnås vid klimatscenario RCP 8.5 /SSP5-8.5 kombinerat med risknivåer för tillfälligt förekom-

mande havsvattenstånd i ett hundraårsperspektiv. Länsstyrelsen gör en annan bedömning än kommunen avseende vilka nivåer som uppkommer och bör tillämpas vid beskrivna klimatscenario och tidsperspektiv.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stads syn på klimatet grundar sig på senaste rönen från FN:s klimatpanel IPCC samt underlag från SMHI. Avvägningar är baserade på branchstandarder av en byggnads ekonomiska livslängd.

Vad gäller havets medelvattennivå anser Länsstyrelsen med hänsyn till klimatpropositionen, hur myndigheter hittills har beaktat medelvattennivåer, samt IPCC:s rekommendationer att den övre nivån för framtida medelvattenstånd (83e percentilen) ska tillämpas. För år 2100 kan medelvattennivån nå nivån +1,2 meter och ca + 2 meter år 2150 (SMHI 2022, https://www.smhi.se/klimat/stigande-havsnivaer/framtida-medelvattenstand-1.165493). Länsstyrelsen bedömer vidare att händelser som är mindre sannolika än en 200-årshändelse, vilket föreslås av Malmö kommun, måste beaktas i planläggningen. Länsstyrelsen menar också att medianvärden för tillfälliga nivåer inte är tillämpbara avseende risker. Om de nivåer för havets medelvattenstånd som Länsstyrelsen bedömer ska tillämpas kombineras med nivån för högsta beräknade havsvattenstånd för Malmö, som uppskattas till 1,9 m (SMHI 2018), erhålls nivåerna + 3,1 m år 2100 och + 3,9 m år 2150. Utöver detta behöver det finnas en säkerhetsmarginal för att beakta effekter av vågor samt vinduppstuvning. Malmös förslag till säkerhetsmarginal på 0,5 m bedömer Länsstyrelsen som rimlig att beakta. Detta innebär att bebyggelse som planeras enligt översiktsplanens rekommendationer riskerar blir översvämmad i de fall den förväntade livslängden sträcker sig längre fram än ca år 2100. Frågan om risk för översvämning kvarstår därför till kommande prövningar, även för områden på 3,2 meter men också för nivåer däröver.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stads syn på klimatet grundar sig på senaste rönen från FN:s klimatpanel IPCC samt underlag från SMHI i kombination med relevanta, vägledande principer (vetenskaplig grund, hantering av risk samt tidsperspektivet) från klimatpropositionen. Malmö stad menar att medianen är det värde som behöver användas för att planeringsnivån ska vara vetenskapligt underbyggd. Medianen är den enda siffra i konfidensintervallet som är additativ med bibehållen sannolikhet. Vidare anger klimatpropositionen att händelser med mycket låg sannolikhet ska användas. Därav använder sig Malmö stad av IPCC:s klimatscenario RCP 8,5. Avvägningar gällande utblick i framtiden är baserade på branschstandarder av en byggnads ekonomiska livslängd vilket otvetydigt följer klimatpropositionens princip ”Tidsperspektivet”.

Kommunens riktlinje om att nivån +2,8 meter ska eftersträvas i planbestämmelser som lägsta nivå för infrastruktur och allmän platsmark kan också bli föremål för prövning. Då tydlig vägledning saknas avseende risk för översvämning i anslutning till vattendrag och för erosion kan Länsstyrelsen också komma att pröva om bebyggelse är lokaliserad till lämplig mark även i sådana lägen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer med synpunkterna gällande översvämningsrisk i anslutning till vattendrag och ett uppmärksamhetsområde för översvämningsrisk samt ett markanspråk för skyddsbehov kring Sege å har lagt till i översiktsplanen av detta skäl. Baserat på SGI:s kartunderlag föreligger mycket/ytterst begränsad erosionsrisk inom kommungränsen vilket också stämmer väl med kommunens egna erfarenheter.

Ett flertal föreslagna områden för ny blandad stadsbebyggelse och nya verksamhetsområden kan, med hänsyn till ÖP Malmös rekommendationer, därför bli svåra att genomföra i sin helhet med hänsyn till risken för översvämning. Som exempel kan nämnas området norr om Bäckaforsvägen i Klagshamn, området väster om kalkbrottsgatan i Bunkeflostrand, området på Ön, de norra delarna av Västra hamnen, och verksamhetsområden i Norra hamnen. Det gäller även för det område som omfattas av *FÖP Nyhamnen.*

- Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om risk för översvämning från havet kvarstår till kommande prövningar, samt att ett flertal områden för ny blandad stadsbebyggelse och nya verksamhetsområden, med hänsyn till Malmös rekommendationer, kan bli svåra att genomföra i sin helhet med hänsyn till risken för översvämning.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad välkomnar länsstyrelsens uppmärksammande av dessa frågeställningar, centrala för att Malmö ska kunna skyddas/bevaras och utvecklas.

Skyfall

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen ska göra plats för skyfallsvatten där så är möjligt och att skyfallsaspekten ska beaktas både vad gäller planering, exploatering, anläggning, underhåll och drift. Vägledningen avseende skyfall innebär att ny bebyggelse och samhällsviktiga verksamheter ska planeras och utformas för att klara ett 100-årsregn. Länsstyrelsen förutsätter att kommunens vägledning tar hänsyn till att ett regn med 100 års återkomsttid även innefattar en klimatfaktor. I eventuella kommande prövningar avseende risken för översvämning kopplat till skyfall avser Länsstyrelsen beakta ett regn med 100 års återkomsttid med en klimatfaktor.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad tar hänsyn till ett förändrat klimat i all fysisk planering. I aktuellt fall genom användande av klimatfaktor. Malmö stad förtydligar detta i översiktsplanen.

Klimatrelaterade risker för den byggda miljön

Kommunen ska i översiktsplanen redovisa risken på skador, på den byggda miljön som är klimatrelaterade och hur dessa risker ska minska eller upphöra. I ÖP Malmö redovisas att arbete pågår med en strategi för kustskydd. Utgångspunkterna för strategin innebär redovisning av etappvisa påbyggnadsbara, punktvisa, inre och yttre skydd mot havsnivåhöjningar samt att skydden ska dimensioneras utifrån konstruktionernas livslängd och vid tidpunkten aktuellt klimatunderlag. Länsstyrelsen ställer sig bakom dessa utgångspunkter som är ett första steg för att skydda staden mot stigande havsnivåer.

Det är vidare positivt att ett markreservat för kustskydd ska utredas och säkerställas. ÖP Malmö redovisar också områden på karta där särskild uppmärksamhet behöver tas till framtida havsnivåhöjningar, dagvattenhantering och skyfall. Kartunderlaget omfattar också ett stort utredningsområde för kustskydd. Detta underlag ger vägledning för att uppmärksamma var riskerna är som störst. Ett antal strategier har tagits fram som utgör underlag för att kunna ta fram åtgärder framöver. Länsstyrelsen bedömer att dessa strategier generellt är en bra utgångspunkt för att framöver kunna genomföra konkreta åtgärder. Exempelvis är det positivt att andelen hårdgjord yta i staden ska minska för ökad infiltrationsförmåga och att vegetationstäckningen och andelen stora träd ska öka. Kommunen behöver framöver arbeta vidare med hur konkreta åtgärder ska kunna genomföras och säkerställas.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: *Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.*

Utfyllnader föreslås som ett alternativ för att bidra till att skydda kusten mot översvämning bl. a. i anslutning till Ön. Länsstyrelsen ser stora svårigheter med att utfyllnader i havet ses som en lösning för att skydda mot översvämning (se vidare kommentarer i avsnittet Miljökvalitetsnormer för vatten).

Länsstyrelsen konstaterar att översiktsplanen saknar en redovisning av kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som är klimatrelaterade avseende ras, skred och erosion samt hur sådana risker ska upphöra eller minska.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Baserat på SGI:s kartunderlag föreligger ingen erosionsrisk inom kommungränsen vilket också stämmer väl med kommunens egna erfarenheter. Kartunderlaget indikerar på ett antal mycket begränsade områden där marklutningen i kombination med underliggande leror ger förutsättning för att skred, teoretiskt, skulle kunna uppstå.

- Sammantaget visar ÖP Malmö goda intentioner för att skydda befintlig och tillkommande bebyggelse. Översiktsplanen utgör däremot inte ett tillräckligt underlag för att visa att framtida kustskydd är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad är medveten om att översiktsplanen är vägledande och har visat i enlighet med plan- och bygglagen hur risker för havsöversvämning kan

minska eller upphöra. Kustskyddsområdet innebär att det ytbehov som framtida sammanhängande kustskydd har säkerställs. Malmö stad agerar utifrån de ansvar och skyldigheter som kommunen har som myndighet, fastighetsägare, verksamhetsutövare samt huvudman enligt svensk lag. I Sverige har de enskilda fastighetsägarna ansvar att skydda sin fastighet och egendom mot översvämningsrisk. I berörda detaljplaner för exploatering säkerställs att de skyddsåtgärder som krävs är genomförbara tekniskt, ekonomiskt och juridiskt.

Samordning mellan kommuner

Länsstyrelsen konstaterar att det i kommande planering finns behov av mellankommunal samordning gällande:

- Nya verksamheter inom i Norra hamnen inom *delområde Norra hamnen, Sege industriområde m.fl.*
- Utveckling inom kommunens havsområde
- Skydd mot översvämning
- Ny blandad stadsbebyggelse och verksamheter inom i norra delen av delområde *Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge*

På en övergripande nivå bekräftar Länsstyrelsen behovet av mellankommunal samordning av frågor gällande infrastruktur och kollektivtrafik.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad instämmer i behovet av mellankommunal samordning avseende de framhållna exemplen.

Remisshantering

Länsstyrelsen har i aktuellt ärende hört följande myndigheter. Observera att detta granskningsyttrande endast tar upp frågor kopplade till Länsstyrelsens uppgifter enligt 3 kap. 16 § PBL.

- Energimyndigheten – synpunkter inkommit
- Försvarsmakten – ej inkommit
- Havs- och vattenmyndigheten – synpunkter inkommit
- Luftfartsverket – ingen erinran
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap – synpunkter av rådgivande karaktär
- Sjöfartsverket - ej inkommit
- Statens geotekniska institut – synpunkter inkommit
- Sveriges geologiska undersökning – synpunkter inkommit
- Svenska kraftnät – ingen erinran
- Trafikverket - synpunkter inkommit

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin med planhandläggare Hanna Tell som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Hanne Romanus, länsarkitekt och enhetschef medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

GENERELLA SYNPUNKTER

Stöd

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar att Malmöbon och sociala aspekter har fått ett större utrymme och anser att föreliggande planförslag på ett föredömligt sätt visar riktningen för Malmös långsiktiga planering. **Fastighetsägarna Syd** ser positivt på översiktsplanen, som på ett tydligt sätt fokuserar på att knyta samman Malmös stadsdelar och sammanföra nya stadsdelar/områden med ett hållbart fokus. De Ambitionen att skapa nära, tät, grön och funktionsblandad stad som attraherar malmöbor att bo, besöka och arbeta i staden kommer stärka Malmö i stort. Sammantaget ställer sig **Region Skåne** positiv till planförslaget.

Helsingborgs stad menar att översiktsplanen utgör ett bra strategiskt dokument med en tydlig vägvisare för investeringar och framtida beslut. Planen beskriver flera områden där Malmö stads höga ambitioner bidrar till regionens bästa, till exempel inom energiförsörjning, masshantering och klimatanpassning. Vidare ser Helsingborg stad mycket positivt på Malmö stads höga ambitioner att uppnå ett klimatneutralt Malmö år 2030. **Lunds kommun** välkomnar att planförslaget fortsatt sätter tydligt fokus på planering för utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen och hållbart resande och möjliggör för infrastruktur som skapar förutsättningar att möta framtidens transportutmaningar. Lunds kommun instämmer i att en ökande pendling i regionen främst ska ske med kollektiva alternativ och ser fortsatt positivt på realisering av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund. **Trelleborgs kommun** är i grunden positiv till Malmös nya översiktsplan. De ställningstaganden som Malmö gör kopplat till inpendling och omkringliggande städer stämmer väl med Trelleborgs kommuns planer och strategidokument. **Burlövs kommun** ser positivt på Malmös övergripande prioritering att kommunen främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen och särskilt vid stationsnära lägen och längs kollektivtrafikstråk

Lunds kommun ser positivt på att Malmös och Lunds pekats ut i Regionplan 2022–2040 som en gemensam nationell tillväxtmotor. På sikt, med nya och starkare kopplingar över kommungränserna, kan Malmö och Lund ta en än viktigare roll i att vara drivande i det regionala sammanhanget och bidra till ökad regional utvecklingskraft. **Trelleborg kommun** ser positivt på att granskningshandlingen lyfter Malmö som en regional inpendlingsstad och har ställningstagande, strategier och riktlinjer kopplade till regional infrastruktur, kollektivtrafik och regional cykling.

Förskolenämnden ställer sig sammantaget positiv till förslaget till översiktsplan för Malmö. Planen bedöms som genomarbetad och balanserar en mängd faktorer och utmaningar kopplat till stadens långsiktiga utveckling. **Fotgängarnas förening** instämmer i den övergripande bedömningen att ett förändrat trafiksystem är förutsättningen för att nå översiktsplanens miljö- och hälsomål de menar att Malmö har goda chanser att lyckas med det tack vare sina geografiska och planmässiga förutsättningar. **Malmö Citysamverkan** framhåller att det är glädjande att såväl gröna som blå miljöer samt ett mångsidigt utbud av mötesplatser får större betydelse i arkitektur och stadsmiljö. Vidare så stöttar Malmö Citysamverkan att Malmö stads uttryckligen ska arbeta tillsammans med näringslivet både för långsiktiga utvecklingsmöjligheter/visioner och för att lösa konkreta frågor för en god näringslivsutveckling, eftersom de är övertygade om att detta är en viktig tillväxtfaktor.

Naturskyddsföreningen Malmö anser att översiktsplanen i många delar innebär en positiv utveckling för Malmö. **Skogsstyrelsen** menar att översiktsplanen ger ett mycket väl genomarbetat intryck och har en tilltalande och snygg design. Den är också lättillgänglig och lätt att navigera i och de lyfter att det är mycket positivt att den tätortsnära naturen värnas om. **SFV** tillstyrker de mål som redovisas och de prioriterade inriktningarna, utbyggnads strategier och planeringsstrategier som tagits fram. **Malmö stads funktionshinderråd** ser positivt på att behov och aspekter kopplat till tillgänglighet, delaktighet, jämlikhet och människors olika behov har inkluderats i översiktsplanen

Saco betonar att de tre prioriterade inriktningarna för utvecklingen av Malmö stad som översiktsplanen tar avstamp i, känns väl valda och motiverade för just det ändamålet. Vidare lyfter Saco att det är glädjande att det finns en förståelse för att frågor som handlar om tillväxt måste integreras med frågor om miljö, klimat, kultur, demokrati och social utsatthet och att det finns en tydligt visad insikt på att vi inte kan möta dessa utmaningar på samma konventionella sätt som vi gör idag, utan vi behöver tänka nytt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna och tar med sig detta i det vidare arbetet med översiktsplanen.

Ifrågasättanden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden vill se en tydligare och mer utförlig analys av de ekonomiska konsekvenserna av stadsplaneringen i översiktsplanen. Utöver att samhällsservicen ska beredas plats i staden behöver föreslagna lokaliseringar för kommande stadsutvecklingsprojekt kompletteras av en analys över de ekonomiska- och verksamhetsrelaterade konsekvenser som förslagen kan komma att få.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret har under processen med att fram en ny översiktsplan parallellt arbetat med ett uppdrag att beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser. Arbetet har bedrivits i samarbete med stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och serviceförvaltningen. Arbetets primära leverans är en modell för kommunalekonomiska konsekvensbedömningar vid långsiktig stadsutveckling. Ambitionen är att under mandatperioden testa modellen, som är den första i sitt slag i Malmö, på ett eller flera stadsutvecklingsprojekt samt att utvärdera och fortsätta att utveckla den.

Kulturnämnden är positiv till att kultur idag i högre utsträckning ses som en integrerad del i stadsutvecklingen och som en självklar beståndsdel i byggandet av den hållbara staden men menar att detta inte fullt ut återspeglas i den aktualiserade översiktsplanen. Vidare anser Kulturnämnden att översiktsplanen inte fullt ut fångar in och speglar Malmö som den dynamiska stad den är. Översiktsplanen behöver kraftfullt lyfta den socialt värdeskapande stadsutvecklingen och vikten av att konst och kultur bevaras och utvecklas samt ange tydliga riktlinjer och strategier som möjliggör detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Socialt värdeskapande stadsutveckling, vikten av konst och kultur samt Malmö som dynamisk stad arbetas in på flera ställen i översiktsplanen. En viktig förutsättning för att konst och kultur bevaras och utvecklas är att det finns tillgång till lokaler för detta. Att befintliga byggnader och lokaler som är lämpliga för exempelvis företagande eller föreningsliv ska värnas framgår på flera ställen i översiktsplanen.

Tekniska nämnden menar att granskningshandlingen bitvis är otydlig och att den röda tråden mellan strategier och riktlinjer saknas. Ibland står saker dubbelt och underrubriker i avsnitt om blandad stadsbebyggelse behandlar frågor som sedan återkommer under tematiska riktlinjer. Tekniska nämnden efterlyser en tydligare stringens i vilka typer av ställningstaganden och vägledningar som formuleras i strategier respektive i riktlinjer och att fler av de formulerade strategierna konkretiseras genom riktlinjer
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontorets ambition är att översiktsplanen ska vara så tydlig som möjligt för efterföljande planering med få upprepningar.

Funktionsstödsnämnden konstaterar att det finns brister i planens funktionshinderperspektiv som, enligt nämnden, inte är genomgripande utan snarare beskrivs som ett särintresse, skiljt från planens övriga målsättningar. Funktionsstödsnämnden efterfrågar därför en bredare tillämpning av universell utformning vilket skulle möjliggöra för ökad inkludering och förbättrad tillgänglighet samtidigt som det skulle minska risken för kategorisering och att gruppers intressen ställs mot varandra. Utgångspunkten för universell utformning bör vara att skapa flexibilitet och öppna upp

för olikhet och mångfald. Men att som i översiktsplanen endast nämna universell utformning i relation till funktionsnedsättning riskerar att skapa kategoriseringar och intressekonflikter – just det som universell utformning är tänkt att motverka och korrigera.

- Under rubriken Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö fastslås att ”trygghet och jämställdhet i stadsrummet ska öka” samt att hälsa och välmående uppnås genom att ”människor känner sig delaktiga”. Hade universell utformning tillämpats som en metod för att uppnå dessa målsättningar skulle planen få en tydligare riktning som även underbygger ’känslan av delaktighet’ med materiella förutsättningar att faktiskt delta på ett tryggt och jämställt vis. Målet om ’känsla av delaktighet’ kan endast uppnås när det korrelerar med egenskaper i det fysiska rummet. Universell utformning är, enligt funktionsstödsnämnden, ett utmärkt sätt att genom fysisk planering uppnå både materiell och upplevd delaktighet.
- Under rubriken Fokus på människans välmående konstateras att en stad som skapar förutsättningar för möten mellan människor med olika bakgrund borgar för god hälsa, välmående och tillit, samt att män, kvinnor, flickor och pojkar använder staden och stadsmiljön på olika sätt. Vidare fastslås att funktionshinder som finns i stadsmiljön utgör en grund för dessa skillnader men att de kan överbryggas genom god planering som skapar förutsättningar för ett mer jämställt och jämlikt samhälle. Också här är det nämndens mening att universell utformning bör inkluderas som en konkret process för att uppnå målsättningarna. Universell utformning eftersträvar funktion och stadsrum som är tillgängliga för alla och har på så vis ett intersektionellt angreppssätt som främjar jämlikt och jämställt deltagande och motverkar kategorisering och intressekonflikter.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Synpunkterna arbetas delvis in i översiktsplanen men stadsbyggnadskontoret ser att det finns ett större behov av att arbeta in universell utformning som metod samt utveckla vad som avses med begrepp som delaktighet, jämställdhet, trygghet när vi beskriver dem i relation till varandra.

Fortsatt process

Fastighetsägarna Syd påtalar att genomförandet av översiktsplanen till stor del kommer att vara beroende av faktorer som inte någon av de enskilda aktörerna själva råder över. Det är därför angeläget att Malmö stad, fastighetsägare, byggherrar och andra drivande aktörer löpande för en dialog kring stadens utveckling och dess etablering av näringsliv och handel.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkten och arbetar ständigt med att utveckla processerna för god dialog och samskapande.

Malmö centrala pensionärsråd efterfrågar tillfälle att ingå i referensgrupper, medborgardialog och i ett tidigt skede få delta i planprocesser. Rådet ser fram emot aktiv samverkan med representanter för oss äldre redan i planeringsprocessen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret uppskattar synpunkten och arbetar för att utveckla formerna för deltagande i dialoger och planprocesser.

Helsingborgs stad vill lyfta fram vikten av fortsatt samspel mellan regionens fyra tillväxtmotorer. Merparten av tillväxten har under flera år skett i västra Skåne, som idag utgör en sammanhängande arbetsmarknadsregion. I detta perspektiv är Malmö en viktig aktör för Helsingborg. Både för att klara framtida kompetensbehov, och för gemensamma satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik. Helsingborgs stad anser att det är viktigt att Skånes kommuner är eniga i synen på regionens utveckling och önskemål om nationella satsningar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret delar synpunkterna och fortsätter gärna dialogerna med Helsingborg och inom ramen för andra regionala sammanhang.

Svedala kommun önskar ett tätare samarbete i frågor rörande kollektivtrafik. Det finns en symbios mellan kranskommunerna och Malmö som regional kärna, där arbetskraften till stor del bor utanför

Malmö och har sin arbetsplats i staden. Om och när kollektivtrafiken läggs om i Malmö, exempelvis likt förändringar med nya linje 150, behöver kranskommunerna tidigt få vara med i dialogen med Skånetrafiken.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i behovet att samarbeta i dessa frågor både mellankommunalt och inom MalmöLundregionen.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation ser gärna ett ökat samarbete kring utformning av idrottsanläggningar. De upplever ofta att arkitekter/konsulter som är involverade i framtagandet av idrottsanläggningar sätter design och estetik framför funktionalitet och brukarperspektiv. Det finns för många exempel på anläggningar i Malmö där idrotten antingen inte involverats alls eller idrottens kunskap inte beaktats vilket resulterat i anläggningar som inte är optimala utifrån ett effektivitets eller brukarperspektiv. Än viktigare blir tidig involverande när ytkrävande anläggningar ska kunna rymma olika verksamheters behov. Vidare lyfter Malmö Idrottsföreningars Samorganisation att en grupp som ofta glöms bort eller kommer lite i skymundan är personer med någon form av funktionsnedsättning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen behandlar främst stadens markanvändning och strategiska utveckling. Samverkan kring idrottsanläggningars utformning är ett intressant utvecklingsområde, men är främst något som bör göras i samverkan med fritidsförvaltningen och serviceförvaltningen i samband med detaljplanering och projektering.

Förskolenämnden uttrycker en oro gällande samhällsservice när befintliga förskolor rivs och marken kommer att behöva vara oanvänd i väntan på sin tidplan i enlighet med prioriteringar inom investeringsramen och behov av platserna. Detta kan även gälla vid nya etableringar där nämndens tidplan inte alltid kan synkronisera med övriga planerande nämnders önskade tidplaner. Det kommer att finnas tomter i staden som ska bebyggas med förskolor men som under en period, upp till flera år, står obebyggda. Likaså finns det många mellanrum i staden, särskilt i utbyggnadsområden, när staden byggs ut och byggs samman. Förskolenämnden efterfrågar därför strategier att hantera dessa tillfälliga luckor i stadsbilden och hur de skulle kunna bidra till exempelvis barnens utemiljöer. Tillfälliga parker eller andra besöksmål för barn kan för ett barn vara beständiga en hel barndom medan det i ett planeringsmässigt perspektiv är av tillfällig karaktär.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En tydligare strategi för hur staden kan jobba med tillfällig användning av mark som inväntar utbyggnad eller planering är en fråga som skulle behöva utvecklas inom Malmö stad. Sådan mark utgör en till stor del outnyttjad resurs för staden och malmöborna. Att specifikt använda vilande skoltomter till att stärka barns utevistelse och lek är en intressant idé. Stadsbyggnadskontoret samverkar gärna i frågan.

Svensk Handel anser att handeln behöver involveras tidigt i planeringsprocesser, och handelsutredningar bör löpande genomföras så att aktuell kompetens finns om handelns förutsättningar. En handelsutredning kan med fördel ligga till grund för en handelspolicy för var i staden handel ska finnas, i vilken storlek och på vilket sätt. Handelspolicyn kan, och bör knytas mot översiktsplan och infrastruktursatsningar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: *Handelsutredningar görs idag i vissa förstudier och olika typer av plandokument. Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om ett bredare angreppssätt och tar den med i diskussioner om fortsatt arbete.*

Malmö Ideella lyfter förslaget att skapa en engagemangskarta för öka delaktigheten i staden och synliggöra platser i staden som lever med demokrati. En ny karta precis som vi har en cykelkarta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret uppfattar detta som ett önskemål om en karta som visar var i staden malmöbor kan engagera sig och delta i samhällslivet. Det är en intressant idé men ryms inte inom översiktsplanen. Syfte och innehåll i en sådan karta behöver förtydligas. Initiativet skickas vidare till Kultur- respektive Fritidsförvaltningen.

Grundskolenämnden anser att grundskolan, en avgörande förutsättning för stadens hållbara utveckling, samt barns plats i staden, bör ges större plats i kommunens mest långsiktiga styrdokument. Nämnden påtalar även vikten av ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv kopplat till stadsplaneringen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Både planering för grundskolan och barns villkor har till antagandet lyfts tydligare i översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret har under processen med att fram en ny översiktsplan parallellt arbetat med ett uppdrag att beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser. Arbetet har bedrivits i samarbete med stadskontoret, fastighets- och gatukontoret och serviceförvaltningen. Arbetets primära leverans är en modell för kommunalekonomiska konsekvensbedömningar vid långsiktig stadsutveckling. Ambitionen är att under mandatperioden testa modellen, som är den första i sitt slag i Malmö, på ett eller flera stadsutvecklingsprojekt samt att utvärdera och fortsätta att utveckla den. Parallellt med översiktsplaneprocessen har även ett arbete påbörjats för bedömningar av långsiktiga lokalbehov i staden, lett av stadskontoret. Tidiga resultat från detta arbete har lagts in som underlag till översiktsplanen (*kapacitet i utbyggnadsområden*) där exempelvis behov av grund- och förskolor i utbyggnadsområden tydliggörs.

Region Skåne förespråkar att skapa en större digital enhetlighet inom den översiktliga planeringen då det underlättar för deras arbete och skapar förutsättningar för ett mer effektivt mellankommunalt och regionalt samarbete. Med utgångspunkt från ovanstående vill Region Skåne uppmuntra Malmö stad att använda Boverkets ÖP-modell som stöd för informationsstrukturen i översiktsplanens kartor. ÖP-modellen är Boverkets förslag till en datalagringsmodell för översiktsplanekartor och är en viktig del av arbetet med digitalisering av samhällsbyggnadsprocessen. Även **SGU** efterfrågar en större enhetlighet gällande den digitala översiktsplanen då det avsevärt skulle underlätta granskning och användning av planer genom såväl myndigheter som allmänhet. Malmö kommuns (mfl. kommuners) onlinekarta kan sannolikt förbättras i flera avseenden rörande innehåll, tematisk indelning för att redovisa idag tillgänglig information och möjliggöra en mer effektiv analys av hur olika tematiska riskfaktorer kan påverka markanvändning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att digitalisering och ökad enhetlighet i kartutfromning skulle underlätta läsbarhet och användning. Dock var Boverkets ÖP-modell varken beslutad eller färdig när revideringen av denna översiktsplan startades. De utkast som finns motsvarar inte helt de behov som finns i Malmö. Malmö stad har därför valt att avvakta användandet av denna modell.

SGU betonar att det är positivt att kommunen anger aktiva webbadresser för vidaregående information, exempelvis till respektive myndighets karttjänster och dokument, detta höjer användarvänligheten avsevärt. Dock saknas en sammanställning. Det kan vara lämpligt att i planhandlingar ha ett kapitel med använda referenser i slutet av dokumentet där dessa listas översiktligt och användare enkelt kan se vem som publicerat dokumenten/tillhandahåller webbsidan, på ett ställe se alla citerade referenser från en specifik myndighet, samt genom att öppna webblänk besöka den använda informationskällan.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I samband med publicering av antagen översiktsplan avser stadsbyggnadskontoret även publicera en lista över referenser och hänvisningar i översiktsplanen.

Burlövs kommun framhåller att det i Burlövs kommun pågår omvandling av sockerbruksområdet och Wennerts väg, båda tidigare industriområden i anslutning till gränsen mot Malmö. Hur denna utveckling möts upp i Malmö, särskilt längs Lundavägen, blir viktigt för att bryta barriärer mellan de båda kommunerna. Burlövs kommun ser positivt på att ”stadsplaneringen bidrar till att överbrygga fysiska och upplevda barriärer så att människors sociala ytor och influensområden vidgas” och poängterar vikten av dialog mellan kommunerna för att ytterligare främja nämnda planering mellan kommunerna.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är av stor vikt att en dialog om planering i gränsområden förs mellan grannkommunerna för att bryta barriärer. Översiktsplanen kompletteras med övergripande ställningstagande i avsnittet med regionala frågor.

Tekniska nämnden framhåller att alla strategier och mål inte kan tillgodoses i samtliga detaljplaner, men genom att tänka större kan vi uppnå en positiv förflyttning. För att veta att stadsplaneringen i stort följer översiktsplanens riktning och intentioner behöver det följas upp. Genom att definiera och följa indikatorer och nyckeltal i efterföljande planering och genomförande kan vi följa utvecklingen och få bättre kunskap om hur målkonflikter hanteras i stadsplaneringen. Som utgångspunkt för en sådan uppföljning och för att kunna analysera hur olika miljöer och värden påverkas genom förändringar i stadsmiljön behövs nulägesinventeringar inom en rad olika områden. Det är positivt att avsnittet om genomförande av översiktsplanen adresserar detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och vill framföra att översiktsplanen kontinuerligt utvärderas på många olika sätt.

För **MKB Fastighets AB** är översiktsplanen ett centralt och konkret vägledande dokument för bolagets långsiktiga planering. Därför vill bolaget återigen lyfta fram betydelsen av att den färdiga översiktsplanen ges en ökad tydlighet gällande förhållandet mellan de många ambitioner, prioriteringar och strategier som formuleras. Detta för att undvika målkonflikter och främja att utvecklingen går åt önskvärt håll. Vikten av prioriteringar aktualiseras inte minst av att nyproduktion sker i alltmer komplexa lägen vilket innebär utmaningar gällande bland annat närhet till spår och buller.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen uttrycker stadens planeringsinriktning och ambitionen är att översiktsplanen ska vara så tydlig som möjligt. Samtidigt ska planen vara flexibel och långsiktigt hållbar. Översiktsplanen sätter ramarna för planeringen men många avvägningar och beslut avgörs i den efterföljande planeringen där mer omfattande/detaljerade utredningar är möjliga. I de platsspecifika riktlinjerna görs fler avvägningar och prioriteringar.

Miljökonsekvensbeskrivning/Hållbarhetsbedömning

Arbetsmarknads- och socialnämnden har vid bland annat översiktsplanens samråd framhållit vikten av att göra en konsekvensbedömning av översiktsplanen för att på ett bättre sätt framföra vad för typ av sociala konsekvenser översiktsplanen kan bidra till. Nämnden välkomnar därmed det underlag som nu har upprättats i form av en hållbarhetsbedömning av översiktsplanen utifrån social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Underlaget ger en tydlig bild över de rådande målkonflikter som finns i staden och hur vi bör hantera dem och vilka konsekvenser det annars kan få. Hållbarhetsbedömningen kompletterar översiktsplanen på ett gott sätt där bland annat långsiktiga perspektiv på investeringar tas upp som knäckfrågor för att Malmö ska utvecklas hållbart.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Miljönämnden anser att det är angeläget att hållbarhetsbedömningens slutsatser, samt kopplingen till de globala hållbarhetsmålen, på ett tydligare sätt integreras i översiktsplanens huvuddokument. Miljönämnden anser att dokumentet som helhet håller hög kvalitet och att det är positivt att de globala målen har satts i sin Malmö-kontext. Däremot anser nämnden att det är svårt att se hur dokumentet kommer att beaktas och påverka implementeringen av översiktsplanen i detaljplaner, bygglovs- och exploateringsskeden. Då översiktsplanen inte tar ställning i målkonflikter och då planprocessen styrs av plan- och bygglagen, som är en exploateringslagstiftning, riskerar andra värden än byggande ändå att få stå tillbaka. Miljönämnden anser därför att dokumentet behöver konkretiseras i detta perspektiv. Miljönämnden ger flera förslag på justeringar för att förtydliga Hållbarhetsbedömning och MKB.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen med tillhörande *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning* justeras enligt miljönämndens önskemål med viss justering.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart

Fastighetsägarna Syd framhåller att en ny social bostadspolitik behöver utformas. Kommuner, som Malmö, behöver tydligare verktyg för att agera efter de behov som finns. Det är bra att kommunen har beslutat att agera med tydligare helhetsgrepp och genom att ta stöd av marknadens aktörer, forskning och experter på området. Social rörlighet ska primärt främjas genom tillgång till arbete och utbildning, men utan boende är det svårt att tillgodogöra sig någotdera. De ekonomiska stöden som går direkt till hushållen behöver ses över. Bostadsbidrag och bostadstillägg behöver höjas och göras tillgängliga för fler Malmöbor. Inför också förhandsbesked om rätt till bostadsbidrag för att möjliggöra inträde på bostadsmarknaden.

Vidare lyfter Fastighetsägarna Syd att det behövs ett nära samarbete och samverkan med kommuner för att skapa incitament, bland annat genom stöd för sociala insatser. En fastighetsägare är inte en socionom, så stöd och tydligt ramverk behövs komma på plats. Där behövs såväl arbetsmarknadsinsatser för att hjälpa dem som står långt från arbetsmarknaden att komma i arbete men också när problem uppstår med en hyresgäst.

De hyresvärdar som sänker tillträdeskraven kan behöva ersätta detta med andra garantier och insatser. För detta krävs vidare att hyresvärdar erbjuds samverkan och ett aktivt stöd från exempelvis kommunernas boendestödjande verksamhet och socialtjänsten.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i Fastighetsägarna Syds synpunkter kring bostadspolitiska åtgärder av olika slag och behov av samverkan mellan bostadsmarknadens aktörer men menar att de frågor som lyfts främst berör arbetet med bostadsförsörjning, snarare än översiktlig planering. När det gäller den nationella bostadspolitiken ska Malmö stad enligt *Bostadsförsörjningsprogram för Malmö 2022–26* aktivt påverka bostadspolitiken som förs på riksplanet och i detta verka för en bostadspolitik med helhetssyn som möjliggör för alla att kunna få en egen bostad av god kvalitet.

Jordens vänner Malmö-Lund påtalar att 'Grön tillväxt' är ett begrepp som måste användas med försiktighet då de menar att man inte kan konsumera sig till hållbarhet. Därför förespråkar de en cirkulär ekonomi där man tar vara på alla resurser, minskar avfallsmängden, stödjer återbruk, reparationer och återvinning, minskar matsvinn och transporter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad har som mål i *Miljöprogram för Malmö stad 2021-2030* att vara en nettonollCO2-organisation senast år 2030. Likaså har staden fattat beslut om Strategi för klimatneutralt byggande med sikte på klimatneutralitet år 2030. Den cirkulära ekonomin är en viktig del för att nå målen. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att återbruk och cirkularitet behöver vara det självklara valet så långt det är möjligt.

Skanska önskar att staden även lyfter effektivt nyttjande av markresurser som en punkt att arbeta med, och då att bygga på höjden för att minska klimatpåverkan från byggnationen samt effektiv markanvändning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Enligt de studier som stadsbyggnadskontoret har fått ta del av finns det en ganska stor klimatpåverkan när det kommer till höga hus. Med höga hus ökar generellt materialåtgång, konstruktions- och bärighetskrav och en ökad tyngd på en begränsad yta. Det kan komma att påverka det aktuella markområdet, men det kan även komma att påverka markområden i dess närhet negativt genom påverkan på markvatten etc. Däremot håller stadsbyggnadskontoret med om att effektivt nyttjande av markresurser är viktigt att beakta i sammanband med resurseffektivt och klimatneutralt byggande.

Globala, nationella och regionala mål blir lokala

Funktionsstödsnämnden saknar kopplingen till FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och påpekar att Sverige sedan 2009 är juridiskt bunden av konventionen vars syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheterna för personer med funktionsnedsättning - bland annat genom principer om tillgänglighet, självständighet och delaktighet. Genom riksdagsbeslut från 2017 har konventionens koppling till målen för den svenska funktionshinderspolitiken också tydliggjorts och särskilt fokus riktas mot principen om universell utformning och befintliga brister i tillgänglighet. Med tanke på konventionens starka koppling till den översiktliga planeringen och den svenska funktionshinderspolitiken menar funktionsstödsnämnden att den bör inkluderas i översiktsplanen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Universell utformning har i översiktsplanen tydliggjorts som utgångspunkt för planering utifrån FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Miljönämnden anser att det vore önskvärt med en ökad stringens för att förtydliga hur de globala och nationella målen tas ner på lokal nivå. En egen rubrik för Lokala mål saknas och en sådan skulle kunna bidra till ökad tydlighet. Här kunde miljöprogrammet och andra relevanta måldokument beskrivas kortfattat samt kanske även mål från kommissionen för social hållbarhet och kommissionen för hållbar tillväxt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En stor del av översiktsplanen syftar till att omsätta globala och nationella mål till en lokal nivå. Översiktsplanen hänvisar till lokala styrdokument under respektive strategiområde och har utvecklat avsnitt om målstruktur.

Malmö i sitt regionala sammanhang

Region Skåne framför att sedan samrådet för översiktsplan för Malmö har Regionplan för Skåne 2022–2040 antagits och vunnit laga kraft. Texten under rubriken ”Malmö i sitt regionala sammanhang” är inte längre aktuell och behöver uppdateras. Strategier för det flerkärniga Skåne upphävdes i samband med att regionplanen antogs.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret beaktar synpunkten och ändrar i översiktsplanen.

Helsingborgs stad önskar att planen ännu tydligare uttalar våra gemensamma skånska prioriteringar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen redovisar ställningstaganden kring regionala prioriteringar inom ett flertal olika strategiområden (exempelvis avsnitt som rör trafik och infrastruktur, näringsliv med flera) samt anger ett flertal regionala planer och överenskommelser som är relevanta för översiktsplaneringen och den fortsatta utvecklingen.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation ser tillgång till anläggningar och idrottsmiljöer som en stor utmaning för idrotten och idrottsföreningar där det krävs regional samverkan. Särskilt för idrotter med mer särskilda krav på lokalisering och publika arenor/större specialidrottsarenor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer att regional samverkan kring fritidsanläggningar är en viktig fråga för en effektiv och hållbar fritidsplanering i en tät stad. Det är dock främst fritidsförvaltningen som behöver samordna frågan om behovsanalyser och samverkansstrategier för Malmös idrotts- och fritidsanläggningar.

SGU anser att ett antal frågor rörande olika typer av risker bör hanteras som mellankommunala intressen. Samarbete över kommungränser rörande riskbedömning och -hantering, tex. rörande översvämningsrisk är värdefull. I ett större planperspektiv som tex. kommunens översiktsplan innebär är även materialförsörjning och dricksvattenförsörjning sådana typiska frågor. Översiktsplanen nämner att mellankommunala förhållanden skall beaktas i planeringen och definierar dessa övergripande

men SGU efterfrågar konkreta exempel. **Peder Kristiansson** menar att förslaget till översiktsplan visar på många utmaningar där den förhöjda havsnivån sticker ut som en av de absolut största. För att på bästa sätt möta dessa utmaningar behövs bland annat samverkan på bred front, över och långt över kommungränsen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad har tillsammans med Burlövs kommun och Länsstyrelsen Skåne identifierat att det föreligger ett mellankommunalt intresse kring Sege å för att hantera den framtida översvämningsrisken utmed ån. Denna beror framför allt på kapaciteten i de avvattningsföretag som finns utmed Sege ås avrinningsområde. Trafikverket har ett stort ansvar att skydda sina samhällsviktiga funktioner som ligger inom område med översvämningsrisk. Malmö stad agerar utifrån de ansvar och skyldigheter som kommunen har som fastighetsägare och verksamhetsutövare. I Sverige har enskilda fastighetsägare ansvar för att skydda sina fastigheter och egendom. Staten har ett stort övergripande ansvar för hantering av statens samhällsviktiga intressen.

Genomförande av översiktsplanen

Arbetsmarknads- och socialnämnden understryker vikten av att kontinuerligt analysera konsekvenser av hur planeringen påverkar olika grupper. Analyserna bör med fördel göras av flera olika professioner och kunskapsbärare för att ge ett helhetsperspektiv, anser nämnden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret tillämpar sociala konsekvensbedömningar (SKB) i relevanta planprocesser. Detta finns inskrivet i översiktsplanen. Verktyget utvecklas kontinuerligt, just nu med fokus på att tidigare lyfta sociala hållbarhetsaspekter tillsammans med en bredd av aktörer för att kunna prioritera planens målsättningar utifrån önskat helhetsperspektiv. En viktig aspekt är att tidigt i planprocessen tillgodogöra sig lokal kunskap genom involvering med boende och verksamma i planens närområde.

Fastighetsägarna Syd lyfter att det vid nybyggnation av en blandad stad även behövs en blandad ägarstruktur. Blir det för svårt för mindre fastighetsägare att bygga i Malmö, är risken att man bygger i andra kommuner. Eller väljer att inte bygga alls. Genomförandet av översiktsplanen kommer till stor del att vara beroende av faktorer som inte någon av de enskilda aktörerna själva råder över. Det är därför angeläget att Malmö stad, fastighetsägare, byggherrar och andra drivande aktörer löpande för en dialog kring områdets utveckling och dess etablering av näringsliv och handel. Och därmed inte låser fast sig i alltför detaljerade mål eller förväntningar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i vikten av en blandad ägarstruktur för olika områden i Malmö. Stadsbyggnadskontoret instämmer också i att det krävs gemensamma ansträngningar och god dialog för genomförandet av översiktsplanen. Detta är dock inte unikt för genomförandet av just denna översiktsplan, utan ett måste i alla samhällsbyggnadsprocesser eftersom det är många aktörer som deltar i utvecklingen av staden. Stadsbyggnadskontoret har höga ambitioner om att fortsätta utveckla dialoger och processer och noterar önskan om att inte låsa fast sig i allt för detaljerade mål eller förväntningar.

PRIORITERADE INRIKTNINGAR

Malmös som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning

Arbetsmarknads- och socialnämnden instämmer i att det behövs fler arbetstillfällen och möjlighet till egen försörjning för att säkra Malmöbornas fortsatta välfärd. Nämnden ser positivt på att den strategiska inriktningen av arbetstillfällen har breddats och svarar nu mot fler målgrupper såsom inom tillverkningsindustrin, lagerlogistik och hamnverksamhet. Arbetsmarknads- och socialnämnden bedömer att planerna på ett framtida metrosystem är ett viktigt steg i att bredda arbetsmarknaden för Malmöborna genom att tillgängliggöra fler arbetsplatser inom pendlingsavstånd.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i och noterar synpunkterna.

Malmö stads funktionshinderråd efterfrågar ett tillägg av Agenda 2030 mål nummer 4, god utbildning för alla. Tillägget bör göras eftersom tillgången till god och likvärdig utbildning i hög grad påverkar människors möjligheter till sysselsättning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Flera av de globala målen tangerar flera av de prioriterade inriktningarna och för att inte göra upprepningar har respektive mål placerats under den prioriterade inriktning som bedöms mest relevant. Mål 4 lyfts under *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö.*

Tekniska nämnden framför att det är viktigt att Malmös vuxenutbildning håller en hög nivå för att komma till bukt med hög arbetslöshet och att få fler Malmöbor i sysselsättning. Vuxenutbildningen är även ett viktigt integrationsverktyg. Detta inkluderas med fördel under stycket *Stärk utbildnings- och forskningsmiljöerna.*
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Vikten av väl fungerande skolor och utbildning, inklusive vuxenutbildning, har utvecklats i de prioriterade inriktningarna (särskilt under *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö*). Utbildning har, tillsammans med bostad och försörjning, bland annat lagts till som förutsättning för en god hälsa.

Saco menar att för att Malmö ska kunna byggas hållbart måste förutsättningar ges för god arbetsmiljö. För detta krävs en minskad personalomsättning och minskad ohälsa bland personalen. Hur detta uppnås är ett perspektiv som Saco upplever som bortglömt i översiktsplanen. Saco saknar ett resonemang, som tar avstamp i forskningen, kring hur vi bygger framtidens arbetsplatser som är anpassade efter de nya krav som kommer att ställas, där medarbetaren sätts i fokus med lokaler och teknik som stödjande.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att frågeställningen inte ryms inom översiktsplanen.

Fabian Heuvers betonar att inriktningen "Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning" är den viktigaste då det är genom den miljövänliga tillväxten och den ökade sysselsättningen som staden kommer att kunna blomstra som mest.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Miljönämnden ser gärna att avsnittet kompletteras med information om hur staden hanterar energiförsörjningen då det kommer att vara av avgörande betydelse för näringslivets framtida utveckling. Miljönämnden föreslår därför att inriktningen kompletteras med en ny underrubrik och text och ger i sitt yttrande förslag på formuleringar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkten och kompletterar översiktsplanen enligt förslaget med viss justering.

Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, Grundskolenämnden och **Förskolenämnden** ser positivt på att ett socialt hållbarhetsperspektiv och mer specifikt ett barnperspektiv i föreliggande förslag ges större utrymme jämfört med tidigare översiktsplaner. Vikten av ett barnperspektiv lyfts särskilt kopplat till trafikplanering och bostadsmiljöer, men borde kunna integreras mer genomgående i översiktsplanen vilket även **Förskolenämnden** betonar samtidigt som de menar att översiktsplanen tydligare bör lyfta prioriteringar kring närhet till förskola och förskoleplatser i utbyggnadsområden. **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** saknar en beskrivning av specifika platser för barn och ungdomar i staden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Att barnkonventionen nu är lag föranleder att perspektivet synliggörs ytterligare i översiktsplanen, och utrymmet för detta har ökat enligt beskrivning ovan. Däremot pekas specifika platser för förskolor eller barn och ungas mötesplatser inte ut i översiktsplanen, utan först i efterföljande planeringssteg. I ett av översiktsplanens underlag (*kapacitet i utbyggnadsområden*) tydliggörs dock behovet av exempelvis för- och grundskolor i de respektive utbyggnadsområdena. I översiktsplanen pekas platser för park, natur och fritid ut, där barn är en viktig målgrupp och användare. I de sociala konsekvensbedömningar (SKB) som görs på relevanta planer ingår barnperspektivet som ett bland flera perspektiv. En bedömning av närhet till förskola är en av många aspekter som beaktas. Platser för barn, precis som andra grupper, ska finnas i hela Malmö, vilket tydligt framgår i de prioriterade inriktningarna och i strategier för exempelvis samhällsservice. En barnkonsekvensbedömning av översiktsplanens kommer att redovisas till antagandet.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det i översiktsplanens prioriterade inriktningar är ett tydligt barnperspektiv men i planens strategier så skulle barnperspektivet behövt konkretiseras och synliggöras ytterligare. **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** och **Fotgängarnas förening** vill framföra att i och med att barnkonventionen blivit svensk lagstiftning bör en barnkonsekvensanalys (BKA) vara en del av översiktsplanen. **Förskolenämnden** bedömer att en barnkonsekvensanalys skulle öka förutsättningarna för goda planeringsförutsättningar för förskolor och att nödvändig mark avsätts och efterfrågar därmed en BKA kopplat till stadens långsiktiga översiktsplanering som bilaga.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Den här översiktsplanen har ett upplägg som skiljer sig ifrån den tidigare översiktsplanen. Sociala värden och enskilda målgrupper synliggörs i det inledande kapitlet med övergripande mål och prioriterade inriktningar. Enskilda grupper skrivs därefter i huvudsak inte ut i de olika strategierna.

I samband med antagandet av översiktsplanen så kommer en barnkonsekvensbedömning av översiktsplanen att redovisas. Barnkonsekvensbedömning görs inte enbart som en del av fysisk planering, utan flera förvaltningar gör redan idag barnkonsekvensbedömning på beslut som rör barn inom sina processer och ansvarsområden.

Arbetsmarknads- och socialnämnden välkomnar planens ambition att öka delaktigheten i planeringsprocesserna och utveckla metoder för ett representativt deltagande. Nämnden ser ett stort värde i samverkan med civilsamhället och ett möjliggörande av lokala initiativ för en träffsäker planering utefter faktiska behov. **Kulturnämnden** efterlyser att delen som handlar om delaktighet och ökad tillit utvecklas. Denna del behöver tydligare fokusera på hur stadsutvecklingen kan bidra till ökad delaktighet. Det behöver tydliggöras att stadsutvecklingen ska ta hänsyn till Malmöbornas upplevelse och användning av staden och att dialog, medskapande, lokal kunskap och förankring därför ska vara en grund för arbetet. Vidare bör det framgå att den inkluderande staden är en förutsättning för delaktighet och att stadsplaneringen ska möjliggöra för alla Malmöbor, oavsett ålder och funktionsförmåga, att röra sig i stadsrummet och delta i stadens utbud. Det bör också framgå att en viktig förutsättning för delaktighet är en jämn fördelning över staden av t ex rekreation, idrott, mötesplatser, kultur och nöjen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer med synpunkterna om delaktighet och att detta behöver utvecklas i översiktsplanen. Justeringar görs utifrån synpunkterna. Gällande delaktighet är planering och utveckling av staden en möjlighet att bidra till den

demokratiska utvecklingen i Malmö och ett redskap för att stärka demokratin. Det är också en viktig metod för att samla in lokal kunskap inför stadsutveckling eller förändring i stadsmiljön. Gällande den inkluderande staden behöver universell utformning arbetas in som metod i nästa översiktsplan.

Malmö centrala pensionärsråd ser det som positivt att man i översiktsplanen skriver att även äldre och personer med funktionsnedsättningar ska lyftas fram i planeringen. Att äldre involveras i processen och att man vid konsekvensbeskrivningar också tar med äldre är viktigt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Jordens vänner Malmö-Lund vill slå ett slag för praktiska verksamheter vid skolorna kring matförsörjning, hållbara transporter och energi. Att börja med medskapande processer i tidig ålder borde kunna öka medvetenheten om lösningar men även utmaningar och vilken roll Malmö kan spela lokalt och i världen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Alla åldersgruppers synpunkter och lokala kunskap ska beaktas i planarbetet. Stadsbyggnadskontoret arbetar med medskapande processer i tidig ålder, exempelvis i *Naturvårdsplan för Malmö stad*, *Planprogram för Klagshamn* och *Fördjupad översiktsplan för Jägersro*. Barn och ungas involvering är ett utvecklingsarbete som vi i nuläget testar nya metoder för. Detta förtydligas som egen strategi i översiktsplanen.

Malmö Ideella framför att det aktiva medborgarskapet behöver hitta sina platser i Malmö. Det behöver planeras in i nya områden och det behöver synliggöras i områden som förtätas. Det aktiva medborgarskapet är det vi tillsammans gör och skapar i form av aktiviteter i vardagen som kultur, föreningsliv och enskilda aktiviteter. Detta byggande av ”kitt,” eller aktivt medborgarskap borde ingå i den framåtsyftande levande stadens översiktsplan. **Peder Kristiansson** vill understryka behovet av billiga lokaler till föreningslivet då det ökar möjligheten att ta del av och skapa kultur, samt delta i fritidsaktiviteter och föreningsliv.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i behovet av lokaler till Malmös förenings- och kulturliv. Denna typ av mötesplatser stärker individers välmående och samhällets resiliens och bör lyftas som en väsentlig del av infrastrukturen i en hållbar stad. Detta förtydligas till antagandet av översiktsplanen. En samverkan mellan kulturförvaltningen och stadsbyggnadskontoret för att stärka kulturen i stadsplaneringen påbörjades under 2021 och strategier för att lösa lokalbehovet för aktörer inom föreningslivet och kultursektorn är en fråga som har stor fokus inom detta projekt.

Fastighetsägarna Syd ser gärna ett ökat arbete med Business Improvement District (BID) då det gör skillnad när fastighetsägare, näringsidkare och medborgare tillsammans med kommun och polis samverkar för att trygga enskilda bostadsområden och för platsutveckling. Vi ser att en fortsatt användning av långsiktiga arbetssätt gagnar såväl staden som enskilda bostadsområden väl.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: BID är ett av flera arbetssätt för att utveckla platser i staden. Behov av nya samarbetsformer synliggörs i översiktsplanens genomförandeavsnitt. BID drivs framför allt av fastighetsägare, men fastighets- och gatukontoret arbetar också kontinuerligt med att utveckla BID.

Fritidsnämnden påtalar att det är viktigt att det finns en tydlighet i hur värden som rekreation, fritid och möjligheter till fysisk aktivitet ska vägas och hanteras vid en förtätning. Dessa behov är inte särskilt reglerade, och de drivs oftast inte av enskilda aktörers ekonomiska intressen. Om till exempel barns behov av fritidsaktiviteter framöver ska tillgodoses genom närhet till lekplatser, stora parker, naturområden och fritidsanläggningar (granskningshandlingen s. 18) behövs beskrivningar av hur det kan uppnås.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Parallellt med framtagandet av översiktsplanen pågår ett arbete, lett från stadskontoret, om behov av långsiktiga behov av mark och lokaler för samhällsservice. Resultatet är tänkt att läggas in i underlaget *Kapacitet i utbyggnadsområden* så att behov tydliggörs

tidigt och att nästkommande planeringsled får rätt förutsättningar. Ytkrävande fritidsanläggningar ingår i detta arbete. Hur dessa funktioner ska uppnås beskrivs i översiktsplanens genomförandeavsnitt.

Arbetsmarknads- och socialnämnden framhåller vikten av att området hälsa har fått ta plats i översiktsplanen och ställer sig positiva till att behovet av fler och bättre mötesplatser över hela Malmö under alla årstider lyfts i planförslaget. Nämnden vill framhålla att det i delar av staden, där trångboddheten är större, finns ett ytterligare behov av mötesplatser där boende kan träffas. Detta skulle kunna lyftas fram och prioriteras tydligare i planförslaget. **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation** beskriver att det på flera ställen i översiktsplanen lyfts behov av mötesplatser, parker, naturområden, möjlighet till stadsodling, vattenmiljöer och andra inslag i staden som förbättrar malmöbornas hälsa och rekreationsmöjligheter. Malmö Idrottsföreningars Samorganisation önskar ett än tydligare ställningstagande kring vikten av idrottsplatser, fotbollsplaner och andra aktivitetsytor i hela Malmö.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Behovet av mötesplatser för malmöborna framhålls relativt tydligt i översiktsplanen, till exempel under prioriterade inriktningar där *Skapa fler och bättre mötesplatser för alla* är en inriktning. Även behovet av grönska och gröna mötesplatser anses lyftas tydligt i planen under inriktningen *En nära, tät, grön och funktionsblandad stad*. I översiktsplanen anges även att den yttre miljön särskilt ska prioriteras och utvecklas i områden med stor barnfattigdom och trångboddhet. Översiktsplanen kompletteras med att dessa områden ska prioriteras gällande tillgång och tillgänglighet till parker och naturområden. Vikten av fritid för hälsa och välfärd lyfts även under inriktningen *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö*, och vikten av fritidsanläggningar lyfts tydligare i detta avsnitt. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det ibland finns ett behov av att arbeta kompensatoriskt för att uppnå ett jämlikt utfall. Bedömningen av detta behöver dock göras mer områdesspecifikt under ett planarbete.

Tekniska nämnden saknar en beskrivning av stadsplaneringen som verktyg för att främja hälsa genom rörelse under stycket *Verka för en hälsosam stad*. Infrastruktur och stadsplanering som främjar aktiv mobilitet bidrar både till Malmöbornas hälsa, jämlikhet i transportsystemet och utjämning av socioekonomiska skillnader.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga i frågan och kompletterar stycket under *Verka för en hälsosam stad* enligt synpunkten.

Malmö stads funktionshinderråd föreslår att omformulera första stycket på s.17 och att *oavsett funktionsförmåga* läggs till. Det blir då enligt följande "En god livsmiljö är trygg, jämställd och hälsosam för alla åldersgrupper oavsett funktionsförmåga."
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer och ändrar skrivningen.

Kulturnämnden önskar att delen som handlar om trygghet och jämställdhet i stadsrummet utvecklas. Denna del är väldigt allmänt hållen och behöver konkretiseras framför allt gällande hur stadsplaneringen bidrar till ökad trygghet. Lyft vikten av väl gestaltade och belysta offentliga platser, överblickbara stadsrum samt lokaler i bottenvåningarna. Lyft också vikten av att stadens olika områden och platser är väl omhändertagna och att åtgärder såsom upprustning och underhåll har betydelse för den upplevda tryggheten.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Trygghet och jämställdhet i stadsrummet har utvecklats i olika delar av översiktsplanen till antagandet.

Kulturnämnden efterfrågar att en del som handlar om kulturlivet läggs till. I nuvarande skrivning finns en del om mötesplatser, vilken är välformulerad och viktig och täcker in en del av kulturlivets roll och funktion. Stadens kulturliv och kulturutbud är dock, och bör vara, mycket mer än en mötesplats. Därför behöver inriktningen kompletteras med en egen underrubrik om kulturlivet. Här

bör det framgå att Malmös kulturliv är brett och mångfacetterat och består av ett ekosystem av offentliga, kommersiella och fria aktörer. Det bör också framgå att kulturlivet i hög utsträckning bidrar till stadens attraktivitet och är en anledning för många att bo och leva i Malmö. Vikten av att det finns ett levande kulturliv i alla delar av staden bör också framgå och att stadsplaneringen ska möjliggöra för kultur- och föreningslokaler, ateljéer och offentliga rum för skapande i varje stadsdel. Likaså ska bibliotek, allaktivitetshus och kulturskolan finnas med god spridning. Det bör också framgå att stadsplaneringen ska värna befintligt kulturliv i omvandlingsområden och skapa förutsättningar för nya kulturverksamheter och yttringar att utvecklas i den växande staden. Stadsplaneringen ska också planera för de professionella kulturverksamheternas behov. Samverkan mellan stadens förvaltningar, bolag, kulturaktörer, och fastighetsutvecklare är särskilt viktigt för att säkerställa kulturens plats i den växande och förtätade staden, vilket också bör framgå. En förutsättning för att kunna planera för kulturen i stadens exploaterings- och omvandlingsområden är en väl förankrad kunskap om det lokala kulturlivet samt behov och förutsättningar i området. För att säkerställa detta samverkar nu stadsbyggnadskontoret och kulturnämnden för att, som en del av planprocessen, ta fram kunskapsunderlag om kulturen som utgår från aktuell plats. Det bör framgå att detta är ett arbetssätt som staden använder sig av.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Att synliggöra kulturlivet, vikten av ett levande kulturliv och att stadsplaneringen ska möjliggöra för kultur- och föreningslokaler, ateljéer och offentliga rum för skapande i olika delar av staden arbetas in i olika delar av översiktsplanen. Även synpunkt om befintligt kulturliv och samverkan arbetas in i översiktsplanen, samt behovet av att ta fram olika typer av underlag som exempelvis kulturlivsanalyser.

Kulturnämnden anser att inriktningen bör kompletteras med en egen underrubrik om den konstnärliga gestaltningen av staden. Här bör betydelsen av konst i det offentliga rummet lyftas. Den offentliga konsten stärker ett områdes identitet och skapar intressanta offentliga och demokratiska rum.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En strategi om betydelsen av offentlig konst har lagts till i översiktsplanen.

En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

Kulturnämnden, Tekniska nämnden och **Arbetsmarknads- och socialnämnden** ställer sig positiva till att staden ska växa resurseffektivt främst genom förtätning men anser att det är viktigt att det tydligt framgår vilka kvaliteteter som bör bevaras när staden förtätas. Även om den täta staden kan vara en fördel för Malmö i stort men att den, lokalt, kan göra att vissa ytor eller kvaliteter försvinner. Därav bör målkonflikter i högre grad uppmärksammas. En målkonflikt som **arbetsmarknads- och socialnämnden** vill belysa är när befintliga områden förtätas riskerar det önskvärda tillskottet av bostäder med rimliga hyror att ske på bekostnad av gårdar och grönytor vilket framför allt får konsekvenser för de barn som växer upp i trångboddhet då dessa utemiljöer är viktiga för rekreation och lek. **Kulturnämnden** anser att det även bör framgå att förtätning inte heller ska ske på bekostnad av plats för kultur- och fritidsverksamhet, mötesplatser och samhällsservice, men att samlokalisering kan vara en tänkbar strategi för att bibehålla och skapa utrymme för nya verksamheter i en förtätad stad. Även **Tekniska nämnden lyfter** att det finns många inneboende konflikter mellan olika intressen. För att balansera avsnittet som på ett mycket positivt sätt beskriver den prioriterade inriktningen En nära, tät och funktionsblandad stad skulle förtätningen av Malmö behöva problematiseras. **Peder Kristiansson** ser en utmaning i att Malmö ska förtätas samtidigt som staden också ska bli grönare och hälsosammare. Därav är det viktigt att förtätning görs med stor varsamhet och hänsynsfullhet så att inte värdefulla kvalitéer går förlorade. Förtätning påverkar bland annat kvaliteter som luftighet, siktlinjer och ljusförhållanden; kvaliteter av betydelse i trivsel- och attraktivitetshöjande hänseende.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Faktatexten om *Den täta stadens utmaningar* i strategiavsnittet om *Utbyggnad och förtätning* kompletteras med att tydligare belysa utmaningar och målkonflikter med förtätning.

Förskolenämnden är positiv till inriktningen om den nära, täta, gröna och funktionsblandade staden och att staden främst ska växa innanför Yttre Ringvägen för att spara på åkermark och för att minska Malmös miljöbelastning. Även **LRF** delar Malmö stads målsättning vad gäller att förtäta staden, främst innanför Yttre Ringvägen, för att minska Malmös miljöbelastning och spara åkermark.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

LRF förespråkar att Malmö stad i takt med att befolkning ökar i Malmö avsätter mark för miljöförbättrande åtgärder ex solkraft. **Miljönämnden** ser att stadens fortsatta utveckling är helt beroende av att vi vid nybyggnation och omvandling av stadsområden gör plats för en robust energiförsörjning som klarar att motstå störningar och återhämta sig från dessa. Miljönämnden föreslår därför att *resiliens* läggs till i den prioriterade inriktningens rubrik. Miljönämnden föreslår vidare att inriktningen kompletteras med en ny underrubrik och text och ger förslag på formulering i sitt yttrande:
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Resiliens läggs till som del i underrubrik i avsnittet och beskrivs mer ingående under strategiavsnittet om klimatanpassning. Översiktsplanen kompletteras enligt Miljönämndens synpunkt om energiförsörjning med viss korrigering. Avsnittet läggs in under *Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning*.

STRATEGIER

Kulturnämnden anser att det skapar otydlighet när strategier inte direkt går att koppla till översiktsplanens prioriterade inriktningarna utan har en annan rubriksättning och indelning. Det gör det svårt att få överblick och förstå på vilket sätt strategierna bidrar till respektive prioriterad inriktning. Särskilt svårt är det att se hur den prioriterade inriktningen *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* omsätts till strategi. Kulturnämnden ser allvarligt på denna otydlighet och menar att det finns en överhängande risk att de värden som handlar om social hållbarhet, delaktighet, likvärdighet och stadens kulturliv faller bort i stadsplaneringen om dessa inte tydligt konkretiseras i form av strategier. Kulturnämnden vill därför se ytterligare en strategi för staden som kulturell och demokratisk livsmiljö. Strategin bör bland annat lyfta:

- Att all stadsutveckling ska vara socialt värdeskapande och att ett socialt hållbarhetsperspektiv ska integreras i stadsplanerings- och exploateringsprocessens olika skeden.
- Att stadsbyggandet ska bidra till likvärdig tillgång till grundläggande stadskvaliteter som exempelvis samhällsservice, kultur och rekreation.
- Att kunskapen om olika gruppers behov av trygghet, fysisk aktivitet, mötesplatser och kultur ska vara en viktig utgångspunkt i stadsutvecklingen. Särskilt ska barns, ungas och äldres behov, tillsammans med ett jämställdhets- och funktionsnedsättningsperspektiv beaktas.
- Att planeringen av staden ska ha barnets bästa som en utgångspunkt och att barnkonsekvensanalyser ska användas för att säkerställa detta.
- Att kulturunderlag i form av t ex kulturlivsanalyser ska genomföras och utgöra underlag i stadsplaneringens olika faser. Underlagen ska beskriva behov och förutsättningar för ett mångsidigt kulturliv i stadens olika områden och bygga på dialoger med kulturaktörer och andra intressenter i aktuellt område.
- Att platser för kultur, mötesplatser och evenemang ska planeras in när befintliga områden förnyas och nya områden byggs. Att detta ska göras i samverkan mellan stadens förvaltningar, bolag, kulturaktörer och fastighetsutvecklare för att säkerställa att utvecklingen väl svarar mot berörda aktörers samt Malmöbornas behov och förutsättningar.
- Att tillgången till offentlig konst ska öka i takt med att staden växer och förtätas. Det förvaltningsgemensamma regelverk för offentlig konst som kommunfullmäktige beslutat om och som reglerar nämndernas ansvar för samt stadens finansiering av den offentliga konsten, ska vara en utgångspunkt för utvecklingen av den offentliga konsten.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret beaktar kulturnämndens synpunkt och översiktsplanen förtydligas och kompletteras med ett ytterligare övergripande strategiområde med fokus på sociala frågor, kultur och demokrati. De punkter som kulturnämnden lyfter arbetas med viss justering in i olika delar av översiktsplanens strategier.

Byggd miljö och kulturmiljö

Utbyggnad

Förskolenämnden lyfter att utbyggnadsstrategin i vissa delar innebär en problematik för skolverksamheterna, förskola och grundskola, som behöver hanteras och ges större fokus i planen. Om detta inte tydligt beaktas kan svårigheter uppstå när det gäller etablering av nya skolverksamheter. Förskola och grundskola är ytkrävande verksamheter, vilket ställer särskilda krav på tilldelningen av mark. Nämnden vill även lyfta att en förskolas storlek i antal platser är en central faktor för verksamheten, något som naturligt påverkar markbehovet. Samtidigt vill nämnden trycka på att det inte är rimligt att pedagogiska och verksamhetsmässiga inriktningar om exempelvis storlek på förskolor begränsas i en stad som växer, utan att barnen måste få ta plats.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att det är viktigt att all typ av samhällsservice byggs ut när staden växer, något som också anges i strategiavsnittet. Men att bygga en hållbar stad gör att det ibland finns konflikter mellan översiktsplanens intentioner och

konventionellt tänkande, otidsenliga regelverk eller finansieringsstrukturer som är stuprörsindelade. För att översiktsplanen ska kunna förverkligas krävs att de vanliga metoderna, interna riktlinjerna och konventionerna måste ifrågasättas. Även rådande normer, regelverk, lagstiftning och standarder kan behöva omprövas. Stadskontoret leder ett arbete som syftar till att göra strategiska bedömningar kring lokalbehov på lång sikt. Delar av resultatet från arbetet visar på det långsiktiga behovet av förskoleplatser i olika delar av staden. Dessa behov har lyfts in i underlaget med kapacitet i utbyggnadsområden och syftar till att staden tidigt ska kunna göra rätt markanspråk vid omvandling och utbyggnad.

Region Skåne ser positivt på att granskningshandlingen har kompletterats med en riktlinje avseende att förbättra förutsättningar för att förtäta befintliga verksamhetsområden. Detta skulle dock kunna framgå även i strategierna kopplade till förtätning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att de strategier för förtätning som lyfts i avsnittet ligger på en lämplig nivå i förhållande till de mer konkreta riktlinjerna som lyfts för verksamhetsområden.

Fastighetsägarna Syd efterlyser tydligare mål och riktning för hur förtätningen ska bidra till att blanda olika bostadstyper, arbetsplatser, kultur och andra samhällsfunktioner.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I avsnittet finns en strategi som anger att staden ska byggas med så stor blandning av funktioner som möjligt. Det konkretiseras sedan genom riktlinjer kopplat till främst *Blandad stad.*

Jordens Vänner Malmö-Lund vill förstärka argumentet att förtätning inte ska ske på bekostnad av gröna och blåa ytor och vill se att endast hårda ytor används för att bygga 'inåt'. De ser även att i dagens läge med skenande el- och energipriser är hyresgäster extra utsatta eftersom hyresvärdar generellt sett inte har något direkt incitament att satsa på energibesparande åtgärder. Malmö kan förutom att jobba med det egna beståndet även ta ett initiativ till samråd med privata hyresvärdar kring det.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Att främst bygga på befintliga hårdgjorda ytor framgår i avsnittet. Stadsbyggnadskontoret menar dock att det inte är rimligt att det endast får ske på befintliga hårdgjorda ytor. Däremot ska grönska som går förlorad kompenseras vilket framgår av riktlinjer under *Blandad stad.* Malmö stad har kontinuerlig dialog med många av stadens privata aktörer gällande bland annat energibesparande åtgärder.

Förskolenämnden vill särskilt poängtera vikten av goda förutsättningarna för förskolor och annan samhällsservice i utbyggnadsområden. För Malmös barn, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, är det också viktigt med en likvärdig förskola i hela staden. Geografisk närhet mellan hem och förskola är viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv och kan för vissa familjer vara avgörande för när och om ett barn börjar i förskola. För nämnden är det viktigt att barn i alla områden omfattas av dessa överväganden, inte enbart de i områden som definieras som utbyggnadsområden i planeringen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det finns en formulering kring behovet av tillgänglig samhällsservice bland strategierna för *Samhällsservice* – dessa är allmänt formulerade och inte specifikt kopplade till utbyggnadsområden.

LRF menar att översiktsplanen inte svarar upp till sin egen målsättning om att främst växa innanför Yttre Ringvägen då det föreslås ett flertal utbyggnadsområden utanför Yttre Ringvägen. LRF föreslår därför att jordbruksmark som tas i anspråk för andra ändamål ska kompenseras med andra miljöförbättrande åtgärder. LRF önskar ett tillägg i planen om att all exploatering som inte sker på kommunens egen mark ska bygga på frivilliga överenskommelser med markägaren.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens planeringsinriktning är att staden i huvudsak ska hantera sin tillväxt innanför Yttre Ringvägen. All tillväxt kan dock inte ske där. Malmö behöver även växa i och i anslutning till befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i de befintliga tätorterna medför en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar

möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. Stadens tillgång på verksamhetsområden är dessutom mycket begränsad. Om staden fortsatt ska kunna erbjuda möjligheter för ett väl fungerande näringsliv behöver översiktsplanen visa även på nya verksamhetsområden utanför Yttre Ringvägen. Exploatering sker inte på privat mark utan frivilliga överenskommelser med markägaren.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd menar att dagvatten, naturliga ytvatten eller grundvattenförekomster tydligare bör tas i beaktande i översiktsplanen i förhållande till exploateringar och förändringar i stadsstruktur som aviseras i ÖPn.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen har kompletterats med en strategi som anger att miljökvalitetsnormer för vatten ska hanteras vid all utbyggnad och förtätning och menar att detta behöver följas upp i kommande planläggning. En riktlinje har även lagts till gällande att vattentäkten i Toarps ekoby, som är kommunens enda större vattentäkt, ska avsättas som vattenskyddsområde och beaktas i planering som kan påverka vattentäkten.

Skanska ser positivt på att Malmö stad tydligt pekar ut utvecklingsområden att fokusera på under planens giltighetstid. Malmös strategi är generellt att växa inåt, dock ser vi att det inte är lika stora möjligheter i västra Malmö. Vi föreslår generellt fler områden för utbyggnadsmöjligheter av bostäder i västra Malmö. Några områden som idag inte pekats ut men som borde finnas med är:

- Stadionområdet är inte utpekat som ett nybyggnadsområde i planen men här finns stor potential för att skapa en trygg och tät levnadsmiljö för fler malmöbor.
- Överdäckning av Malmö stationsområde är inte utpekat som exploateringsområde. Genom att bygga över järnvägar och stationsområden knyter vi ihop stadsdelar och människor på ett bättre sätt. Vi tar vara på outnyttjad yta i de bästa lägena och tar inte jordbruksmark i anspråk. Städers centrala delar förtätas och når sin fulla potential.
- Limhamns industriområde är sista pusselbiten mellan Limhamns sjöstad, Ön och gamla Limhamn. Bostäder skulle ge området en mer sammanhängande känsla och utnyttja marken på ett mer attraktivt sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: För stadionområdet finns platsspecifika riktlinjer som nyanserar markanvändningen och möjliggör för en utbyggnad av området. Stadsbyggnadskontoret är enig om att en överdäckning av delar av bangården kan vara välgörande för att knyta ihop stadsdelar och människor på ett bättre sätt. Däremot anses det inte vara realiserbart under översiktsplanens tidshorisont. Limhamns industriområde innehåller idag livskraftiga verksamheter med befintliga miljötillstånd som är begränsande för bland annat bostadsbyggande.

Tekniska nämnden önskar ett förtydligande och definition över vilka förutsättningar som ska gälla för den exploatering som räknas som en förtätning respektive utbyggnad av ett nytt område. I vissa fall är det givet, med komplettering av enstaka funktioner i den befintliga staden. I andra fall är det mer en tolkningsfråga för förvaltningar och nämnder. Översiktsplanens ambition om att öka den interna rörelsen inom staden och skapa jämnt fördelade målpunkter och attraktioner som en del i att arbeta för minskad segregation är viktig. För att tydliggöra denna ambition vore det bra om den konkretiserades i en strategi.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Följande strategi syftar till att uppnå detta: ”*Stadsbyggnadsprojekt som bidrar till att bryta mentala och fysiska barriärer ska prioriteras.*”

Tekniska nämnden menar att det är positivt att översiktsplanen återkommande pekar på vikten av att verka för att lokaler för föreningsliv ska finnas kvar vid förtätning och omvandling av den befintliga staden. Tekniska nämnden ser dock att översiktsplanen tydligare behöver peka på vikten av att även nya lokaler för föreningslivet tillskapas i bostadsområden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Under strategier för *Utbyggnad och förtätning* finns en strategi som tydliggör att i samband med att ny bebyggelse tillkommer utanför innerstaden, ska områdena kompletteras med fler välfungerande allmänna ytor, parker och stadsrum, mer arbetsplatser, kommersiella och icke-kommersiella lokaler.

Tekniska nämnden anser att utbyggnadsstrategierna bör kompletteras med att tydligare peka på att målet vid nybebyggelse och val av tekniska lösningar ska vara att välja yteffektiva lösningar som undviker att skapa ny hårdgjord yta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Följande strategier syftar till att uppnå detta: ”*Vid all utbyggnad och förtätning ska ett yteffektivt markutnyttjande åstadkommas”*; samt ”*Andelen hårdgjord yta i staden ska minska.*”

Tekniska nämnden står bakom att planering och utbyggnad av stadens funktioner i första hand ska göras där kollektivtrafikförsörjningen är god. Översiktsplanen bör dock även peka på att tillgången till bra cykelinfrastruktur ska vägas in i detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att kollektivtrafikförsörjningen är mer strukturbildande och att cykelinfrastrukturen har en större möjlighet till att utvecklas i samband med stadsutveckling, därav är den aspekten inte lika viktig som möjligheten till god kollektivtrafikförsörjning.

VA SYD önskar att texten om utbyggnadsstrategier kompletteras med en skrivning om att infrastrukturen ska vara robust och framtidssäkrad. (understruket är förslag till tillägg). Detta utifrån att avloppsnätet behöver uppgraderas och underhållas för att klara dagens belastning vilket kräver yta för att fungera.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Texten under *Den täta stadens utmaningar* har kompletterats enligt VA SYDs synpunkt.

Anna Snellman lyfter förslaget att i samband med ombyggnation från vind till lägenhet bör miljömässiga faktorer på taket läggas till. Byggnadsställningarna är på plats i cirka åtta månader. Man borde kunna lägga solpaneler på taken och/eller skapa bikupor för bin och humlor på vindstaken. I samband med byggande av vindslägenheter bör arbetstiden och bullret per dag kortas ned med social hänsyn till småbarnsföräldrar och pensionärer. Hade t.ex MKB haft större budget till fler byggarbetare på Möllevångsgatan, hade de kunnat bli klara på mycket kortare tid.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret har förståelse för synpunkterna, men frågorna ryms inte inom ramen för översiktsplanen.

Bostadsförsörjning

Arbetsmarknads- och socialnämnden vill understryka vikten av en bostadsförsörjning som tar hänsyn till alla Malmöbors förutsättningar. Konkurrensen om bostäder med lägre hyra är särskilt stor och det är därför angeläget att det byggs bostäder även för ekonomiskt svaga hushåll. **Boplats Syd** menar att det saknas verktyg i översiktsplanen för hur man i förvaltningen och renoveringen av det befintliga hyresbeståndet ska säkerställa att de låga hyrorna behålls låga**.** Boplats Syd ser att till exempel MKB skulle kunna spela en stor och viktig roll genom att i högre grad köpa än bygga lägenheter. På detta sätt skulle det befintliga bostadsbeståndet garanteras en trygg och ansvarsfull förvaltning utan att utarmas. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** vill betona vikten av att bostadsförsörjningen och stadens planering av nya bostäder kan och bör användas som ett verktyg för att motverka segregation och hemlöshet. Nämnden ställer sig vidare positiv till den strategi som lyfts fram i planförslaget att Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer tillhandahålla en bostadskö fri från diskriminering.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen har uppdaterats med de nya bostadspolitiska mål som antagits och hänvisar till stadens riktlinjer för bostadsförsörjning för mer utvecklade resonemang om stadens arbete med bostadsförsörjning.

Malmö centrala pensionärsråd ser att det är angeläget att pensionärsorganisationerna är involverade när det gäller boendeformer och bebyggelse. Om allt ansvar läggs på byggherrarna kan det bli bra boendekoncept för äldre, men som de flesta äldre inte har råd med.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen har svårt att reglera denna process, däremot stödjer översiktsplanen nya samverkansformer och ett ökat användardeltagande i bostadsproduktionen för alla åldersgrupper.

Funktionsstödsnämnden vill utifrån det stora behovet av LSS-boenden i staden belysa vikten av att i tidiga skeden av exploatering och markanvisning planera för dessa boenden och verksamheter som har stora krav vad gäller lokalisering och utformning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: LSS-boenden tas inte särskilt upp i översiktsplanen utan hänvisas till *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö*. Strategin *Samhällsservice ska planeras och byggas ut i en sådan takt att förväntade behov tillgodoses* syftar dock till att uppnå det Funktionsstödsnämnden efterfrågar. Detsamma gäller riktlinjen under *Blandad stad: "Tidigt i planeringsprocesser ska plats säkerställas för samhällsservice, till exempel skolor, förskolor, LSS-boenden, särskilda boendeformer för äldre, primärvård, fritidsaktiviteter, kulturverksamheter och mötesplatser."*

Skanska påtalar att gamla planer behöver ifrågasättas för att säkerställa planberedskap. Flexibla synsätt på gamla planer krävs för att skapa förutsättningar för nutida förtätning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Detaljplaner är juridiskt bindande vilket försvårar flexibla synsätt på dem. Stadsbyggnadskontoret gör kontinuerligt nya detaljplaner där äldre har bedömts som inaktuella gällande översiktsplanens intentioner.

Tekniska nämnden önskar ett tydliggörande av vikten med att stadens utbyggnad av nya bostäder planeras tillsammans med trafikinfrastruktur, i enlighet med intentioner med storstadsavtalet, för att göra den lokala och regionala arbetsmarknaden tillgänglig för fler.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Strategin "*Utbyggnad och förtätning ska i första hand ske med närhet till god kollektivtrafikförsörjning*" samt "*Stadsplanering och kollektivtrafik ska stödja varandra. Kollektivtrafikstråk ska vara den strukturella stommen i stadsbyggandet, samtidigt som dess barriäreffekt ska minska. Storstadspaketet och en framtida metro ska vara strukturerande för utbyggnaden av staden*" syftar till att stärka kopplingen mellan utbyggnad av kollektivtrafik och bostäder.

MKB Fastighets AB vill betona vikten av en djupgående analys kring huruvida den kapacitet som anges i översiktsplanen verkligen kommer kunna generera det antal bostäder som efterfrågas, inte minst givet de utmaningar som kommer av omvärldsläget. För att nå upp till den kapacitet som anges är det MKBs bedömning att frågan om byggnation på utmanande lägen och med komplexa förutsättningar kommer att få ökad aktualitet. Gällande de strategier för bostadsförsörjning som beskrivs vill MKB framföra vikten av en genomtänkt och tydlig strategi för markanvisningar som ger förutsättningar att förverkliga skrivningen att Malmö stad genom allmännyttan ska "säkerställa att det finns ett attraktivt och varierat bostadsutbud med god kvalitet i hela staden samt verka för ett ökat utbud av bostäder som fler kan efterfråga." En förutsättning för att MKB ska kunna vara en aktiv part och tillföra bostäder är ett stadigt tillflöde av färdiga byggrätter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En del av den kapacitet som anges i översiktsplanen innefattar byggnation på utmanande lägen. Att även få till byggnation i dessa lägen är en förutsättning för att översiktsplanens övergripande inriktning om att främst växa innanför Yttre Ringvägen ska kunna genomföras. Gällande de strategier som anges under avsnittet *Bostadsförsörjning* har de till antagandet uppdaterats med de nya bostadspolitiska mål som antagits och hänvisar till stadens riktlinjer för bostadsförsörjning för mer utvecklade resonemang om stadens arbete med bostadsförsörjning.

Samhällsservice

Arbetsmarknads- och socialnämnden lyfter att möjligheten till en jämlik tillgång till samhällsservice kräver att tillgången till mark och lokaler säkerställs och samnyttjas för flera olika verksamheters behov. Det är i samverkan och sammanhanget med andra, såsom civilsamhället och externa aktörer, som det skapas mervärden som förbättrar kvaliteten och träffsäkerheten i flera uppdrag.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer. Främjandet av samnyttjande av lokaler och anläggningar står som en strategi i översiktsplanen. För att lyckas med samnyttjande av lokaler och ytor krävs tydliga spelregler samt troligtvis samverkansavtal mellan aktörer, för att förtydliga ansvar. Dessa behöver arbetas fram i gemensamma processer med de berörda aktörerna, t.ex. civilsamhälle och fastighetsägare.

Förskolenämnden, Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** önskar ett förtydligande gällande samhällsservice och skolverksamhet. **Grundskolenämnden** menar att skolan med fördel kan beskrivas mer specifikt då det nuvarande begreppet samhällsservice uppfattas som alltför generellt. I det vida begreppet samhällsservice innefattas i princip all kommunal verksamhet. Med de specifika yt- och lokaliseringsmässiga krav och behov som grundskolor och även förskolor krävs ett långsiktigt ekonomiskt perspektiv där ekonomiska aspekter av drift och underhåll beaktas i tidiga planskeden. **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** menar att ett förtydligande skulle ge utrymme för mer analys och nyansering samt att skolorna behandlas särskilt från andra samhällsfunktioner som ofta har andra förutsättningar och krav. Ett allomfattande samhällsservicebegrepp riskerar att nedprioritera vikten av varje enskild funktion till förmån för andra intressen i staden. Samtidigt framhåller **Förskolenämnden** att behovet av samhällsservice genomgående är mycket närvarande i översiktsplanen vilket är positivt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen revideras för att beskriva skolan något mer specifikt. Översiktsplanen hänvisar djupare resonemang kring samhällsservicens olika delar till *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö*. Parallellt med framtagandet av översiktsplanen har stadskontoret lett ett arbete som syftar till att bedöma långsiktiga behov av lokalförsörjning och där grundskoleförvaltningen och förskoleförvaltningen har deltagit. Utifrån det arbetet har översiktsplanens underlag *Kapacitet i utbyggnadsområden* kompletterats med vilka lokalbehov som långsiktigt kommer att behövas i stadens utbyggnadsområden så att nästkommande planeringsled får rätt förutsättningar i sitt arbete.

Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** instämmer med behovet av nytänkande kring möjligheter för ökat samnyttjande för att på så sätt uppnå ett effektivt markutnyttjande. Grundskolenämnden och **Förskolenämnden** vill samtidigt framhålla att verksamhetens behov och krav måste prioriteras före nytänkande kring samnyttjande och att hänsyn behöver tas till ekonomiska konsekvenser. Förskolenämnden påpekar att de strategier om okonventionella lösningar och samnyttjande som lyfts i planen måste ses som komplement som kan vara aktuella i undantagsfall. Om de ses som huvudregel är bedömningen att förskoleverksamhetens utbyggnad kan försvåras och bli mer kostsam för staden. Nämnden har i många olika sammanhang och under flera år lyft vikten av utformningen av detaljplaner och att dessa inte blir allt för begränsande i planeringen. Ett högre kostnadsläge när det gäller verksamhetens lokaler kan indirekt innebära en negativ påverkan på den pedagogiska verksamhetens förutsättningar. Generellt måste möjlighet för att skapa kvalitativa och ändamålsenliga inomhus- och utomhusmiljöer för skolverksamheten vara högprioriterat i den fysiska planeringen av staden, och grundskolenämnden efterfrågar ett aktivt och medvetet förhållningssätt till de kvalitets- och kostnadsmässiga konsekvenser som stadsplaneringen har. Något även Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden påpekar då det krävs ett tydligt, effektivt och stadsövergripande system för att hantera denna typ av samnyttjande. Utan ett fungerande system riskerar samnyttjandet att resultera i onödig och fördyrande administration, drift och slitage för berörda parter. **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation** betonar risker med samnyttjande när idrottsytor skapas på skolgårdar och lyfter utmaningen för föreningslivet att dessa ytor inte går att boka och många skolor vill (av rädsla för till exempel skadegörelse eller klagande grannar) inte ha aktiviteter på skolgården på kvällar, helger och skollov.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Ökad samnyttjande av lokaler och ytor är en viktig strategi för att kunna utveckla samhällsservicen i en tätare stad. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att skolans kärnverksamhet måste prioriteras om konflikt mellan samnyttjande och en funktionell verksamhet skulle uppstå. I strategierna för *Samhällsservice* framgår att skolverksamheterna ska verka för

möjligheten till samnyttjande, men det står även tydligt att ”*kärnverksamhetens grundläggande behov ska alltid säkerställas*”.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden välkomnar möjligheten till expansion inom fastigheten. Mot bakgrund av att ledig mark i staden ständigt minskar blir vikten av expansionsmöjligheter inom fastigheten än mer relevant. Även betoningen av att samhällsservicen ska planeras i tidigare skeden är av största vikt i denna fråga. Om gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden ska lyckas med sitt uppdrag att erbjuda utbildningsplatser för alla elever som vill gå i stadens skolor är tidig involvering från nämndens sida i planprocesserna ett måste. Samarbetet i tidiga skede i planeringsprocessen mellan berörda nämnder och andra aktörer behöver utvecklas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer. Att skapa möjlighet för expansion inom fastigheten står som en riktlinje i översiktsplanen, liksom behovet av tidig planering av samhällsservice.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation ser att förtätningen kräver att det hittas lösningar där boende och idrottsutövare kan samsas utan konflikt. Dels behöver anläggningar/ytor byggas på ett sätt så att boende inte störs men man behöver också säkerställa att barns skratt och lek inte klassas som buller. I strävan efter att skapa bullerfria miljöer är det viktigt att involvera föreningslivet för att säkerställa att ytorna som anläggs faktiskt kan nyttjas för organiserad idrott. Detsamma gäller i princip varje gång man planerar en yta för idrott såväl spontanidrott som organiserad föreningsidrott.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Detta är en generell utmaning för många städer som inte enbart (eller främst) kan lösas genom riktlinjer i översiktsplanen. Lösningar behöver hittas inom en rad olika fält: den fysiska utformningen av anläggningar, kommunens strategiska arbete med tillsyn och genom dialog mellan boende och idrottsaktiva.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation uttrycker en oro över utomhusidrotternas plats i stadsmiljön och hur det påverkar folkhälsan. För att bedriva organiserad föreningsidrott behövs en god planering av till exempel idrottsplatser/fotbollsplaner i hela Malmö, även i nybyggda områden. Det är särskilt viktigt att det finns en avsikt att bevara de mindre centrala idrottsplatserna som finns kvar som t ex Malmö IP, Limhamns IP, Heleneholms IP, Hästhagens IP och Rosengårds Södra.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i behovet av att både bevara befintliga idrottsanläggningar och att tillföra nya anläggningar för att tillgodose malmöbornas fritidsmöjligheter. Stadsbyggnadskontoret har under 2022 arbetat med ett budgetuppdrag för att hitta lokaliseringar till ett antal nya idrottsanläggningar. Det pågår även ett samarbete – samordnat av stadskontoret - kring stadens långsiktiga lokalförsörjning, där idrottsanläggningar ingår. Förhoppningsvis kommer detta arbete stärka den långsiktiga försörjningen av idrottsanläggningar i Malmö stad.

Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring

Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig positiva till de strategier som skildras i planförslaget för att nå ett diversifierat näringsliv med en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav. Nämnden ser positivt på att personalintensiva verksamheter samt verksamheter med låga kvalifikationskrav ska prioriteras och att en generell riktlinje fokuserar på att det ska eftersträvas arbetsplatser som matchar Malmöbornas utbildnings- och kompetensnivå. Detta bedömer nämnden kan bidra med bättre möjligheter för Malmöbor som står utanför arbetsmarknaden. **Lunds kommun** välkomnar regional dialog och samverkan för att underlätta för nya företagslokaliseringar i Skåne och ser positivt på att inga nya renodlade handelsområden planeras för att ge bättre förutsättningar för ett hållbart resande och för levande stadskärnor i regionen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna och ser fram emot fortsatt samarbete med Lunds kommun, bland annat inom ramen för MalmöLundregionens arbete.

Fastighetsägarna Syd förespråkar en lokalt anpassad stadslivspolicy som ett arbetssätt där kommunen i samskapande med fastighetsägare och verksamheter tillsammans utvecklar framtidens stadskärna. En stadslivspolicy breddar antalet verksamheter jämfört med en handelspolicy och inkluderar ickekommersiella verksamheter som föreningsliv och organisationer, vilket kanske inte en etableringspolicy gör.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad har påbörjat arbetet med en strategi för stadskärnan som tar upp flera av de frågor som Fastighetsägarna syd lyfter. En viktig utgångspunkt för arbetet är brett deltagande med fastighetsägare, Citysamverkan, civilsamhället, med flera.

LRF anser att kommunen bör fundera på hur de kan hjälpa till att göra den lokala livsmedelsproduktionen effektivare och bättre. Genom att gynna livsmedelsproduktionen i Malmö skapas det fler arbetstillfällen i Malmöområdet. Då en hel del av dessa arbetstillfällen inte kräver några speciella förkunskaper (utbildning sker många gånger på plats) så ges även personer med lägre utbildningsnivå möjlighet till ett fast arbete inom Malmös närområde.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En viktig del i översiktsplanen handlar om att värna kommunens jordbruksmark så att en långsiktig livsmedelsförsörjning kan säkerställas. I översiktsplanen finns även en strategi som tydliggör att Malmö stad ska verka för att skapa en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav och att personalintensiva verksamheter, samt verksamheter med låga kvalifikationskrav ska prioriteras.

Skanska förespråkar att kontorskluster bör eftersträvas i regionala knutpunkter, dvs regionala stationslägen (Malmö C, Triangeln, Hyllie S). De erfar att bostäder ofta prioriteras före kontor, verksamheter och arbetsplatser. Störst andel förvärvsarbetande finns inom kommersiell service och olika kunskapsintensiva branscher som ryms inom blandad stadsbebyggelse. Skanska är av uppfattningen att dessa förvärvsarbetare kan rymmas inom blandad bebyggelse men att de trivs absolut bäst i kluster.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att de lägen som lyfts är viktiga regionala knutpunkter och översiktsplanen trycker på viktiga noder för personalintensiva arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen som finns inom markanvändningen *blandad stad.*

Stadens arkitektur och kulturmiljö

Region Skåne ser positivt på att Malmö stad beskriver vikten av att arbeta med stadens arkitektur och kulturmiljö. **Jernhusen AB** välkomnar att Malmö vill prova höga byggnader i väl valda lägen och att de utformas med en omsorgsfull arkitektur. Överhuvudtaget ser Jernhusen det som positivt att kombinera Malmös särart med ett samspel mellan gammalt och nytt. Med en genomtänkt och modern utveckling kommer områden som Nyhamnen och runt Malmö centralstation att upplevas som täta, men inte trånga. En hållbar framtid innebär att utveckla med en kombination av god arkitektur och en god trafikplanering.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Synpunkterna noteras.

Kulturnämnden anser att strategierna kring kulturmiljöns värde och kvaliteter i den fortsatta utvecklingen av staden behöver preciseras. Kulturnämnden anser även att översiktsplanen behöver utvecklas vad gäller resonemangen om hur riksintresseområdena för kulturmiljövården inom kommunen ska hanteras i efterföljande samhällsplaneringsprocesser. Den offentliga konsten, inklusive den byggnadsanknutna konsten, behöver beskrivas utifrån ett kulturmiljöperspektiv. Kulturnämnden menar att förvaltningen av den offentliga konsten, såväl den kommunalt ägda som den privata, bör utgå från att den är en del av stadens samlade kulturarv och därmed ska tillskrivas kulturhistoriska värden.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga i Kulturnämndens synpunkt om att hanteringen av riksintresse för kulturmiljö behöver utvecklas i översiktsplanen. Exempelvis finns det ett pågående arbete med att se över riksintresseområdet söder om Malmö, M128 Foteviken-Glostrup. Aktuella förändringar kommer att arbetas in i nästkommande översiktsplan. Vad gäller den offentliga konsten pågår det en diskussion inom staden om vem som ska förvalta den offentliga konsten. I de fall konsten ingår som del i den kulturhistoriska miljön kan den komma att innefattas av översiktsplanens riktlinjer. I kommande arbete med översiktsplanen kan denna fråga hanteras vidare.

Region Skåne vill uppmuntra kommunen att ytterligare utveckla begreppet gestaltad livsmiljö i översiktsplanen då Malmö har stor betydelse som förebild i regionen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är positiva till Region Skånes uppmuntran om att utveckla begreppet gestaltad livsmiljö. Under 2023 påbörjas ett arbete med att ta fram en uppdaterad version av stadens arkitekturprogram som är en del av översiktsplanen.

Tekniska nämnden anser att strategiområdet har stort fokus vid den positiva påverkan höga byggnader har på staden. För syftet att skapa identitet, orienterbarhet och strukturer för att koppla samman stadens olika delar är även parker och andra gröna stadsrum viktiga. Motsvarande fokus på den potential och positiva effekt som omsorgsfull landskapsarkitektur har i staden saknas och avsnittet bör kompletteras med en strategi kring detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga i att exempelvis omsorgsfull landskapsarkitektur har motsvarande potential och positiva effekter som höga hus kan ha. Texten om höga hus har nyanserats något i översiktsplanen.

Peder Kristiansson efterfrågar forskning om höga hus positiva effekter. Vidare ställer sig Peder Kristiansson kritisk till höga hus och ifrågasätter om det finns behov av sådana landmärken och orienteringspunkter samt önskar ett förtydligande av hur höga hus är identitetsskapande och bidrar till att koppla samman Malmö visuellt. Peder Kristianson efterlyser fler gator med bredare trottoarer. Bredare sådana bidrar till ett större folkliv, vilket är positivt ur många synpunkter, bland annat trivsel- och trygghetssynpunkt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga i att fler gator med breda trottoarer kan bidra till mer folkliv. I de nyligen framtagna *Riktlinjer för höga hus* (som inte är en del av översiktsplanen), lyfts förväntningar som ska säkerställa att höga hus bidrar med positiva effekter, exempelvis vad gäller orientering och stadsliv, när de uppförs i Malmö.

Resurseffektivt och klimatneutralt byggande

SGU framhåller att lämpliga utvisade upplags- och hanteringsplatser kan underlätta för att verka för lokal masshantering i syfte att bland annat minska klimatpåverkan genom transporter och därmed få bättre ekonomi. Tillgång och efterfrågan på material möts inte alltid, samtidigt vill man alltid undvika ev. onödig avfallsklassning då en potentiell resurs då försummas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret delar SGU:s uppfattning om att det är viktigt att lämpliga platser för upplags- och masshanteringsplatser utreds vidare för en hållbar masshantering och en mer effektiv resursanvändning av material och massor. Det pågår samtal och diskussioner kring hur detta ska hanteras, både regionalt och lokalt, och då adresseras bland annat hur massor klassas och bedöms så att det kan betraktas som en resurs. Förhoppningsvis kan ett utvecklat regionalt samarbete innebära att masshantering hanteras tydligare i nästkommande översiktsplan.

SGU saknar resonemang kring materialförsörjningsfrågan, som bla. berör hållbara transporter, miljömål och mellankommunalt samarbete. Detta är speciellt i många av Skånes kommuner problematiskt, då lämpligt material måste transporteras långa vägar, vilket kan ha stor påverkan på miljön.

Lokal tillgång till sand och grus bör ej ersätta kommunens behov av bergkross, då naturgrusförekomster ofta även innebär andra skyddsvärda naturvärden (grundvattenmagasin, speciell naturmiljö mm.). Därtill måste de kommuner i regionen som har en lämplig berggrund möjliggöra en regional försörjning av bergmaterial till grannkommunerna. Dessa frågor bör hanteras inom kommunal- och länsplanering. Det kan vara klokt att inom översiktsplanering skapa sig en bild av nuvarande och framför allt framtida materialförsörjningsbehov inom regionen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret ser samma behov av att resurser behöver användas effektivt och att orört råmaterial enbart ska användas när återbruk inte räcker till. Stadsbyggnadskontoret håller med om att materialförsörjningsbehovet behöver hanteras både på en regional och kommunal nivå för att få till synergieffekter med exempelvis grannkommuner med flera. Malmö stad följer med intresse Länsstyrelsen Skånes framtagande av en materialförsörjningsplan och deltar gärna i det fortsatta arbetet.

Skanska samarbetar gärna med Malmö stad för att utveckla metoder och processer för klimatneutralitet vid markanvisningar, detaljplane- och bygglovsprocesser. För att skapa effektiva och hållbara samarbeten behöver detta arbete lyftas ur de respektive planprocesserna och ske samlat och organiserat. Riktlinjer behöver vara samma för alla parter. Flexibilitet i detaljplaner är en förutsättning för att skapa klimatneutrala byggnader. Något som borde styras och tas upp redan i översiktsplanen. Klimatneutrala byggnader borde prioriteras framför annan bebyggelse.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret uppskattar efterfrågan gällande samarbete kopplat till klimatneutralitet i bygg- och anläggning. Inom översiktsplanen ryms dock inte möjlighet till samarbetsutpekanden. Däremot deltar staden i flera olika forum och arenor för samarbeten kopplade till hållbar stadsplanering och klimatneutral bygg- och anläggningssektor, som exempelvis *Lokal färdplan för Malmö 2030 (LFM30)*, *Viable cities* och *EU:s 100 climate neutral cities*.

Markföroreningar och farliga verksamheter

Miljönämnden påtalar att i förslaget till översiktsplan anges att markföroreningar i huvudsak förekommer i Malmös verksamhetsområden. Enligt kartlagret *Geologiska förhållanden* (SGU 2003) utgör dock andelen fyllnadsmark 21 procent av landområdet i Malmö. Fyllnadsmarken innehåller ofta okänt förorenat material. Utöver det har Malmö drygt 1 400 så kallade MIFO-objekt (länsstyrelsernas publicerade kartor över misstänkta eller konstaterat förorenade områden). Det innebär att en stor andel av Malmös mark bedöms som förorenad. Miljönämnden föreslår därför att avsnitten om markföroreningar justeras i enlighet med ovanstående och att det även framgår när markföroreningar, inklusive ansvar, bör vara utredda.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I översiktsplanen anges att markföroreningar förekommer på flera platser i staden och att ansvarsfrågorna kring markföroreningar ska klargöras i tidiga planeringsskeden.

Miljönämnden påtalar att Malmö stad och Länsstyrelsen Skåne har tagit fram kartlager med uppmärksamhetsavstånd till farliga och störande verksamheter. Miljönämnden anser att det bör framgå av översiktsplanen att kartlagren bör användas som underlag i planprocesserna, då uppmärksamhetsavstånden kan påverka vilken typ av bebyggelse som är möjlig på olika avstånd från verksamheterna
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Bland planeringsriktlinjerna för *Blandad stad* sker en hänvisning till kartunderlag med *Uppmärksamhetsområden för farliga* respektive *miljöfarliga verksamheter*. Översiktsplanen kommer att kompletteras så att motsvarande hänvisning även sker i strategierna för *Markföroreningar samt farliga och störande verksamheter*.

SGU menar att det är viktigt att undersökningar av risker, förekomst av föroreningar mm. hanteras åtminstone översiktligt redan vid fysisk planering, tex. vid översikts- eller detaljplanering, utpekande av LISområden mm. Kommunen bör i detta arbete resonera hur olika redovisade riskfaktorer kan påverka och eventuellt förstärka varandra. Malmö kommuns översiktsplan redovisar föroreningar

efter grad av undersökning/sanering. Länsstyrelsens riskklassning framgår därvid ej, ej heller kan möjlighet för påverkan/spridningsrisk genom exempelvis översvämning eller erosion bedömas. Det saknas även relevant information, bland annat i kartdelen Underlag. Andra myndigheters kartdata skulle kunna läsas in som WMS. Länsstyrelsens EBH-karta tillhandahåller tex. ytterligare information och klassning av potentiellt förorenade områden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Risker kopplat till skyfall och höga havsvattenstånd redovisas under strategier respektive planeringsriktlinjer för *Klimatanpassning och teknisk försörjning*. Översiktsplanen redogör inte för övriga geotekniska riskfaktorer då det inte bedöms utgöra en överhängande risk inom kommunen. Utredningar och planering utifrån en lång rad aspekter inom klimatskydd och klimatanpassning pågår och kommer att fortgå under lång tid framöver och vars slutsatser successivt redovisas i översiktsplanen och andra styrdokument.

Gröna och blå miljöer

Miljönämnden anser att följande bör framgå i ingressen. Statistik från SCB (2015) visar att Malmö har lägst antal kvadratmeter grönyta per person i landet. Enligt översiktsplanens hållbarhetsbedömning har 16 procent av Malmös naturområden fått försämrade naturvärden jämfört med år 2012 och 6 procent av ytor med värdefull natur exploaterats under de senaste 15 åren.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kompletteras efter miljönämndens synpunkt med viss justering.

Region Skåne efterfrågar ett tydligare ställningstagande som syftar till att grönstruktur och grön infrastruktur värderas likvärdigt med övriga strukturbildande element i staden såsom bebyggelsestruktur, trafikinfrastruktur och teknisk infrastruktur. Detta så att de satsningar som görs bidrar till en hållbar och hälsofrämjande stadsutveckling. Region Skåne skulle gärna se ett tydligare resonemang kring andelen grönstruktur i relation till den växande befolkningen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I och med att staden växer kommer alla strukturbildande element i staden behöva hänga med i utvecklingen. I översiktsplanen redovisas därför inte bara nya stora planerade grönområden och grönstråk som gör och kommer göra grönområdena lättillgängliga. Det framgår också tydlig bland strategierna att både tillgång och tillgängligheten till parker och naturområden ska öka och att områden som påverkar många människor ska prioriteras.

Park och natur

Tekniska nämnden föreslår en strategi kopplat till att det i de prioriterade inriktningarna lyfts att särskilt fokus ska läggas på den yttre miljön i områden med stor barnfattigdom och trångboddhet. Det skulle ge detta perspektiv mer tyngd i den efterföljande planeringen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kompletteras enligt tekniska nämndens synpunkt.

Tekniska nämnden önskar att översiktsplanen var tydligare kring vilken funktions eller markanvändnings bekostnad som arealen park och natur ska öka.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I granskningsförslaget till översiktsplanen föreslås en del nya grönområden med en storlek över 5 ha. Delvis handlar det om naturområden som ska säkras och tillgängliggöras på ett bättre sätt, jordbruk- eller ruderatmark men även före detta industri- eller hamnområden där nya grönområden ska skapas. Detta gäller även park- och naturområdena som är mindre än 5 ha och som ingår i redovisning för *blandad stad* och *verksamhetsområden*. En viktig strategi i översiktsplanen är att marken utnyttjas så effektivt som möjligt vid planering av nya bostads- och verksamhetsområden, just för att kunna öka andelen grön mark. Exempel är förskolor på flera våningsplan, minskning av andelen markparkering för bilar eller prioritering av flervåningshus. Exempelvis leder planeringsinstrumentet *grönytefaktorn* till förbättrat omhändertagandet av dagvatten på

kvartersmark och minskar därmed målkonflikten mellan ytor för rekreation och dagvatten på allmän platsmark.

Funktionsstödsnämnden vill understryka att gröna kopplingar och stråk i form av gång och cykelvägar inte kan nyttjas av delar av nämndens målgrupp och ska därför inte ses som ersättning till park- och grönområden. Närhet till grönska bör gälla för alla Malmös invånare, även de som inte använder cykel eller promenerar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: God tillgänglighet till park- och grönområden för alla är en komplex utmaning där många förvaltningar arbetar för att skapa förbättringar. Det är självklart att gröna kopplingar och stråk inte kan ersätta parker, men de ska kunna förbättra tillgängligheten och närheten för fler målgrupper. Beroende på graden av funktionsnedsättning behövs det naturligvist andra åtgärder för att kunna ta sig till ett grönområde.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser positivt på planförslagets tydlighet kring närheten till gröna miljöer för alla Malmöbor men vill framhålla att kvaliteten på dessa ytor kan skilja sig och att kvaliteten på parken även bör räknas in i bedömningen av närhet till park. Nämnden framhåller vikten av att planera för en jämn fördelning av fritid- och kulturutbud i Malmö. Att undersöka hur närheten till kultur och fritid skulle kunna hanteras på liknande sätt som närheten till gröna ytor hade varit intressant, anser nämnden. Nämnden anser att profilerade lekplatser och aktivitetsytor ytterligare kan fördelas över hela Malmö, som en medveten strategi.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det existerar redan vissa principer för närhet till fritid, t.ex. fastighets- och gatukontorets *Plan för aktiva mötesplatser*, som fastställer att alla Malmöbor ska ha ett visst basutbud av aktiviteter inom 500 meter från sin bostad. För större fritidsanläggningar och kultur finns inte lika tydligt utpekade mål. En utveckling av sådana principer hade varit intressant att genomföra som kan ligga till grund för ytterligare strategier i nästa översiktsplan.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation önskar en konkretisering kring hur och var antalet träd ska öka och att det tydliggörs vikten av att många platser är i stort behov av trädskugga för att de alls ska kunna användas i sommarhetta och för att gräsmattor och andra gröna områden inte ska torka ut under sommarmånaderna. Malmö Idrottsföreningars Samorganisation vill även tillägga att träd skyddar mot väder och vind på alla sätt och är viktigt för att aktivitetsytor utomhus ska kunna brukas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret välkomnar Malmö idrottsföreningars samorganisationens positiva reaktion på ambitionen att öka antalet träd. Utredningar kring placering, tidplan och ekonomi behöver göras i nästkommande planeringsskede där Malmö idrottsföreningars samorganisationens förslag på placering är välkomna.

Region Skåne ser positivt på att översiktsplanen tydligt lyfter fram betydelsen av att bevara och utveckla grönstruktur och biologisk mångfald. Region Skåne saknar dock ställningstaganden kring tätortsnära natur, vilket regionplanen lyfter i planeringsstrategin *3.3 iii - Förbättra tillgången till tätortsnära natur för nära, vardagligt friluftsliv och kortare utflykter.*
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad har en liten yta i förhållande till befolkningsmängden. Behovet av grönområden är stor medan landskapet omkring staden är präglat av intensivt lantbruk. Möjligheten att nyttja landsbygden för rekreation ska förbättras enligt översiktsplanen. Detta skulle kunna ske till exempel genom så kallade beträdor som är smala strängar av insått vallgräs som lämnas obrukad längs åkerkanter och kan fungera som gångstråk i landskapet. Översiktsplanen pekar ut stora park- och naturområden som är befintliga för att säkra dessa men visar även tätortsnära planerade områden för att täcka framtidens behov i en växande stad. Nya gröna kopplingar mellan staden och landskapet som ska korsa Yttre Ringvägen redovisas i översiktsplanens grönstrukturkarta. Även regionala stråk tydliggörs i översiktsplanens grönstrukturkarta

Region Skåne ser positivt på att översiktsplanens karta har förtydligats avseende hur de gröna stråken ska koppas till grannkommunerna men vill fortsatt trycka på att Skåneleden och Sydkustleden

bör redovisas i såväl text som kartmaterial. Skåne är det landskap i landet som har lägst andel allemansrättsligt tillgänglig mark per invånare. Det är ofta svårt att röra sig i ett modernt odlingslandskap. I det sammanhanget är det värt att lyfta fram betydelsen av utpekade leder och stråk och deras funktion att uppmuntra till fysisk aktivitet, lokal rekreation, bidra till fossilfritt resande i närområdet, levande landsbygd med näringslivsutveckling och stärkt folkhälsa. Översiktsplanen kan med fördel kompletteras med strategier för hur dessa perspektiv kan omsättas i handling.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Skåneledens sträckning planeras och genomförs redan inom kommunen men översiktsplanen bedöms inte vara rätt nivå att redovisa den specifika ledens sträckning. På en övergripande nivå är det viktigt att ange funktionerna rekreation respektive spridningskorridorer vilket redovisas i översiktsplanen.

Havet och kusten

Trelleborg kommun lyfter att en aktuell fråga i Trelleborg är utveckling och klimatanpassning av kommunens kustområden. Inom detta område har kommunerna goda kontakter och Trelleborgs kommun ser fram emot vidare dialog för att tillsammans bilda en mer samlad målbild av ett klimatanpassat Skåne.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad delar bilden av att mellankommunalt samarbete inom denna relevanta frågeställning är viktig.

Region Skåne ser positivt på att översiktsplanen har ett ökat fokus på havet och Öresund och pekar ut Öresund som utredningsområde. Enligt *Regionplan för Skåne 2022–2040* behövs det brådskande initiativ för ett bättre gemensamt skydd av både Öresund, Östersjön och Kattegatt i synnerhet när det gäller de kumulativa effekterna, det vill säga summan av påverkan av många olika aktiviteter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Lomma kommun menar att det är positivt med den vilja Malmö uttrycker att aktivt verka för ”att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster, bland annat genom fler marina naturreservat och att Öresund blir ett biosfärområde i enlighet med Unescos program Man and the Biosphere.” Men tyvärr verkar detta stanna vid textavsnitt som sedan inte uppfylls i planhandlingen. Man skriver också att ”Stadsutvecklingen ska bidra till att Öresund förblir ett friskt och levande hav där ett rikt växt- och djurliv och möjligheter till rekreation och upplevelser kombineras med fiske, sjöfart och energiproduktion.” Vidare att ”Översiktsplanens genomförande ska som helhet stärka den biologiska mångfalden i Malmö. ” och ”Kvaliteten på gröna och blå miljöer ska förbättras genom ökad biologisk mångfald och flera olika ekosystemtjänster.” Av detta syns mycket lite i planhandlingarna. Istället uttrycks det tydligt ”att staden i vissa lägen kommer att fortsätta växa genom nytillskott av bebyggelse på utfyllnader i havet som kombinerar exploateringsbar mark med klimatanpassning”. Den dissonansen gör att det som är översiktsplanens främsta syfte, att visa på avvägningar, får anses ha lämnat biologisk mångfald därhän. Här blottas istället en oförståelse kring vilka behov de marina ekosystemen har för att kunna upprätthålla vitalitet över tid. Ett framtida fortsatt vitalt ekosystem i Öresund som klarar att generera alla dessa ekosystemtjänster är inte förenligt med planerna på fortsatta utfyllnader och yttre kustskydd. Lomma kommuns kritik mot utfyllnaderna på produktiv havsbotten i Öresund kvarstår från många tidigare yttranden och att klimatanpassning ska ske genom konstruktioner ute till havs är en bekymmersamt kortsiktig syn på saken som dessutom kommer att ha en mycket stor negativ påverkan på omgivande kustlinje i andra kommuner, inklusive Lomma kommun.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad delar inte Lomma kommuns bedömning att utpekat behov av utfyllnader kommer ha negativ påverkan på omgivande kustlinje. Tvärtom ser Malmö stad det som viktigt för hela Skåne att Malmö som tillväxtmotor kan bevaras och fortsätta utvecklas som kust- och hamnstad. Att inte skydda Malmö mot stigande hav bedöms ha en stor ne-

gativ effekt på näringslivet i hela regionen. Precis som Lomma kommun nämner är de marina biotoperna i Öresund viktiga och framtida utfyllnader kommer att utföras med ambitionen att inte försämra vattenkvalitet i aktuella vattenförekomster.

Biologisk mångfald

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd angående strategin *"Gröna och blå miljöer, främst artrika och hotade, ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Översiktsplanens genomförande ska som helhet stärka den biologiska mångfalden i Malmö"*. Utifrån det påpekar Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd att värnar man bara om de artrika områdena och hotade arterna/miljöerna så kommer biologisk mångfald att fortsätta att utarmas. De triviala områdena med alldagliga arter är viktiga för både spridning och bevarande av såväl de rara arterna som de triviala arter som också behöver livsrum. Det kommer också att minska ekosystemtjänsterna när antalet naturområden minskar och blir mer ensartade.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Strategin justeras för att täcka in alla områden som är gynnsamma för den biologiska mångfalden.

Skånes ornitologiska förening betonar att det givetvis är mycket viktigt att allmänheten engageras och får möjlighet till rekreation och upplevelser men lyfter att det är viktigt att tillgänglighet inte blir på bekostnad av biologisk mångfald i känsliga områden. I vissa områden, t.ex. strandängar längs kusten, fungerar inte kombinationen människa och djurliv. I sådana fall blir det djurlivet som påverkas negativt om tillgängligheten planeras fel eller blir för omfattande.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Områdesbestämmelser och artskyddsbestämmelser ska följas. Försiktighet bör gälla i områden där växt- och djurarter lätt kan påverkas negativ. Detta behöver tas hänsyn till i nästa planeringsskede.

Tekniska nämnden menar att i översiktsplanen behandlas gröna och blå perspektiv på ett väldigt översiktligt sätt, medan andra delar, t.ex. bebyggelse och trafik, är långt mer ingående behandlat, både strategiskt och innehållsmässigt. I avsaknad av en aktuell plan för gröna miljöer är det extra viktigt att översiktsplanen adresserar och konkretiserar gröna frågor och vikten av att skapa en mångfald av biotoper och livsmiljöer för djur. Utöver naturvårdsplanen har miljöprogrammet även en viktig roll som vägledare i arbetet med biologisk mångfald. Den omnämns inte under strategierna.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadens hållbara utveckling är mycket komplex där många delmoment behöver fungera ihop för att få ett bra resultat i sin helhet. En tät stad värnar jordbruksmark och alternativa mobilitetssatsningar kan leda till grönare gatumiljöer. Fokus i alla delar av översiktsplanen är dess prioriterade inriktning av den nära, täta, gröna och funktionsblandade staden. Grönområdenas kvalitet ska förbättras för att skapa goda förutsättningar för biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Översiktsplanen kan dock inte ersätta en plan för gröna miljöer. *Miljöprogram för Malmö stad 2021-2030* är en förutsättning för arbetet med översiktsplanen och kommer refereras till i relevanta avsnitt.

MKB välkomnar att en modell för balanseringsprincip tas fram och vill ånyo framföra synpunkten att denna tillämpas på större områden och inte ska lösas fullt ut inom enskilda detaljplaner respektive fastigheter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och tar den med sig till ett framtida arbete med att ta fram en modell för hänsynstagande till naturvärden samt ekologisk kompensation som är anpassad för Malmös förhållanden.

Landsbygd och jordbruk

Trelleborgs kommun ser likt Malmö att det är betydande för en hållbar utveckling i regionen att värna om jordbruksmarken genom att prioritera förtätning i kollektivtrafiknära lägen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Region Skåne noterar att andelen jordbruksmark som tas i anspråk minskat men att betydande arealer fortsatt tas i anspråk. Regionplanen anger att de kumulativa konsekvenserna av exploateringen av jordbruksmark måste ses i ett mellankommunalt, regionalt och nationellt sammanhang över tid och beaktas i den fysiska planeringen. Översiktsplan för Malmö kan med fördel förtydligas med utgångspunkt från detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I förslaget till översiktsplan har arealen jordbruksmark som tas i anspråk minskat i förhållande till tidigare plan. Malmö stad har haft en betydande befolkningsökning de senaste decennierna och kommer med stor sannolikhet ha det även framöver. Det betyder att det finns ett hårt tryck på att exploatera delar av jordbruksmarken. Översiktsplanens inriktning är dock att staden i huvudsak ska växa inåt för att förbättra hållbarheten genom att bland annat värna den högkvalitativa jordbruksmarken. Här är Malmö stad förebild i regionen och på nationell nivå.

Tekniska nämnden menar att strategiområdet *Landsbygd och jordbruk* behöver utvecklas och bli tydligare kring att vi, precis som i marina frågor, behöver arbeta med att säkerställa att jordbruksmarken behåller och kan återuppbygga möjligheterna att leverera ekosystemtjänster. För att skapa större resiliens för exempelvis torka behöver avsnittet kompletteras med en strategi för att skapa våtmarker eller andra vattenhållande funktioner i landskapet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret håller med om att staden behöver arbeta med att säkerställa att jordbruksmarken behåller och kan återuppbygga möjligheterna att leverera ekosystemtjänster. Strategin i översiktsplanen som pekar på att kommunen ska öka jordbrukets miljöanpassning samt stödja metoder som främjar ekosystemtjänster, tar höjd för detta behov och för behovet att stärka resiliensen mot klimatförändringar.

Jordens Vänner Malmö- Lund kräver att alla projekt där jordbruksmark ska tas i anspråk omprövas och att en policy utformas där Malmö utfärdar ett moratorium på exploatering av jordbruksmark för andra ändamål än matförsörjning. Självklart är ett diversierat och ekologiskt jordbruk viktigt. Vi ser gärna att staden satsar på mer ätbart i planteringen, t ex fruktträd och bärbuskar. Skogsträdgårdar kan utvecklas. I de olika områden bör även mindre ytor göras tillgängligt för de som vill odla.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Sedan många år tillbaka följer Malmö stad översiktsplanens inriktning att staden i huvudsak ska växa innanför Yttre Ringvägen trots att staden växer i mycket hög takt. Plantering av växter som kan nyttjas för livsmedelproduktion i den täta staden har både fördelar och utmaningar. Dessa oftast platsspecifika frågeställningar kan dock inte lösas i en sådan planeringsnivå som översiktsplanen har. Samma sak gäller avvägningen mellan odlingsintresset för enskilda och tillgänglighetskravet för alla.

LRF efterlyser en plan för hur Malmös mark ska användas vad gäller odling. LRF föreslår att Malmö stad säljer ut mark till näringen eller arrenderar ut marken på längre kontrakt så att brukaren har möjlighet att sköta marken på ett sådant vis att det gagnar såväl Malmö stad, lantbrukaren och miljön.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Ett sätt att se över hur Malmös odlingsmark ska användas är att ta fram en strategi för landsbygden och jordbrukslandskapet. Detta kommer läggas till bland översiktsplanens strategier.

Skanska ser positivt på att Malmö ska växa till en halvmiljonstad främst genom förtätning innanför Yttre Ringvägen. Vi tror dock att ett stort antal Malmöbor även i framtiden, under olika perioder i livet vill bo marknära och troligen lite mer lantligt. Kan inte Malmö erbjuda denna möjlighet kommer dessa personer mycket sannolikt att söka sig till andra kommuner i närområdet. Detta innebär dels att värdefull jordbruksmark ändå går förlorad, även om det då inte sker inom Malmö stad men det innebär även att Malmö går miste om betydande skatteintäkter. Vi föreslår att planen ger en något större möjlighet att utreda möjliga bostadslägen utanför Yttre Ringvägen på platser där det finns

goda förutsättningar att bygga kollektivtrafiknära. Redan idag går det att utveckla bostäder som är klimatpositiva och genom innovation och samverkan ser vi att det skulle vara möjligt att skapa klimatpositiva stadsdelar där man genom effektivare odlingssätt även skulle kunna kompensera för den jordbruksmark som bebyggs.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I översiktsplanen ges möjligheter att tillskapa bostäder i befintliga tätorter inom kommunen, även utanför Yttre Ringvägen.

Thomas Ingelström uttrycker en oro kring att Sveriges bästa odlingsmark skall bebyggas av hus, betong och människor för att det är stationsnära och är oförstående då det samtidigt skrivs att "Exploatering av jordbruksmark minskar inte bara arealen odlingsbar mark utan även möjligheterna för ett stort antal arter att ha kvar sin hemvist inom kommunen."
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Sedan många år tillbaka följer Malmö stad översiktsplanens inriktning att staden i huvudsak ska växa innanför Yttre Ringvägen trots att staden växer i mycket hög takt. Stora satsningar sker kring stationslägen för att underlätta miljövänligt resandet. Förutom Hyllie finns det andra stationslägen på redan exploaterad mark som ska förtätas. Hyllie är i många avseenden ett undantag som beror på dess strategiska läge kring tågstationen intill Öresundsbron och Malmö Central. Här gjordes avvägningen att en alternativ placering av bostäder och verksamheter som finns och kommer finnas i Hyllie, skulle leda till mycket sämre påverkan på möjligheten till hållbart resandet, effektivt markutnyttjande och stadsmässiga kvaliteter.

Miljönämnden anser att jordbruket som en viktig näring lyfts i översiktsplanen och att dess ekonomiska betydelse bör förtydligas. Miljönämnden anser vidare att en strategi för utveckling av landsbygden och odlingslandskapet bör tas fram, som inkluderar dess kulturella, rekreativa och ekologiska värden. En del områden i Malmö där utbyggnad planeras omfattar odlingsmark. För dessa bör det alltid framgå i de platsspecifika riktlinjerna att det finns en konflikt mellan bevarande av odlingsmark och exploatering. Miljönämnden anser även att det bör framgå i översiktsplanen att Malmös jordbruksmark har högst produktionsförmåga i Sverige (klass 8-10) och är av största lokala och nationella intresse att bevara. Ingressen bör också ange att Miljöprogram för Malmö stad 2021-2030 har ett mål om att Malmös odlingslandskap ska värnas och brukas hållbart (mål 10). Miljönämnden anser att punkt tre bör förtydliga att rekreation i landsbygden ska förbättras utan att påverka dess natur- och kulturvärden negativt. Punkt fem bör förtydliga att småskaliga verksamheter ska möjliggöras inte bara utifrån odlingslandskapets villkor utan också med ett hållbarhetsperspektiv. Gällande översiktsplan anger att Malmö stad ska ta fram en strategi för utveckling av landsbygden och jordbrukslandskapet. Miljönämnden anser därför att en sådan strategi bör tas fram och att punkten bör kvarstå.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Att Malmö stad ska ta fram en strategi för landsbygden och jordbrukslandskapet kommer läggas till bland översiktsplanens strategier. Dessutom kommer jordbrukets betydelse och vikten att värna om jordbruksmark belysas ytterligare. Översiktsplanens riktlinjer och karta ska lösa målkonflikter mellan olika intressen kring jordbruksmark på ett övergripande sätt. Översiktsplanens strategier ska visa ett förhållningssätt vid målkonflikterna i kommande och mer detaljerade planeringsskeden. Översiktsplanens strategier följer Miljöprogrammets mål om rekreation och verksamheter på landsbygden och kommer fortsatt omnämnas i planen.

Trafik

Mobilitet och Trafikinfrastruktur

Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig positiv till utveckling av en blandad stadsbebyggelse i stationsnära lägen. Arbetsmarknads- och socialnämnden ställer sig även positiv till att utformningen av gaturummet ska omfattas av konsekvensbedömningar där sociala aspekter granskas såsom jämlikhet och jämställdhet. **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** är positiv till översiktsplanens ambitioner om att ytterligare förbättra stadens kollektivtrafiksnät och att förbättra för

fotgängare och cyklister i staden. Eleverna som har sin undervisning i stadens skolor är nästan uteslutande beroende av andra färdmedel än bilen, vilket ställer stora krav på kollektivtrafiken, trafikplanering och trafiksäkerheten i staden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Arvid Dellien anser att kommunen bör sluta upplåta mark till samfällighetsföreningar då de jobbar intensivt med att blockera de områden de äger, vilket ofta slutar med farliga trafikhinder för att få bort gående och cyklister.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att frågorna ligger på en nivå som inte hanteras inom ramen för översiktsplanen.

Funktionsstödsnämnden är överlag positiv till översiktsplanens prioritering av cykelnät, fotgängarzoner och kollektivtrafik. Dock saknar nämnden en analys som inkluderar personer som inte kan nyttja ovan nämnda färdvägar. Många är beroende av andra färdsätt, inte minst bil eller färdtjänst. När trafik, kommunikationer och transportvägar planeras, måste framkomligheten för personer som har särskilda behov vid förflyttningar beaktas. **Malmö centrala pensionärsråd** saknar de äldres perspektiv när det gäller inflytande över trafiksituationen. I avsnittet om mobilitet anges att *Vid trafiksystemets planering, utformning och gestaltning ska omsorg läggas vid skilda förutsättningar, behov och erfarenheter för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra grupper.* Därefter hänvisas till Trafik- och mobilitetsplanen. I Trafik- och mobilitetsplan står *”Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö.”* Äldre och personer med funktionsnedsättningar kan ha svårt att klara av detta. Staden måste även planera för de som inte kan gå och cykla. Formuleringarna i översiktsplanen och Trafik- och mobilitetsplanen är dessutom inte helt samstämmiga.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att skrivningarna i översiktsplan respektive *Trafik- och mobilitetsplan* går i samma riktning. Malmö stad strävar efter en stad för alla medborgare, där gaturummen är disponerade mer demokratiskt, och där infrastrukturen är utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Med fler och bättre utvecklade alternativ, som kan användas av fler på ett energi- och yteffektivt sätt jämfört med privat bilkörning, förbättras även möjligheterna att transportera sig med bil för dem som ibland inte har några alternativ. I planförslaget framgår det att tillgängligheten för personer med funktionshinder kontinuerligt behöver förbättras och alltid ska beaktas vid utformning av det offentliga rummet.

Lantmännen uttrycker oro över att det anges att plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå översiktsplanens prioriterade inriktningar. De framtida inriktningar som presenteras för hamnområdena där Lantmännens verksamheter är belägna förutsätter samtliga att Lantmännens verksamheter upphör eller begränsas i betydande omfattning. Lantmännens anläggningar i Malmö är strategiska anläggningar. Dess lokalisering och befintlig infrastruktur, för såväl tung vägtrafik som båttransporter i Malmös hamn, utgör en viktig förutsättning för den primärproduktion som bedrivs på jordbruksmarken i regionen. En inskränkning i befintliga transportmöjligheter till respektive från Lantmännens anläggningar kommer väsentligt begränsa Lantmännens verksamhet i Malmö alternativt förhindra densamma. Lantmännen ser fram emot fortsatt diskussion med Malmö kommun om hur Lantmännens verksamhet ska säkras samtidigt som staden växer och utvecklas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Lantmännen bedriver en viktig verksamhet för Malmö och regionen. Malmö stad för en löpande dialog med Lantmännen om hur verksamheten bäst kan vidareutvecklas, även om delar av den på sikt omlokaliseras.

MKB Fastighets AB vill lyfta fram att för att nå p-normens krav på cykelparkering vid bostäder uppstår ofta en målkonflikt i förhållanden till de gröna och sociala värdena på gårdarna. Därför ser bolaget behov av en ökad flexibilitet i parkeringsnormen som beaktar målgrupp, placering i staden och andra faktorer som delningsmöjligheter. Gällande parkeringslösningar vill MKB fortsatt peka på behovet av att parkeringslösningar i nya områden i möjligaste mån sker i externa mobilitetshus som möjliggör en flexibel användning och klimatsmarta val. Vid förtätning i befintliga områden kan

det vara motiverat att delvis behålla befintlig markparkering, både av tillgänglighetsskäl och av ekonomiska skäl.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* hanterar stadens övergripande arbete med bil- och cykelparkering. Parkeringstal och exakta parkeringslösningar för bil och cykel hanteras inte i översiktsplanen. I riktlinjer för *blandad stad* anges att bilparkering i första hand ska lösas i gemensamma anläggningar som mobilitetshus för att ge förutsättningar för samnyttjande och att markparkeringar för bilar och underjordiska garage bör undvikas. Detta gäller vidare som utgångspunkt i stadens planering.

MKB Fastighets AB välkomnar att översiktsplanen rymmer både målsättningen att staden ska växa och att trafiken ska minska. Bolaget vill dock lyfta fram de kostnadsdrivande dubbla kraven i nya projekt på dels hållbara mobilitetsalternativ, dels skyddande åtgärder för att möta trafikökningar. Stadens antagna Policy och norm för mobilitet och parkering möter delvis denna problematik, men MKB vill uppmärksamma att frågeställningen alltjämt är aktuell rörande trafikbuller.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Malmö stad tar med sig frågan i kommande fördjupningsarbete kring framtida dimensionerande trafikflöden i relation till trafikbuller.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund efterfrågar en total översyn av den tekniska handboken så att tjänstepersonerna får handlingsutrymme att detaljplanera infrastrukturen så att den blir hållbar på riktigt, inte bara i olika styrdokument. dvs enklare att skapa cykling mot enkelriktat, cykelgator, ta bort parkeringsplatser osv. Att planera den bilsnåla och hållbara infrastrukturen i detaljplaneringen ska inte behöva bli undantag från den tekniska handboken utan ska vara normen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret förmedlar denna synpunkt till fastighets- och gatukontoret som ansvarar för *Teknisk Handbok*. Översiktsplanen ger en övergripande inriktning kring planering av cykelinfrastruktur i Malmö.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund menar att det måste finnas en noggrant preciserad plan för hur kantstensparkeringen fasas ut för att ge plats åt andra funktioner. Parkering i innerstaden behöver vara i parkerings/mobilitetshus. Detta betyder att Davidshalls torg och Stortorget blir av med sina markplansparkeringar. Vi förespråkar absolut inte underjordiska garage. Vi förslår

- 80 procent av den parkering som sker på markplan i innerstaden tas bort fram till 2030. Bilar hänvisas i första hand till befintliga p-hus.
- Inför marknadsmässig prissättning för all parkering inom Malmö stad, dvs en rejäl höjning från nuvarande nivåer.
- Sänkt bashastighet i innerstaden till 30 km/h
- Inför vägtullar för inresor innanför Inre Ringvägen såsom man gjort i Stockholm och Göteborg. Pengarna går till cykelinfrastruktur och kollektivtrafiken
- Översiktsplanen behöver inspireras av Barcelonas bilfria "superkvarter" utan genomfartstrafik och smitvägar, genomfart endast för cyklar.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att frågorna som tas upp ovan generellt ligger på en nivå som inte hanteras inom ramen för översiktsplanen. *Policy och norm för mobilitet och parkering* samt *Trafik- och mobilitetsplan i Malmö* hanterar de mer ingående frågorna kring parkering och trafik. Gällande första punkten anger översiktsplanen i *Blandad stad* att bilparkering i första hand ska ske i gemensamma anläggningar samt att markparkeringar och underjordiska garage bör undvikas. Gällande andra punkten är detta på en detaljeringsnivå som inte hanteras i översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar synpunkten till Fastighets- och gatukontoret. Att sänka basthastigheten i innerstaden till 30 km/h har många fördelar men också en stor påverkan på trafiken och staden, vilken vi har kunskap om i nuläget. Stadsbyggnadskontoret anser därför att detta inte är något vi inkluderar i översiktsplanen i nuläget, men vi tar med oss frågan. Att införa vägtullar är något som stadsbyggnadskontoret anser att det inte finns behov av att utreda i nuläget och att det därmed inte ska inkluderas i översiktsplanen. Principer för bilfria "superkvarter" utan

genomfartstrafik hanteras i dagsläget i olika utredningar på Fastighets- och gatukontoret. Exempelvis har superkvarter för Möllevången utretts och även i Sorgenfri har liknande koncept undersökts. Inom större utbyggnadsområden arbetar stadsbyggnadskontoret tillsammans med fastighets och gatukontoret med att skapa bilfria miljöer, där arbetet med mobilitetshus i utkanten av områdena är en av åtgärderna för att möjliggöra detta.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund önskar följande åtgärder:

- Fler enkelriktade gator för bil, där cykling mot enkelriktat bör tillåtas. Detta är en mycket yteffektiv och billig åtgärd.
- Huvudleder i Malmös innerstad bör smalnas av från fyra till två filer eller få en bussfil och blir till stadsgator. På detta sätt minskas inflödet av bilar effektiv också.
- En av utgångspunkterna för vårt remissvar är följande citat i översiktsplanen *"Stadens gaturum är inte bara transportkorridorer, där sker också många möten mellan stadens invånare. Gaturummens utformning är alltså viktigt även för stadens sociala liv. Framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå översiktsplanens prioriterade inriktningar."*. Kartan som visar huvudgator och trafikleder beskriver motsatsen till stycket om att stadens gaturum inte bara ska vara transportkorridorer. Huvudlederna behöver minskas, stängas, införa cirkulationsplan osv. kort sagt trafiken behöver begränsas, det gör den inte genom att behålla befintliga huvudleder som pumpar in privatbilism till Malmös innerstad.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Gällande synpunkten om att ha fler enkelriktade gator för bil där cykling mot enkelriktat tillåts anser stadsbyggnadskontoret att det är en för detaljerad synpunkt för att hanteras i översiktsplanen, men utvecklar en skrivning kring finmaskighet i cykelnätet under strategier för cykelstaden. Synpunkten gällande gaturummens utformning hanteras inte ingående i översiktsplanen, men olika huvudgator har olika förutsättningar och anspråk, både vad gäller stadens sociala liv, grönska samt person- och godstransporter. Inriktningarna och strategierna ger stöd till att utforma stadens gator även utifrån stadens sociala liv. Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen är tydlig gällande att framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och att trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå, cykla och åka kollektivt samt att dessa trafikslag ska prioriteras även om vissa infartsleder även fortsättningsvis behöver bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik. I detta skede finns inte möjlighet att utreda förslagen och dess konsekvenser för huvudgatunätet så detta får hanteras i kommande översyn av översiktsplanen tillsammans med revidering av stadens *Trafik- och mobilitetsplan*.

Promenadstaden

Cykelfrämjandet Malmö och Lund anser att det bör planeras för fler sommargator och att dessa inte ses som undantag från regeln om att 99% av Malmös gator är bilgator med kantstensparkering på båda sidor gatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad arbetar fortlöpande med att testa fler sommargator samt även för fler permanenta gågator, gångfartsområden och cykelfartsgator. Stadsbyggnadskontoret menar att översiktsplanen ger stöd till detta arbete. Synpunkten är också vidarebefordrad till Fastighets- och gatukontoret.

Fotgängarnas förening lyfter att avståndet till skolan har ökat med det fria skolvalet och därmed har frågor om barns förhållanden i trafikmiljön blivit än aktuellare. Barns gång- och cykelvägar till skola och fritidsaktiviteter måste därför bli en integrerad och prioriterad del av den kommunala trafikplaneringen. Därvid är barnkonsekvensanalys, BKA, ett användbart verktyg.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga i att barnperspektivet är av stor vikt och anser att frågan hanteras i översiktsplanen. Malmö stad arbetar ständigt med att förbättra möjligheterna för fotgängare och cyklister och ofta med fokus på barn och unga. Att ta in barnperspektivet är naturligt i alla stadens projekt, framför allt efter att barnkonventionen blev lag. I översiktsplanen hanteras detta under ett flertal rubriker, men utvecklas något avseende barns rörelsefrihet till fritidsaktiviteter. Stadsbyggnadskontoret har också vidarebefordrat synpunkten till Fastighets- och gatukontoret.

Tekniska nämnden föreslår att strategiområdet kompletteras med en strategi för att främja gångtrafik. Den kan peka på att rörelsefriheten i staden kan stimuleras genom att minska olika barriäreffekter, tillgodose behov av tillräckliga ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer, samt öka trygghet och trafiksäkerhet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret har utvecklat ingressen i *Promenadstaden* utifrån synpunkterna ovan.

Cykelstaden

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation lyfter att många idrottsutövare behöver transportera sig, på ett eller annat sätt, till olika anläggningar runtom i Malmö och bilen kommer förmodligen att förbli ett viktigt transportmedel för många. Ett föreningsliv där barn och unga från hela Malmö möts har många positiva effekter men det innebär också att de som redan står långt ifrån idrotten riskerar att hamna ännu längre ifrån idrotten på grund av pendlingstid, transportkostnader osv.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen anger att det jämnt fördelat över hela Malmö ska finnas ett brett utbud av platser och lokaler som ger möjlighet till fysisk aktivitet, spontan och organiserad idrott, kulturverksamhet och pedagogisk verksamhet. Stadsbyggnadskontoret kompletterar strategierna under *Cykelstaden* för att tydliggöra att barn ska ha möjlighet att cykla till fritidsaktiviteter i en trafiksäker miljö.

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är särskilt positivt att planförslaget pekar ut att cykeltrafiken ska utgå ifrån ett barnperspektiv. Att alla barn tryggt ska kunna röra sig till fots eller med cykel i staden är en god målsättning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Lomma kommun och **Region Skåne** uttrycker att det är positivt att Malmö stad prioriterar supercykelstråk både inom tätorten och till grannkommuner. **Jordens Vänner Malmö- Lund** framför att initiativet kring supercykelstråk är väldigt efterlängtat. **Region Skåne** vill understryka vikten av att utveckling av supercykelvägar i Skåne ses som en regional fråga för att binda samman Skånes regionala noder med varandra och kringliggande tätorter då cykelresorna i framtiden kommer vara längre och mer regionala.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Stadsbyggnadskontoret vill också gärna att möjligheterna till att cykla i och utanför städerna i Skåne förbättras ännu mer. I översiktsplanen går att läsa att regionala cykelstråk ökar möjligheten att pendla hållbart i regionen. Stadsbyggnadskontoret utvecklar översiktsplanen med en strategi kring regional cykling.

Jordens Vänner Malmö- Lund lyfter att det går lära mer av städer som Köpenhamn och Amsterdam. Företräde för cyklister på fler ställen, rondeller som premierar cyklister, skilda cykelvägar som ökar tydligheten och säkerheten för cyklister. Minskad hastighet för bilister. Även annan infrastruktur som parkering för cyklister är viktigt. Bike & Ride behövs på fler ställen och så nära stationer/större busshållplatser som möjligt. Lånecykelsystemet bör utvidgas ytterligare. Även ett system för lån av elcyklar och (el)lådcyklar bör finnas. Vidare menar Jordens Vänner Malmö- Lund att det är viktigt att underlätta för alla att kunna cykla. Det gäller unga – d v s stärk cykelundervisningen i skolorna, se över om s k 'cykelskolbussar' kan underlätta cykling till skolan – men även äldre som

flyttar till Malmö och som inte har stor cykelvana. Samarbete med civilsamhället (studieförbund, cykelfrämjandet) kan vara bra. En strategi för (el)cykeltransport av gods bör antas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Stadsbyggnadskontoret menar att frågorna ligger på en nivå som till stor del inte hanteras inom ramen för översiktsplanen, och vidarebefordrar synpunkterna till Fastighets- och Gatukontoret.

Tekniska nämnden anser att vid planering av all cykelinfrastruktur måste kapacitet och framkomlighet värderas högt. Det gäller såväl bredare cykelbanor som mer utrymme i korsningspunkter. Avsnittet bör kompletteras med en strategi kring intermodalitet och att stimulera kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Delvis finns detta i punkten om cyklisters tillgänglighet och cykelparkering vid tågstationer – men detta handlar även om att verka för möjligheten att ta cykel på tåg och buss i större utsträckning. Intermodalitet knyter även an till arbetet med mobilitetshubbar, cykel som service m.m. Tekniska nämnden föreslår följande två strategier för att komplettera avsnittet:

- Cykelvägnätet ska fortsatt byggas ut, och strategiskt viktiga länkar ska prioriteras. Fokus ska läggas vid kapacitet, framkomlighet, prioritet och en sammantagen hög komfort. Trafiksäkerhet ska fortsatt värderas högt vid all utbyggnad av cykelvägnätet.
- Fler kapacitetsstarka, orienterbara och säkra cykelstråk ska anläggas utmed huvudgatunätet. Till dessa ska kompletterande trygga nattstråk, där befintliga dagstråk ligger i parkmiljöer och i lokalgator, säkras.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret utvecklar stycket gällande *Mobilitet och trafikinfrastruktur* samt tillhörande strategier med mer fokus på intermodalitet och kombinationsresor. Stadsbyggnadskontoret utvecklar stycket gällande cykelparkering och kollektivtrafik med att Malmö ska verka för möjligheten att ta cykel på tåg och buss i större utsträckning. Stadsbyggnadskontoret utvecklar även de båda strategier som föreslås med viss justering.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund efterlyser att det fortsatt satsas på att bygga ut/förtäta inom cykelavstånd, i första hand inom 6 km från stadskärnan. Avståndet för cykel kan dock tryckas utåt i samband med nya cykeltyper kombinerat med bättre cykelstråk som möjliggör mer effektiv transport. För att Malmö ska bli en tät och attraktiv cykelstad behöver innerstadens yta omfördelas från privatbilismen till yteffektiva transporter, träd, torg och andra ytor som främjar stadslivet. Att minska bilismen, samt sänka bashastigheten är de enskilt kraftfullaste åtgärderna för att förbättra cyklismen i Malmö för alla åldrar. Barn och unga cyklar inte säkert i det Malmö som föreslås i den nuvarande ÖPn. I övrigt lyfter Cykelfrämjandet Malmö och Lund följande punkter:

- Lastcyklar är viktiga om fler ska ställa av bilen (vilket uppmanas i planen). Vi ser dock inget försök att inkorporera dem i delarna ang. cyklism. Lösning: ta bort mark/kantstensparkering och gör fler publika cykelparkeringar för både vanliga och lastcyklar.
- Elcykel och liknande fordon har ökat, och är viktiga t.ex för ökad pendling mellan kranskommuner. Hur detta segment passar in det befintliga cykelnätet i innerstaden är inte uppenbart där omkörning ofta är omöjligt. Elcyklar är i stort behov av säker och gärna väderskyddad parkering. Att kunna låsa fast ramen är ett absolut måste.
- Cykeldelningssytemet Malmö by bike är utmärkt men behöver fördubblas med fler cyklar och stationer. Lägg till elcyklar och lastcyklar till det befintliga systemet. Anlägg systemet på befintliga bilparkeringar i den mån det är möjligt
- På befintliga cykelbanor i Malmö har oftast cykelbanan tagit plats från trottoaren som redan är smal. Framöver behöver cykelbanorna flyttas ut och ta plats från bilarna i körbanorna så att gångtrafikanterna får tillbaka sina ytor.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen anger att en övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Översiktsplanen strävar också efter en stad för alla medborgare, där gaturummen är disponerade mer demokratiskt, och där infrastrukturen är utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö* anger bland annat mål för färdmedelsandelar och har legat till grund för ställningstagandena i planförslaget, och dessa mål innefattar att privatbilismens andel minskar. Både

översiktsplanen och *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö* ger stöd för att prioritera de lokala anspråken för fotgängare och cyklister, men platsspecifika förutsättningar kan innebära en annan prioritering. Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen är tydlig gällande att barn och unga ska ha möjlighet att cykla trafiksäkert och att barnperspektivet ska utgå från att skapa fler trygga och säkra korsningspunkter och minska gators barriäreffekt. Gällande synpunkterna om Malmö by bike och parkeringsbehov för lastcyklar och elcyklar anser stadsbyggnadskontoret att frågorna generellt ligger på en nivå som till stor del inte hanteras inom ramen för översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar frågan till Fastighets- och Gatukontoret. I övrigt hänvisas till gällande *Policy och norm för mobilitet och parkering.*

Kollektivtrafik

Cykelfrämjandet Malmö och Lund föreslår att superbusslinjer med egna filer trafikerar de stora inpendlingsstråken såsom Malmö-Staffanstorp, Malmö-Skanör osv. Även **Jordens Vänner Malmö-Lund** efterfrågar fler särskilda filer för busstrafiken, det gäller även bussar från kranskommunerna.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen pekar ut Simrishamnsbanan mot Staffanstorp samt *kollektivtrafik med högre kapacitet* i riktning mot Bara samt ett stråk mot Vellinge som idag saknar spårburen trafik med Malmö.

Malmö Citysamverkan tror att ett viktigt tillägg, för att få fler att resa kollektivt, är att den även blir billigare, framförallt regionalt, för att få fler att lämna bilen hemma, eller på sikt få fler att avstå bilägande helt och hållet. Även **Jordens Vänner Malmö- Lund** ser kostnader i kollektivtrafiken som hindrande och föreslår gratis kollektivtrafik (d v s helt skattefinansierat) och att vägtullar skulle kunna delfinansiera detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att kostnader i kollektivtrafiken inte är något som hanteras inom ramen för översiktsplanen. Att införa vägtullar är något som stadsbyggnadskontoret anser att det inte finns behov av att utreda i nuläget och att det därmed inte ska inkluderas i översiktsplanen.

Burlövs kommun anser att en Metroförbindelse till Köpenhamn är ett intressant och positivt tillskott i sammanhanget som bidrar till att stimulera rörligheten inom den regionala arbetsmarknaden och öka attraktiviteten för platserna. Även **Jernhusen AB** ställer sig positiva till Malmös samarbete med Köpenhamn om en metro. De ser det som centralt att resenärerna ska kunna göra enkla och attraktiva byten mellan olika sätt att resa, exempelvis mellan tåg och metro. Samtidigt ska stationen, vare sig det gäller tåg eller metro, ansluta väl till staden. Jernhusen bidrar gärna med vad de kan för att metron ska bli ett så bra tillskott som möjligt för Malmö och stadens utveckling.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och tar med sig detta i det vidare arbetet med Öresundmetron.

Metroselskabet förutsätter att de fortsatt involveras i planeringen med Öresundsmetron.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Tekniska nämnden anser att den andra strategin även bör peka på behov av tillgång till delade fordon för kombinerat resande i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter. Den kartbild som visar storstadspaketets linjedragningar är inte komplett och uppdateras kontinuerligt, därför bör denna inte vara en del av översiktsplanen, länk till webbplats räcker.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret utvecklar skrivning gällande intermodalitet och kombinationsresor samt stycket gällande cykelparkering och kollektivtrafik. Angående kartbilden över storstadspaketet är detta en schematisk bild, och stadsbyggnadskontoret anser att denna bild även fortsättningsvis kan vara med i översiktsplanen. För en mer specifik och uppdaterad bild av linjedragningar finns länk till webbplatsen.

Peder Kristiansson tror att med hjälp av spårvagnar kommer betydligt fler att åka kollektivt till förmån för bland annat klimatet. Ingenting nämns i planförslaget om spårvagnar därav är det mycket angeläget att det görs en grundlig satsning just på spårvagn. Ett bra spårvagnsnät ser jag också som ett effektivt medel att knyta ihop staden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Direktivet från kommunstyrelsen för denna översiktsplan har varit att ersätta planeringen för spårvagn med ”*kollektivtrafik med högre kapacitet*”.

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation anser att om föreningslivet ska vara tillgängligt för så många som möjligt är det av stor vikt att planeringen av kollektivtrafiken går hand i hand med planeringen av idrottsanläggningar. Det räcker inte att det finns en busshållplats i närheten av en anläggning om resan dit kräver många byten och orimligt mycket tid. Man behöver också beakta säkerhetsaspekterna för idrottsutövaren. Ett konkret exempel är satsningen på den nya ridanläggningen i Husie där närmsta busshållplatsen ligger en kilometer från anläggningen. Många av medlemmarna i Malmö Civila Ryttarförening har alltså möjlighet att nästan ta sig kollektivt till anläggningen. En kilometer är såklart ingen längre sträcka att gå men i ur och skur och framför allt i mörker är det inte många barn, ungdomar och deras föräldrar som upplever alternativet som tryggt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad tillsammans med Skånetrafiken arbetar med att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik med goda upptagningsområden för både bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter. Amiralsgatan är långsiktigt utpekad som ett framtida stråk för kollektivtrafik med högre kapacitet, även vidare mot Kvarnby.

Biltrafik

Cykelfrämjandet Malmö och Lund påpekar att Malmös nya översiktsplan mycket tydligare behöver formulera att och hur bilismen ska minska i Malmös innerstad för att kunna nå de ambitiösa målen om att bli Sveriges mest hållbara och attraktiva stad. Den röda tråden måste vara tydlig och inge förtroende så att den nya översiktsplanen på allvar blir ett styrdokument som kommer skapa de verkliga förutsättningar som stadens tjänstepersoner behöver för att skapa den täta, attraktiva och gröna cykelstaden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* samt översiktsplanen anger att biltrafikalstringen på total nivå inte ska öka i staden trots att staden växer, det vill säga att andelen resor som görs med bil av det totala resandet ska minska. Översiktsplanen ger en inriktning kring de strategiska dragen som tillsammans med *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö* fungerar som styrdokument kring hur stadens gator kan utformas för att uppnå ovan nämnda målsättning.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund understryker att om Malmö ska bli en grön, tät och attraktiv stad behöver bilismen, framförallt i innerstaden begränsas kraftigt. De menar att det behöver bli tydligare formulerat att och hur bilismen ska minska i Malmös innerstad. De områden och stadsdelar som idag är attraktiva och eller gröna är uteslutande bilfria områden som: Lilla torg, Gamla väster, sommargatorna, gågatan, Ribersborg, Lugnets cykelväg, stadsparkerna, osv. Områden med hög andel privatbilism och gatuparkering är per definition oattraktiva. I stycket om biltrafik står det *"I vissa fall kan kapaciteten för biltrafiken behöva ges lägre prioritet, genom lägre farter och tätare passager för fotgängare och cyklister, så att andra färdmedel och vistelsemiljöer kan utvecklas."* Cykelfrämjandet Malmö och Lund undrar hur detta är förenligt med den täta, gröna och attraktiva cykelstaden? Att enbart “i vissa fall” ge bilismen lägre kapacitet menar dem är totalt oförenligt med planens vision.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen är tydlig gällande att framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Planen innehåller också en strategi som belyser att trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå cykla och åka kollektivt, och att framkomligheten för dessa trafikslag ska prioriteras. Stadens gällande *Trafik- och mobilitetsplan* konkretiserar ambitionerna ytterligare. Planen vrider fokus mot de utmaningar som har blivit alltmer påtagliga, nämligen de som berör social hållbarhet såsom jämlikhet, jämställdhet, makt och delaktighet.

Viss person- och godstrafik behöver dock bibehållas i staden, och stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen hanterar detta.

Fotgängarnas förening framhåller att så länge det är så enkelt att parkera kommer bilåkandet att fortsätta. Det räcker inte att höja parkeringsavgifterna. Antalet parkeringsplatser behöver begränsas. Detta är förstås en fråga om en process som kan ske gradvis över längre tid parallellt med att man utvecklar alternativen till bilåkandet. Varför inte anta en kvantitativ målsättning för hur antalet parkeringsplatser för privatbil successivt ska minska kommande decennium?
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En kvantitativ målsättning för antalet parkeringsplatser är inget som hanteras inom ramen för översiktsplanen. Frågor som berör antalet parkeringsplatser hänvisas till Malmö stads *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* samt *Trafik- och mobilitetsplan* där detta hanteras på djupare plan, och där satsningar kopplade till en större mångfald av mobilitetslösningar ger andra förutsättningar för antalet parkeringsplatser. Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar synpunkten till Fastighets- och gatukontoret.

Jordens Vänner Malmö- Lund anser att om det ska skapas utrymme för cyklister måste utrymmet för bilen minska och förespråkar enkelriktade gator där man tillåter dubbelriktad cykling. Vidare förespråkar de vägtullar för att minska inflödet av bilar. I Malmö skulle Davidshalls torg och Stortorget kunna bli bilfria. Jordens Vänner Malmö- Lund motsätter sig ett underjordiskt parkeringsgarage, det är inte ändamålsenligt i en stad som siktar på att kraftigt minska bilismen. Det skulle bygga fast dessa stadsdelar i bilberoende.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen ger en inriktning att gaturummen ska disponeras mer demokratiskt och utrymmeseffektivt och att stor vikt ska läggas vid cyklisternas behov. Gällande synpunkten om att ha fler enkelriktade gator för bil där cykling mot enkelriktat tillåts anser stadsbyggnadskontoret att det en för detaljerad synpunkt för att hanteras i översiktsplanen, men utvecklar en skrivning kring finmaskighet i cykelnätet under strategier för *Cykelstaden*. Att införa vägtullar är något som stadsbyggnadskontoret anser att det inte finns behov av att utreda i nuläget och att det därmed inte ska inkluderas i översiktsplanen. Översiktsplanen anger att bilparkering i första hand ska lösas i gemensamma anläggningar, som mobilitetshus, för att ge förutsättningar för samnyttjande och att markparkeringar för bilar och underjordiska garage bör undvikas. Detta gäller vidare som utgångspunkt i stadens planering.

Lunds kommun noterar att det reviderade planförslaget, i linje med önskemål i tidigare yttrande, har förtydligats med avseende på vikten av att befintliga infartsleder ska bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Malmö Citysamverkan konstaterar att det tar tid att förändra mobilitetsmönster, därmed går det inte att ha en övertro på att invånare och besökare snabbt överger bilen som transportmedel. Det är viktigt att den kommersiella tillgängligheten till stadskärnan består, och gärna förbättras. Malmö Citysamverkan beskriver att om försvårande åtgärder för bilister görs för snabbt så riskeras kundunderlag och därmed ett stabilt näringsliv. **Svensk handel** delar Malmö Citysamverkans uppfattning och uppmärksammar att bilen fortfarande är det främsta valet av färdmedel till butiker och handelsplatser. När staden ser över olika trafikslags utrymme och tillgänglighet är det viktigt att förändringarna svarar efter förändrade behov, och inte i alltför stor utsträckning försöker styra dem. Skulle biltillgängligheten eller antalet parkeringsplatser begränsas kraftigt skulle det i hög grad resultera i att konsumenten väljer en annan handelsplats än tidigare, vilket riskerar att minska flöden drastiskt. Därför måste de alternativa färdmöjligheterna finnas på plats före det att tillgängligheten för biltrafikanterna försämras.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad strävar efter en stad för alla medborgare, där gaturummen är disponerade mer demokratiskt, och där infrastrukturen är utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Med fler och bättre utvecklade alter-

nativ, som kan användas av fler på ett energi- och yteffektivt sätt jämfört med privat bilkörning, förbättras även möjligheterna att köra bil för dem som inte har några alternativ. *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö* anger bland annat mål för färdmedelsandelar och har legat till grund för ställningstagandena i planförslaget. Planen vrider fokus mot de utmaningar som har blivit alltmer påtagliga, nämligen de som berör social hållbarhet såsom jämlikhet, jämställdhet, makt och delaktighet. Därför behövs insatser för att på ett effektivt sätt minska trafikens barriärverkan. Stadsbyggnadskontoret vill också tydliggöra att gaturum i många fall kan smalnas av utan att trafiksystemets kapacitet behöver påverkas nämnvärt, men hänvisar vidare till *Trafik- och mobilitetsplanen*. Angående tillgängligheten till centrum så arbetar Malmö stad med att förbättra kollektivtrafik och cykelinfrastruktur med syfte att skapa tillgänglighet för fler.

Martina Phalén saknar visioner och planer för en kraftigt minskad biltrafik med färre bilparkeringar för en modern stad med frisk luft och möjlighet till rekreation som är vänlig för alla oss som bor i staden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen är tydlig gällande att framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Planen innehåller också en strategi som belyser att trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå cykla och åka kollektivt, och att framkomligheten för dessa trafikslag ska prioriteras. Stadens gällande *Trafik- och mobilitetsplan* konkretiserar ambitionerna ytterligare och anger att biltrafikalstringen på total nivå inte ska öka i staden trots att staden växer, det vill säga att andelen resor som görs med bil av det totala resandet ska minska. Gällande bilparkering hänvisas till *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* där en av inriktningarna är att stadens mark ska användas mer effektivt.

Godslogistik

Eslövs kommun vill återigen betona att godstrafiken, framförallt den som går på järnväg, i stor utsträckning berör Eslövs kommun. Det är viktigt att se dessa frågor i ett skånskt perspektiv med lösningar som gör att hela regionen utvecklas. En lokalisering av en rangerbangård inom Eslövs kommun ser inte Kommunledningskontoret som möjlig. Eslövs kommun vill gärna fördjupa dialogen med Malmö stad rörande frågor om resande och transporter för såväl person- som godstrafik.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det är angeläget att verka för en god utveckling av hållbara godstransporter på järnväg. Malmö stad delar Eslövs uppfattning att en sådan målsättning måste ses ur ett regionalt perspektiv. I ett sådant utredningsarbete behöver även bangårdsfunktionerna säkerställas så att de kan utvecklas över tid. Hur detta lämpligen sker är ännu oklart.

Lomma kommun påtalar att Malmö stad redovisar ett yttre godsspår i sin översiktsplan även om det i dagsläget inte finns några planer på att bygga ett sådant. Det är bra att reservatet finns utpekat eftersom infrastrukturprojekt kan ta lång tid att realisera och vi i framtiden kan komma att behöva stärka kapaciteten för godstransporter på järnväg.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Malmö Citysamverkan framhåller att varutransporter är en viktig del i den kommersiella tillgängligheten. Det är helt avgörande för näringsidkare att varutransporter ska kunna utföras på ett smidigt och tidseffektivt sätt. Detta omfattar såväl olika infrastrukturlösningar som p-platser och lastzoner, som en utveckling av en hållbar citylogistik.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad delar Malmö Citysamverkans uppfattning att varutransporter är avgörande för näringsidkarna i staden. Översiktsplanen framhåller att väl fungerande varu- och avfallsflöden är avgörande för att staden ska fungera. Malmö stad arbetar därför löpande för att finna goda och sammanvägda lösningar för transportbehovet.

Tekniska nämnden beskriver utifrån sin roll som hamnägare och ansvarig för stadens trafikinfrastruktur att godslogistiken behöver utredas djupare innan översiktsplanen tar ställning i att funktioner som är av stor vikt för hamnens verksamhet och Malmö som intermodalt nav ska avvecklas på bangården. Tekniska nämnden ser att det finns utrymmen i Malmö hamn som har potential att lösa kapacitetsbegränsningar på Malmö godsbangård. Genom en ökad tillgänglighet till Malmö hamn kan funktioner flyttas ut till hamnen i stället för att ta upp plats på godsbangården Avsnittets tre sista strategier föreslås formuleras till två nya med följande lydelser:

- Malmö stad ska verka för att tillsammans med Trafikverket och regionen uppnå en effektiv användning av bangården där kapacitet för persontågstrafiken, hamnens funktioner samt en långsiktigt bra lösning för rangering av det långväga godset på järnväg säkerställs. I detta kan ingå att undersöka en utökad rangeringsmöjlighet i Norra hamnen.
- Fortsätt utveckla Malmö hamn som nav för intermodala tjänster och logistiklösningar med fokus på järnväg och sjöfart genom att säkerställa utpekade infrastruktursatsningar i Masterplan för Malmö hamn.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att justeras så att det tydligare framgår att Malmö stad ska verka för att tillsammans med Trafikverket och Region Skåne utreda bangårdens möjlighet att möta framtida behov. Av det skälet kommer inte något förslag på lokalisering av bangårdsfunktioner att föreslås. Det skulle föregripa en sådan utredning. Översiktsplanen kommer också att justeras så att det framgår att Malmö hamn ska utvecklas som nav för intermodala tjänster och logistiklösningar med fokus på järnväg och sjöfart.

Tekniska nämnden anser att avsnittet bör kompletteras med strategier som pekar på vikten av att säkerställa att investeringar i Öresundsbrons landanslutningar genomförs i syfte att förbättra kapaciteten på Öresundsbron, frigöra kapacitet för godstransporter på Öresundsbron genom att bygga en Öresundsmetro, stödja initiativ som bidrar till omställning av den tunga transportsektorn till hållbara drivmedel samt tydligare peka på att stadens verksamhetsområden i hamnen och längs Yttre Ringvägen är viktiga ur ett godsperspektiv. Hänvisning till godstrafikstrategin bör tas bort, då detta inte längre är aktuellt.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att kompletteras med innebörden i framförda synpunkter och hänvisningen till godstrafikprogrammet kommer att tas bort.

VA SYD uppskattar att godslogistik har fått en egen rubrik, och att det i den inledande texten konstateras att *Fungerande varu- och avfallsflöden är avgörande för att staden ska fungera.* VA SYD anser fortfarande att det kan göras tydligare att avfallshanteringen inte helt går att jämställa med annan godslogistik. Avfallstransporterna berör alla hushåll och är regelbundet återkommande, vilket skiljer dessa transporter från andra godstransporter.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att avfallstransporter och godstransporter har olika villkor, men anser också att avfallshantering hanteras vidare under avsnittet *Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp* och ändrar således inget i översiktsplanen.

Miljönämnden ser positivt på att samordnings- och samlastningsmöjligheter ska främjas, då det stödjer ambitionen för ett hållbart och cirkulärt näringsliv. Då näringslivet framöver kommer att utvecklas mot mer cirkulära lösningar inklusive industriell symbios anser miljönämnden att punkt två bör formuleras ”Väl fungerande varu-, resurs- och avfallsflöden ska säkras”. Nationell översyn av lagstiftning, tillsammans med rådande resurs- och materialbrist, pekar på att avfall i ökande omfattning kommer att omvandlas till resurser framöver.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att väl fungerande varu- och avfallsflöden är en förutsättning för att staden ska fungera och att det inte behöver tydliggöras som en strategi. Stadsbyggnadskontoret anser även att resursflöden ingår i detta.

Klimatanpassning och teknisk försörjning

PTS menar att en robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser PTS även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är enig med framförd synpunkt och föreslår att textförslaget i yttrandet från Servicenämnden i samma ämne förs in som en generell punkt i ingressen till *Klimatanpassning och teknisk försörjning.*

Servicenämnden uppfattar att stadsbyggnadsnämnden anser att IT-infrastrukturen ingår som en viktig del i Malmös utveckling, men redovisas inte separat i översiktsplanen. Detta trots att vissa myndigheter framfört vikten av att området tas upp i samhällsplaneringsprocessen. Det finns även nationella mål kopplade till den digitala infrastrukturen. Servicenämnden föreslår stadsbyggnadsnämnden att beakta nedanstående skrivning som ett möjligt tillägg under avsnittet Infrastruktur och regionalt transportsystem.

> *”Digital infrastruktur innebär de tekniska förutsättningar som krävs för att möjliggöra informationsdigitalisering och samhällelig digitalisering. Dessa kan vara trådburet eller trådlöst bredband, standarder och mekanismer som gör kommunikation mellan saker, enheter, informationssystem och människor möjlig.”*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret ser positivt på synpunkterna men föreslår att föreslag till text förs in som en del av ingressen till avsnittet om *Klimatanpassning och teknisk Försörjning.*

VA SYD anser att det är positivt att texten under rubriken Klimatanpassning och teknisk försörjning inleds med ett kretslopps- och avfallsrelaterat påstående, men VA SYD vill åter föreslå att meningen kompletteras så att den även omfattar insamling. Den nya formuleringen blir då:

> *För att det lokala kretsloppet ska fungera behöver staden ha anläggningar för insamling, lagring och behandling av olika avfallsslag.*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret beaktar synpunkten och har kompletterat översiktsplanen enligt förslaget.

Klimatanpassning

David Raflund, Maria Krsmanovic, Joachim Nilsson, Magnus och Matilda Sjögren, Annicka Bunte, Marianne och Bertil Andersson, Johan och Christina Åman, Julia Agartz, Patrik Karlsson, Vera Miloradovic, Magnus Lundin, Mirja Bergman, Ulla Roth, Eddi Brander och Eva Nilsson menar i ett gemensamt yttrande att de som fastighetsägare är mycket angelägna om att skydda sina fastigheter mot framtida översvämningar. I översiktsplanen framkommer att ”Malmö tar i sin planering hänsyn till behov av skydd mot framtida havsnivåhöjningar genom att planera för etappvisa skyddsåtgärder för att skydda befintlig och ny bebyggelse på kort och lång sikt.”. Utifrån detta erbjuder de sin hjälp i detta arbete då de är måna om att få en fungerande lösning som anpassas till platsen och de förhållanden som finns vid strandlinjen inom deras markområde.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Svensk lag lägger stort ansvar för klimatanpassning på den enskilde. Därför anser Malmö stad att det är viktigt att stadens fastighetsägare, likt detta fall, engagerar sig i skyddet av sina fastigheter. Ökad detaljeringsnivå kommer gå att utläsa ur Strategi för kustskydd där ett område för klimatanpassning i kustzonen föreslås. Berörda fastighetsägare uppmanas ta del och ge synpunkter på det materialet.

Naturskyddsföreningen Malmö är mycket positiva till att strategin om att minska stadens hårdgjorda ytor kvarstår i förslaget. De vill i ljuset av ovan återigen poängtera hur viktiga översiktsplanens strategier för att bevara och utöka kommunens gröna och blå miljöer är, samt vikten av att

översiktsplanens strategier och riktlinjer bidrar till ett progressivt och aktivt miljö- och klimatarbete för att förbättra möjligheterna att uppnå såväl Malmö stads miljömål som Agenda 2030-målen. Gällande strategiområdet klimatanpassning ser Naturskyddsföreningen Malmö positivt på att synpunkter från remissinstanser har beaktats och att klimatanpassningar relevanta för Malmö stad finns med, men ser också att det fortsatt finns behov av att konkretisera hur andra effekter av klimatförändringarna förutom stigande havsnivåer och skyfall hanteras. Det är positivt att även effekter av klimatförändringarna såsom torka, stormar och värmeböljor nämns i granskningshandlingen men det vore önskvärt med en konkretisering av hur dessa effekter ska studeras vidare. I samrådsyttrandet lyfte Naturskyddsföreningen Malmö fram att det fanns en inbyggd konflikt i översiktsplanen, där det stod i översiktsplanen att ny bebyggelse inte ska planeras inom områden som ligger lägre än tre meter över havet, samtidigt som sådana områden i markanvändningskartan pekas ut som områden som planeras exploateras. Det gäller Ön, Frihamnen och Västra Hamnen. I samrådsyttrandet hänvisar Malmö stad till den strategi för kustskydd som är under framtagande, men faktum kvarstår att denna konflikt fortsatt är inbyggd i översiktsplanen och bör bemötas tydligare. Höjden där ny bebyggelse inte ska planeras är i granskningshandlingen reviderad till 3,2 meter, men konflikten kvarstår ändå för ovan nämnda områden.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stora delar av Malmös framtida bostadsbehov planeras lösas i områden som är belägna lägre än tre meter över havet. Malmö stad ser att detta kräver omsorgsfull hantering för att säkerställa att den nya bebyggelsen inte får en oacceptabel översvämningsrisk, även på längre sikt. Malmö stad menar att stadens planeringsnivåer mot stigande hav är en omsorgsfull hantering. En konkretisering av hur effekter av torka, stormar och värmeböljor ska studeras sker inom ramen för miljöprogrammets genomförande och kan därmed beskrivas tydligare till nästa översiktsplan.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd lyfter att det diskuteras hur fastigheter och anläggningar ska skyddas vid havsnivåhöjning och extrema vädersituationer. Men ifrågasätter att man inte tar upp problematiken med att översvämningar innebär risker med ökade föroreningar och att vatten från stora skyfall behöver renas för att inte orsaka stora föroreningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Föroreningsmängden som dagvatten från ett regntillfälle transporterar till en recipient beror av föroreningsgraden av ytorna, inte av regnets storlek. Därmed tillförs den absoluta majoriteten av föroreningarna under normala nederbördstillfällen. Att ha som ambition att rena skyfall är inte rimligt, ej heller samhällsekonomiskt klokt.

Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp

Miljönämnden beskriver att det idag finns en dricksvattentäkt i Malmö som försörjer mer än 50 personer men som står utan fastställt vattenskyddsområde eller likvärdigt skydd. Miljönämnden vill påminna om att staden ansvarar för att även privata vattentäkter har ett erforderligt skydd, till exempel i form av ett vattenskyddsområde. Översiktsplanen behöver ta höjd för detta, förslagsvis genom att ändra lydelsen i sista punkten till:

> *”En långsiktigt säker dricksvattenförsörjning för malmöborna ska säkerställas. Vattentäkter som försörjer fler än 50 personer eller där vattentäktens uttag är mer än 10 m3/dygn, ska ha ett långsiktigt skydd”.*

Det allmänna VA-systemet samt spillvattenavloppsnätet med tillhörande större trycksättande pumpstationer samt Sjölunda avloppsreningsverk, är ålderdomligt. Redan i dag finns behov av en upprustning av de allmänna VA-systemen för avloppsvatten, för att kunna möta de miljökrav som finns och kan komma att ställas genom myndighetsbeslut inom en snar framtid. Detta gäller inte bara för en framtida expansion utan även för den befintliga staden, vilket miljönämnden anser bör framgå av ingressen.

Punkt tre är för allmänt hållen och bidrar i sin nuvarande utformning inte till att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten kan uppnås. Det bör förtydligas att bräddning i dagsläget sker till flera hamnbassänger, kanaler och vattendrag vilket påverkar vattenkvaliteten i olika delar av staden, inte bara i kanalerna. Vidare vill miljönämnden uppmärksamma att kanalerna i Malmö

inte utgör någon vattenförekomst och har således inte några fastställda miljökvalitetsnormer. Däremot mynnar kanalerna ut i vattenförekomsterna Malmö hamnområde och Lommabukten, som har fastställda miljökvalitetsnormer.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att befintlig text kring vattentäkter rymmer framförd synpunkt kring skydd av dricksvattenförsörjning. Texten föreslås dock justeras så att det tydligare framgår vilka vattentäkter som ska skyddas. Gällande synpunkter kring det allmänna avloppsnätet anser stadsbyggnadskontoret att befintlig text rymmer framförda synpunkter, men texten föreslås dock justeras något så det tydligare framgår att avloppsnätet är ålderdomlig. Gällande text kring att vattenkvalitetsnormer och vattenförekomst behöver förtydligas med att stadens vattenförekomster påverkas av bräddning i kanaler och vattendrag är Stadsbyggnadskontoret enig och förtydligar detta.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd påtalar att det diskuteras bräddningar till kanalerna men att det även förekommer bräddningar direkt till recipienterna bl a till Risebergabäcken. Detta diskuteras inte alls. Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att åtgärder för att stoppa bräddningar och nödavlopps påverkan på recipienterna måste tas i beaktande och åtgärdas snarast och det gäller såväl på ledningsnät, pumpstationer och avloppsreningsverk.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är enig i att åtgärder för att stoppa bräddningar och nödavlopps påverkan på recipienterna bör utföras snarast. Ledningsnät, pumpstationer och avloppsreningsverk är VA Syds ansvarsfråga och stadsbyggnadskontoret diskuterar synpunkten med dem.

VA SYD har följande förslag till tillägg som i texten är understuket:

> ”För att uppfylla miljökvalitetsnormer samt skydda miljön och människors hälsa ska VA-systemen anpassas för att minska bräddningen till kanalerna. I detta ingår byggandet av Malmö avloppstunnel samt åtgärder för att öka det befintliga ledningsnätets kapacitet. Därtill ska Malmö stad ställa krav på hög skyddsnivå på enskilda avlopp samt via VA SYD fullfölja planerade utbyggnader av kommunalt VA.”
>
> ”Malmö stad ska underlätta för framtida utbyggnaden av Sjölunda avloppsreningsverk samt ge plats för anslutande ledningar, så det i framtiden också ska kunna behandla avloppsvatten från andra kommuner. ”

Stadsbyggnadskontorets kommentarer Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och ändrar första stycket så som föreslaget ovan. Vad gäller andra stycket anser stadsbyggnadskontoret att en generell inriktning på att ge plats för anslutande ledningar för avloppsvatten från andra kommuner medför outredda effekter på stadens struktur. Konsekvensutredning kring ledningsanslutning från andra kommuner genomförs när det blir aktuellt.

Dagvatten

Miljönämnden anser att översiktsplanen bör öppna för att dagvattenhantering inte alltid behöver ske vid källan. VA Syd vill utreda var dagvatten kan omhändertas på det mest kostnadseffektiva sättet, vilket kan innebära mindre åtgärder nära källan och större åtgärder nära vattenförekomsten/recipienten. Översiktsplanen behöver därefter peka ut lämpliga ytor för rening av dagvatten för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås även i en växande stad. Miljönämnden föreslår därför att punktlistan kompletteras med att en ny kommunövergripande dagvattenstrategi ska tas fram och utgöra grunden för planeringen av dagvattenhantering. Baserat på ovanstående så är det inte alltid mest effektivt att lösa dagvattenhanteringen lokalt. Miljönämnden anser därför att orden ”på platsen” bör tas bort i punkt fyra för att möjliggöra storskaliga lösningar nedströms när det är önskvärt. Även sista meningen i ingressen bör justeras i enlighet med detta. Det bör även framgå i översiktsplanen att allmän platsmark behöver avsättas för hantering och rening av dagvatten. Miljönämnden vill hänvisa till att en av åtgärderna som kommunen inom Åtgärdsprogram för Södra

Östersjön 2022–2027 ska genomföra är en övergripande planering i staden för att peka ut och genomföra de åtgärder som krävs för att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten. En punkt om att genomföra en sådan planering bör inkluderas under denna rubrik.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret ser ett behov av en ny kommunövergripande dagvattenstrategi och att den även bör inrikta sig på möjligheterna att hantera dagvatten cirkulärt. En ny kommunövergripande dagvattenstrategi skulle också vara ett svar på det nämnda *Åtgärdsprogram för Södra Östersjön 2022-2027* och då även hantera miljökvalitetsnormer för vatten. Initiativ till och ansvar för en kommunövergripande dagvattenplan behöver diskuteras. Med hänvisning till ovan anser stadsbyggnadskontoret att översiktsplanen inte ska avsätta nya ytor för dagvatten och att lokalt omhändertagande av dagvatten i nuläget bör vara ett alternativ.

MKB Fastighets AB välkomnar de skrivningar om ytor för fördröjning av dagvatten och vatten vid skyfall som återfinns i granskningshandlingen, men vill uppmärksamma behovet av helhetslösningar och att de ytor som reserveras för fördröjning behöver definieras.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret avser inte att i översiktsplanen avsätta nya ytor för dagvatten.

VA SYD har följande förslag till tillägg som i texten är understruket:

> ”Delar av Malmös ledningssystem är hårt belastat, framför allt där dagvatten och ~~avloppsvatten~~ spillvatten går till samma ledning. Detta leder till regelbundna källaröversvämningar. Det finns därför behov av att förbättra ~~dagvattensituationen~~ dagvattenhanteringen, främst genom att öka fördröjningen och ~~ta hand om dagvattnet~~ separera dagvatten från spillvatten.
>
> För att uppfylla dagens miljökvalitetsnormer för Öresund och Sege å krävs att dagvattnet renas. Detta kommer kräva ytor tex för dammar och våtmarker. I den befintliga miljön kan dessa ytor, där det är möjligt, placeras nära recipienten så att de kan ta hand om så stor andel som möjligt av dagvattnet från den befintliga miljön. Det kan därför kräva andra placeringar än ytor för att fördröja dagvatten och skyfall. För exploateringsområden kommer det dock behövas ytor för hantering av dagvatten inom eller nära dessa, och generellt behövs en yta motsvarande 5-6% för att hantera alla dagvattenaspekter.
>
> För att minska behovet av att bygga ut ledningsnätet och samtidigt öka möjligheterna att arbeta för att återvinna vatten och näringsämnen bör cirkulära lösningar finnas med som ett handlingsalternativ i tidiga planeringsskeden.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret bejakar yttrandets första förslag och justerar inledande text under dagvattenstrategier enligt yttrandets förslag. Förslag till kompletterande text enligt yttrandets andra stycke är på en detaljerad nivå som är svår att hantera i en översiktsplan och stadsbyggnadskontoret anser att punkterna under dagvattenstrategier rymmer huvudpunkterna i förslag till kompletterande text. Text under punkt 4 i strategierna justeras så att det framgår att fördröjning kan ske antingen lokalt eller i anslutning till recipienten. Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till yttrandets tredje stycke och förslag till komplettering och föreslår att kompletteringstexten förs in som femte punkt under dagvattenstrategier.

Energiförsörjning

Arbetsmarknads- och socialnämnden anser att det är angeläget att staden har beredskap i planeringen och vidtar åtgärder mot effekter av klimatförändringarna och även tar vara på och säkerställer tillgången till el, värme och gas från förnybara energikällor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkten.

Jordens Vänner Malmö- Lund ser att det är positivt att Malmö vill avsätta ytor för lagring av el. Det är avgörande för stabiliteten i elnätet. De föreslår att Malmö underlättar för energikooperativ

(gemensamt ägd solcells- eller vindkraftsanläggning), t ex genom att avsätta markyta för det eller att kräva att bygg- och anläggningsbranschen har med det.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att synpunkten behandlas under *Energiförsörjning* strategi nr 1 "*Malmö stad ska främja etableringen av små- och storskalig förnybar energiproduktion. Behovet att kunna lagra energi kommer att öka och ytor för detta ska säkerställas i staden.*".

Fastighetsägarna Syd menar att energifrågor behöver ses i ett helhetsperspektiv, där olika system kan samordnas för synergieffekter. I översiktsplanen, men även miljöprogram och energistrategi, konstateras att arbetet behöver intensifieras när det gäller energieffektivisering som minskar uppvärmnings- och effektbehovet i nyproducerade och renoverade fastigheter. Teknik-, regel- och affärsutvecklingen behöver stärkas när det gäller fastigheters bidrag till minskade effekttoppar, energilagring, solel och solvärme. Det behöver bli enklare och mer lönsamt att investera i förnybar energi för eget bruk men även behöver energin som skapas i en byggnad kunna överföras till en annan byggnad utan att byråkratiska hinder står i vägen. Med bakgrund av energikris och kraftigt ökade priser visar det behovet av resiliens i systemet. Där vill Fastighetsägarna Syd lyfta fram möjligheten i nybyggnadsområden, såsom Nyhamnen, behöver säkerställa en god och tillförlitlig tillgång och produktion av energi. Som inte är nödvändigtvis är kopplad till en enskild aktör utan till en mångfald av aktörer.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är enig i att det generellt är positivt med en mångfald av aktörer.

Fastighetsägarna Syd kan konstatera att gällande viktningsfaktorer i Boverkets byggregler motverkar energieffektivisering av fjärrvärmeuppvärmda hus och särskilt genom värmeåtervinning. Då viktningsfaktor för fjärrvärme satts till 0,7 kan en fastighetsägare endast tillgodoräkna sig 70% av det minskade uppvärmningsbehovet från fjärrvärme vid effektivisering. Skulle det minskade fjärrvärmebehovet uppstå genom byte till ett FTX-aggregat så måste den öka elförbrukningen. Om vi ska nå uppsatta klimatmål har Sverige inte råd med byggregler som i praktiken motverkar energieffektivisering.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att byggregler inte hanteras i översiktsplanen.

MKB Fastighets AB välkomnar översiktsplanens förtydliganden kring möjligheten att installera solpaneler och solfångare även i befintlig bebyggelse och ser fram emot att denna ambition framöver även återspeglas i processen för bygglovsprövning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Lomma kommun informerar om att i de samråd som nu skett med den danska sidan angående deras ansökningar om havsbaserade vindkraftsparker står det klart att just Öresund inte är den lämpligaste platsen för denna typ av verksamheter. En rimlig planeringsavvägning hade varit att inte ytterligare öka påfrestningarna av anläggningar just här. Lomma kommun vill poängtera att de ställer sig mycket frågande till planerade havsbaserade vindkraftsverks bidrag till en god samhällsomställning då påverkan på Öresund, som ett mycket känsligare hav jämfört med andra möjliga platser, otvivelaktigt blir oproportionerligt stor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret hänvisar till det pågående havsplaneringsuppdrag som leds av Havs- och vattenmyndigheten gällande samexistens mellan energiproduktion och riksintressen. Översiktsplanen är ett långsiktigt dokument och stadsbyggnadskontoret ser att frågor som gäller målkonflikter kring vindkraftsetablering vidare kommer att utredas. Det är idag en bristande elförsörjning vilket ställer högre krav på lokala produktionslösningar. Malmö stad har också gjort en utredning gällande vindkraftsplaceringar, *Planeringsunderlag för vindkraft 2012*, som visar på att platsen är lämplig för vindkraft.

Tekniska nämnden anser att det finns en saknad koppling mellan strategiområdet *Energiförsörjning* och de riktlinjer som formuleras inom *Teknisk försörjning*. Det saknas riktlinjer kring att Malmö behöver planera för olika typer av ytor som behövs för infrastruktur och anläggningar vid en ökad lokal energiproduktion samt lagring av energi. Var ska till exempel större ställverk för eldistributionen rymmas? Särskilt viktig blir denna fråga när området vid Hornsgatan/Byggmästaregatan pekas ut som kommande blandad stadsbebyggelse och där befintliga ställverk måste ges annan plats. Det behövs också riktlinjer som adresserar att stadsplaneringen i större utsträckning även behöver beakta att Malmö ska bidra till omställningen till hållbara drivmedel.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att punkterna under strategier för *Energiförsörjning* inrymmer yttrandets synpunkter om riktlinjer.

Miljönämnden beskriver att det krävs samarbete med aktörer inom energiområdet och bygg- och anläggningsbranschen, samt fastighetsägare och verksamhetsutövare. För att möjliggöra att staden kan fortsätta växa i förväntad takt krävs att plats avsätts för produktion, distribution och lagring av förnybar och återvunnen energi. Där så är relevant föreslår därför miljönämnden justeringar i förslaget till översiktsplan, i enlighet med miljöprogrammet och energistrategin. Malmö hamnområde och övriga verksamhetsområden har stor potential vad gäller energiförsörjningen i Malmö. Miljönämnden anser därför att planeringen av verksamhetsområden bör göras med hänsyn till befintliga och nya verksamheters möjlighet till elektrifiering eller annat energibehov. Planeringen ska medverka till att verksamheter kan bidra till både energiproduktion och energilagring. Energistrategin tar utgångspunkt i dagens och framtida utmaningar och föreslår ett antal strategier för att komma till rätta med dessa. Det innebär att delar av granskningshandlingens text om energiförsörjning är föråldrad och bör omformuleras. Miljönämnden föreslår därför att ingressen justeras och ger förslag på formulering i sitt yttrande.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är i stort enig i vad Miljönämnden framför i yttrandet kring betydelsen av att energiförsörjning och *Energistrategi för Malmö 2022-2030* är ett viktigt styrdokument för att hantera de utmaningar som energiförsörjningen innebär. Stadsbyggnadskontoret föreslår förtydligande text i *Prioriterade inriktningar* och att ingressen till strategiavsnittet för *Energiförsörjning* justeras så att den överensstämmer med nyligen antagen *Energistrategi* samt att strategierna kompletteras med ytterligare en punkt. I övrigt anser stadsbyggnadskontoret att översiktsplanen inrymmer det som yttrandet framför.

Miljönämnden föreslår följande justeringar i punktlistan:

- Punkt ett kompletteras med produktion och distribution utöver lagring när det gäller säkerställande av ytor.
- I punkt två stryks ”som vågkraft”, då detta inte specifikt anges i energistrategin som föremål för utredningar.
- Punkt tre justeras enligt: ”Verka och underlätta för elfordon och förnybara drivmedel genom ökad tillgänglighet för laddning och tankningsmöjligheter”.
- Punkt fyra justeras enligt: ”Malmö stad och dess bolag ska samarbeta med aktörer inom energiområdet, bygg- och anläggningsbranschen, fastighetsägare och verksamhetsutövare för att möjliggöra god planering för hållbar energiförsörjning”.

Utöver det föreslår miljönämnden att punktlistan kompletteras med:

- ”Malmö stad ska möjliggöra för symbioser genom att verksamheter med potential för utbyten av energiresurser lokaliseras tillgängligt till varandra” samt ”Malmö stad ska beakta energi- och effektbehov på områdesnivå tidigt i planeringsprocessen”.
- Faktarutan bör uppdateras då både miljöprogrammet och energistrategin nu antagits. Miljönämnden föreslår följande text:
    - ”Kommunfullmäktige har antagit *Miljöprogram för Malmö 2021–2030* och *Energistrategi för Malmö 2022-2030*. I dessa anges bland annat att hela Malmö ska försörjas av 100 % förnybar och återvunnen energi år 2030 samt att Malmö ska ha ett långsiktigt

hållbart och leveranssäkert energisystem. Energistrategin anger mål för både produktion, distribution, lagring och användning av energi. För att nå de ambitiösa målen till 2030 krävs nya grepp. De senaste årens risk för effektbrist i Malmös energisystem har hanterats på kort sikt, men behöver även långsiktiga lösningar. Detta för att undvika att Malmös utveckling hämmas, både vad gäller etablering av nya verksamheter, byggande av bostäder och elektrifiering av transportsektorn".

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret besvarar listan med synpunkter punkt för punkt nedan:

- Stadsbyggnadskontoret föreslår att punkt 1 i strategier för *Energiförsörjning* kompletteras med produktion och distribution.
- Stadsbyggnadskontoret föreslår att "vågkraft" stryks under punkt 2 i strategier för *Energiförsörjning*.
- Stadsbyggnadskontoret anser att yttrandets förslag om justering av punkt 3 i strategier för *Energiförsörjning* inte är nödvändig och att budskapet inryms i befintlig text.
- Stadsbyggnadskontoret godtar med viss justering yttrandets förslag till justering av punkt 4 i strategier för *Energiförsörjning*.
- Stadsbyggnadskontoret godtar yttrandets förslag till komplettering av punkt gällande symbioser mellan verksamheter och förslår att punkten förs in under riktlinjer för *Verksamhetsområden*. Gällande att komplettera punkt om att beakta energi- och effektbehov på områdesnivå tidigt i planeringsprocessen godtar stadsbyggnadskontoret yttrandets förslag.
- Stadsbyggnadskontoret uppdaterar faktarutan under *Energiförsörjning* utifrån föreslagen text med viss justering.

Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp

Fastighetsägarna Syd menar att det inte kan uteslutas att rivning, ombyggnad etc. som genererar avfall sker inom förvaltningsavtal. I nybyggnadsprojekt bör byggnader och anläggningar förberedas för framtida förändrade behov och renoveringar genom en flexibel design och förberedelser för demontering. Även behoven i den nya byggnaden eller anläggningen bör uppmärksammas och utredas för att minimera yt- och resursbehov, till exempel genom delade ytor och funktioner. Fastighetsägarna Syd menar att det är viktigt med flexibla plankoder för maximalt nyttjande grad. Det handlar inte enbart om byggnaden utan även vad man kan/får fylla byggnaden med. Det kommer finnas material som är svåra att ersätta och där det även fortsättningsvis kommer krävas användning av klimatbelastande material. Dessa material bör användas där de särskilt behövs och i rätt mängder och kvalitet.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret pekar på att frågor kring flexibla plankoder hanteras i detaljplaneskedet.

Miljönämnden informerar om att nationell översyn av lagstiftning, tillsammans med rådande resurs- och materialbrist, pekar på att avfall i ökande omfattning kommer att betraktas som resurser. Miljönämnden anser att detta bör förtydligas i översiktsplanen och att cirkulära lösningar bör framhållas. Det omfattar industriella och urbana symbioser, vilket bland annat bör framgå i de avsnitt som rör verksamhetsområden. Miljönämnden anser att punkt sex bör kompletteras med biokolanläggningar, eftersom dessa har blivit en viktig del i att hantera biologiskt avfall som en kolsänka.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret beaktar synpunkterna och har kompletterat den sista punkten i strategitexten under *Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp* samt lagt till cirkulära flöden som riktlinje under *Verksamhetsområden*.

SGU beskriver att hållbar avfallshantering, slutna kretslopp och återbruk nämns som en möjlighet att undvika avfall, men temat bör ses i ett bredare perspektiv som inkluderar cirkulära råmaterialflöden. Materialförsörjningsfrågan inbegriper olika typer av masshantering, men ser även på framtida tillgång och efterfrågan och beaktar också nyproduktion av jungfruliga material och hur detta tex.

påverkar markanvändning, Sveriges miljömål, miljökvalitetsnormer mm. ur kommunens, men också regionens perspektiv.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är enig i yttrandets budskap kring ett bredare perspektiv som inkluderar råvaruflöden. Under rubriken *Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp* i förslaget till översiktsplan lyfter texten fram att hela avfallskedjan ska bli cirkulär, att Malmö stad ska främja industriell samverkan och att rivningsavfall ska få en cirkulär hantering.

VA SYD vill framföra några synpunkter rörande några av strategierna: Angående nya mindre insamlingsplatser är begreppet sortering adderat i strategin. Ny formulering blir då:

> *Nya mindre insamlingsplatser, både permanenta och ambulerande, med fokus på sortering samt återbruk och kunskapsspridning, ska komplettera återvinningscentralerna och etableras på strategiska platser.*

Strategin som rör bygg- och rivningsavfall har delats upp för att förtydliga att det dels handlar om att minimera och hantera bygg- och rivningsavfallet, dels om att etablera fysiska platser för att hantera de flöden som uppstår. Förslag för nya formuleringar:

> *Bygg- och anläggningsavfall är flöden som lämpar sig väl för återbruk och ytor för detta ska tillgodoses.* Samt
> *Rivningsavfallet ska minimeras genom att i första hand verka för att undvika rivning av byggnader och i andra hand genom demontering av byggnader för cirkulär hantering.*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret beaktar synpunkterna och justerar avsnittet enligt förslagen.

RIKTLINJER MED KARTOR

Kulturnämnden anser att skillnaden mellan strategier och riktlinjer är väldigt otydlig. Riktlinjerna är strukturerade efter respektive strategiområde, vilket är bra, men är i många fall snarlika strategierna. Det bör inledningsvis i kapitlet tydliggöras vad skillnaden mellan en strategi och en riktlinje är och kapitlet med riktlinjer bör generellt ses över och omformuleras så att denna skillnad blir tydligare. Som en konsekvens av kulturnämndens förslag att lägga till en strategi om staden som kulturell och demokratisk livsmiljö bör även riktlinjer för denna strategi tas fram.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att den efterfrågade informationen återfinns i läsanvisningen till översiktsplanen.

Platsspecifika riktlinjer

Grundskolenämnden och **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** menar att det även bland de platsspecifika riktlinjerna är väsentligt att framhålla vikten av att säkerställa möjlighet att bedriva skolverksamhet. I flera av de platsspecifika riktlinjerna planeras för tusentals nya bostäder utan att beskriva vikten av skolor och att säkerställa goda ytmässiga och lokaliseringsmässiga förutsättningar för dessa. Jämlik tillgång till skola är en grundförutsättning för en hållbar utveckling i hela staden, och detta bör tydliggöras kopplat till de platsspecifika riktlinjerna. **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden** menar att en inkludering av skolor i de platsspecifika riktlinjerna hade också medfört en möjlighet att belysa och analysera barn- och ungas plats i staden på ett mer specifikt sätt. En tydlig koppling hade till exempel kunnat göras till de angivna tillgångarna till park och natur. **Kulturnämnden** föreslår att kapitlet, utöver de två rubrikerna *Förväntad utbyggnadskapacitet* och *Tillgång till park och natur* kompletteras med ytterligare en rubrik *Samhällsservice, kultur och mötesplatser* där tillgången till och det framtida behovet av samhällsservice, kulturverksamhet och mötesplatser kort beskrivs. Även **Tekniska nämnden** ser att inför kommande revideringar finns ett behov av att utöver de två rubrikerna bredda de aspekter som systematiskt analyseras för samtliga delområden. Tekniska nämnden menar att grönmodellen är ett trubbigt verktyg som inte tillräckligt beskriver andra gröna miljöer än park och natur. Större fokus borde läggas på tex. kanalstråk, gröna gaturum och andra blå och gröna stråk. Till kommande revideringar är det viktigt att de platsspecifika områden synkar med stadens nya geografiska statistikområden. **Förskolenämnden** påtalar att det stora tillskottet av bostäder i Jägersro kommer generera en ökad efterfrågan på förskoleplatser, något nämnden önskar lyfts fram i de platsspecifika riktlinjerna. Nämnden noterar att andra kommunala funktioner i vissa fall lyfts fram i beskrivningarna, men inte skolverksamheterna. Detta ses således som bekymmersamt. **Förskolenämnden** ser att i utbyggnadsområdet Limhamn är platssituationen särskilt problematisk, både i nuläget och på sikt, vilket får följdeffekter för andra områden. En planering av förskoleverksamhet i utbyggnadsområdet *Ön Norra* i Limhamn bör prioriteras, och borde därmed kunna lyftas fram i den platsspecifika beskrivningen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer angående behov av att redovisa kapacitet och behov av samhällsservice med mera i den översiktliga planeringen. Denna redovisning finns redovisat i underlaget *Kapacitet i utbyggnadsområden*. Det finns fördelar med att behandla uppgifterna i ett underlag som kan revideras utifrån ändrade förutsättningar utan beslut i kommunfullmäktige. Samtidigt kan det vara lämpligt att samla uppgifter om kapacitet och behov på samma ställe. Det bör övervägas till kommande revideringar av översiktsplanen att lägga samman dessa uppgifter och även att synka med Malmö stads nya geografiska statistikområden.

Förskolenämnden anser att yt- och lokaliseringsmässiga krav för förskolor, samt geografisk närhet och tillgänglighet, tydligare bör behandlas i granskningsunderlaget till översiktsplanen. De strategiska ställningstaganden som särskilt rör de platsspecifika riktlinjerna bör till viss del revideras för att bättre harmoniera med nämndens syn på utbyggnad av förskoleplatser. Förskolenämnden ser gärna att bedömningar av behov och aktuell problematik kring bristen på förskoleplatser i vissa områden lyfts i de platsspecifika riktlinjerna. Inte minst på grund av att förskoleverksamheten är ytterst ytkrävande, något som innebär behov av extra god framförhållning när det gäller överväganden om

hur mark ska användas. Förskolenämnden vill vidare lyfta att behovet av samhällsservice inte framgår i de platsspecifika riktlinjerna och att delar av de lokalkostnader som översiktsplanens strategier lägger fram kan vara svåra, eller i vissa fall omöjliga, för nämnden att hantera. Nämnden ser det redan idag som en ekonomisk utmaning att tillgodose efterfrågan på förskoleplatser som finns i utbyggnadsområden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadskontoret leder ett arbete som syftar till att göra strategiska bedömningar kring lokalbehov på lång sikt. Delar av resultatet från arbetet visar på det långsiktiga behovet av förskoleplatser i olika delar av staden. Dessa behov har lyfts in i underlaget med kapacitet i utbyggnadsområden. Om det vid utvärdering bedöms som otillräckligt kan behoven lyftas in i platsspecifika riktlinjer vid nästkommande översiktsplan.

Annetorp

Volito Fastigheter framhåller att de idag har en välfungerande förvaltningsfastighet på Kupolen 3, med flera välmående företag som hyresgäster. De är övertygade om att en utveckling av området, innehållandes mer bostäder, kan åstadkommas utan en omdragning av Annetorpsvägen enligt förslaget, utan i stället genom att arbeta med och förändra vägen i sitt befintliga läge. Leden kan till exempel göras mer inbjudande genom att tillskapa nya, säkra och fler övergångar för gående och cyklister. Vid en eventuell utveckling av deras fastighet Kupolen ser de också att det finns möjlighet att arbeta för att öppna upp bebyggelsen och därmed bidra till att man enkelt kan ta sig mellan stadsdelarna. Bostadsbebyggelse på fastigheten utmanas idag både avseende trygghet och buller, men kan bli fullt möjligt om Annetorpsvägen skiftar gestaltning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen justeras så att det tydliggörs att olika alternativ för hur trafik i framtiden ska ledas genom området ska utredas.

Bunkeflostrand

ICA Fastigheter beskriver att enligt förslag till ny översiktsplan föreslås en viss utbyggnad av Bunkeflostrand med bostäder och till viss del service. Malmö Bunkeflostrand 4:50 är dock utlagd som jordbruksmark i översiktsplanen. ICA Fastigheter ser att servicen i Bunkeflostrand kan utvecklas ytterligare och att fastigheten är en lämplig placering för framtida dagligvaruhandel. De vill därför uppmärksamma staden på att dem äger fastigheten och önskar föra en dialog om framtida utveckling av området.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att platsen inte är lämplig för handel. Markanvändningen kommer även fortsättningsvis att vara jordbruksmark.

Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden

Camilla Zethraeus anser att den gamla saluhallen längs Lundavägen borde fungera som kulturhus eller saluhall.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen reglerar inte innehåll i specifika byggnader.

Elisedal, Jägersro

MKB Fastighets AB beskriver att den förväntade utbyggnadskapacitet anges till 3 500 bostäder. Här vill MKB hänvisa till det yttrande över granskningshandlingen som lämnats av SMT Malmö Partner Holding AB, som MKB är delägare i, där numerären 4 000 bostäder föreslås användas i översiktsplanen och de underliggande dokumenten.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att förutsättningarna för området fortfarande är oklara och ändrar inte den förväntade kapaciteten i översiktsplanen. Utbyggnadskapaciteten som anges grundas på en översiktlig beräkning av möjlig exploatering med hänsyn

till allmän platsmark, samhällsservice och arbetsplatser. I det påbörjade arbete med en ändring/fördjupning av översiktsplanen kommer frågan kring möjlig exploatering inom området att studeras närmare i samverkan med fastighetsägaren.

VA SYD noterar med glädje att det i delområdet Elisedal anges att en återvinningscentral med fokus på återbruk ska etableras. Den planerade ÅVC:n kommer att utgöra ett viktigt komplement i den östra delen av Malmö, till befintliga återvinningscentraler.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Flensburg, Borgmästaregården m.fl

Miljönämnden anser att ingressen bör kompletteras med information om att ett planprogramsarbete inletts. Inom området finns även fyra förskolor, varav en allergiförskola samt en av Malmös tre OB-förskolor, vilket bör framgå i andra stycket. Miljönämnden föreslår också att punktlistan kompletteras med: *"Alternativ och likvärdig lokalisering ska utredas för de förskolor som behöver flytta i och med sjukhusområdets eventuella utvidgning."* **Tekniska nämnden** efterlyser en uppdatering av avsnittet i enlighet med kunskaper från arbetet med planprogram Flensburg.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen anger att samhällsservice ska byggas ut i en sådan takt att förväntade behov tillgodoses. Detta gäller generellt för hela staden och behöver inte preciseras för västra Flensburg specifikt. Kunskaper från arbetet med planprogrammet har inneburit att delar av översiktsplanen har justerats, bland annat gällande gröna kopplingar och kapacitet i utbyggnadsområden.

Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge

Miljönämnden menar att det planerade området Fortuna Hemgården, både verksamhetsområdet och den blandade stadsbebyggelsen, behöver ha energiförsörjningen i fokus tidigt i processerna. Utvecklingen i samhället pekar på en ökad elektrifiering både för bostäder och verksamheter, därmed är elförsörjning viktig att inkludera från start. Miljönämnden anser även att det bör framgå att Fortuna Hemgårdens verksamhetsområde har möjlighet att utvecklas till ett unikt spjutspetsområde som inkluderar cirkulär ekonomi och industriell symbios för optimal resursanvändning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Miljönämnden lyfter fram mål som beskrivits för verksamhetsområdet i detaljplanen för Fortuna Hemgårdens första etapp 1 (DP5523 antagen 2021). En hållbarhetsstrategi som ska ligga till grund för genomförandet kommer att utföras där mål, process och verktyg för att uppnå en ny hållbarhetsnivå i ett verksamhetsområde ska preciseras. Målområden som står i fokus är energi- och resurshushållning, lokal klimatanpassning och biologisk mångfald, sociala hållbarhetslösningar, god stadsmiljö och synligt hållbar identitet samt hållbar mobilitet och logistik. Hållbarhetsstrategin är ett samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, fastighets- och gatukontoret och miljöförvaltningen och beräknas vara klar under 2023.

Fosie industriområde, Fredriksberg

Miljönämnden anser att ingressen bör kompletteras enligt: *"Verksamheter ska främjas som utgår från cirkulär ekonomi och industriell symbios i produktionen, då detta kan bidra till ett mer yteffektivt verksamhetsområde".*
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Att planering av verksamhetsområden ska stödja delningsekonomi och industriell symbios gäller generellt för alla verksamhetsområden och tydliggörs som riktlinje för *Verksamhetsområden*.

Gamla Limhamn

Peder Kristiansson betonar att Limhamns centrum utgör ett mycket trevligt och livaktigt område med bland annat sin pittoreska, torgliknande gatuhörna och ser gärna en liten fontän där. Lite mer utrymme för cykelparkering och fotgängare tycker han skulle vara bra men även ett tillskott av några småväxande träd. Peder Kristiansson menar att det viktigt att kulturinstitutionerna, inte minst biblioteken, har en god placering i rummet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att synpunkten ligger på en detaljeringsnivå som inte hanteras i översiktsplanen.

Gamla staden, Slussen, Malmöhus

Camilla Zethraeus anser att stortorget behöver ett lyft med liten park med flera träd och attraktiva aktiviteter som ger liv åt torget.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att synpunkten ligger på en detaljeringsnivå som inte hanteras i översiktsplanen.

Glostorp

Miljönämnden anser att det ska förtydligas om det fortfarande är aktuellt med en tågdepå på platsen eller inte.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att nuvarande formulering angående Glostorps framtida markanvändning är fortsatt relevant.

Heleneholm, Kulladal

MKB Fastighets AB vill som exploatör och fastighetsägare i Holma lyfta fram att en planstart på östra sidan av den planerade stadshuvudgatan Pildammsvägen är önskvärd för att koppla samman Holma och Kulladal.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: När detaljplaner startar hanteras inte i översiktsplanen

Hyllievång, östra Vintrie

Carolina de Miranda, Christi Kara, Hansi Biedermann, Jamii Trivin, Joakim Hallberg, Magnus Rippe, Pernilla Dehlin, Maria Sandström, Mårten de Miranda, Pernilla och Håkan Nicklasson, Petter de Miranda, Elin och Theodor Hakestam, Thomas Ingelström, Ulrika Trivin och **Örjan Nyberg** har synpunkter på föreslagen exploatering runt byarna Vintrie och Bunkeflo. Elin och Theodor Hakestam, Pernilla Dehlin, Pernilla och Håkan Nicklasson, Ulrika Trivin och Petter de Miranda uttrycker oro över att bykänslan i Vintrie kommer försvinna och önskar att området bibehåller en mer småskalig bebyggelse och en lantlig karaktär. Hansi Biedermann och Christi Kara menar att föreslagen exploatering riskerar att radera värden kopplade till djurlivet och det öppna landskapet och att endast villabebyggelse med låg takhöjd ska medges. Mårten de Miranda, Jamii Trivin, Pernilla och Håkan Nicklasson och Thomas Ingelström ställer sig kritiska till att Vintrie planeras att byggas samman med Bunkeflo och att staden istället borde se det som viktigt med en tydlig skiljelinje så att byarna fortsatt uppfattas vara separerade som de historiskt varit för att bevara den kulturhistoriska miljön. Pernilla och Håkan Nicklasson, Elin och Theodor Hakestam, Örjan Nyberg, Joakim Hallberg, Maria Sandström och Mårten de Miranda riktar kritik mot att jordbruksmark tas i anspråk. Joakim Hallberg menar att ett kulturarv förstörs som Malmö stad i tidigare planer lovat att bevara och understryker att åkermarken har en samhällsbärande funktion då den förser oss med närodlad mat. Maria Sandström och Ulrika Trivin betonar att åkrarna kring byn har något av Sveriges bördigaste. Pernilla och Håkan Nicklasson, Jamii Trivin, Mårten de Miranda och Carolina de Miranda ifrågasätter att åkermarken runt kyrkan skall omvandlas till begravningsplats.

Jamii Trivin, Mårten de Miranda, Pernilla och Håkan Nicklasson och Thomas Ingelström konstaterar att den föreslagna begravningsplatsen kommer skapa en mycket ansträngd trafiksituation och att den ökade trafiken i byn kommer medföra mer buller och avgaser. Mårten de Miranda och Pernilla och Håkan Nicklasson uttrycker en oro över sociala problem som kan tillkomma av en kyrkogård och med placering nära den danska gränsen. Hansi Biedermann och Christi Kara menar att om området ska exploateras måste dagvattenhantering beaktas extra noga. Redan i nuläget så saknas tillräcklig hantering av dagvatten vilket ledde till kraftig översvämning av hela Bymans gränd för ca 7 år sedan. Magnus Rippe bekymrar sig över en framtida befolkningsökning runt Vintrie by utifrån problem som har skapats i andra områden med befolkningsökning. Örjan Nyberg skulle vilja veta mer om vilken karaktär området förväntas få.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: När staden växer påverkas alla platser såväl inom den befintliga tätorten som i dess periferi. Så har staden historiskt växt och tidigare lantliga platser har successivt blivit stad. Detta kommer även att gälla Vintrie. Utformningen av den nya bebyggelse som kommer att uppföras i anslutning till Vintrie och Bunkeflo by kommer att beslutas i kommande planeringsprocesser. Hantering av skyfall och dagvatten kommer att beaktas i dessa planprocesser. Placeringen av en ny begravningsplats i anslutning till Bunkeflo kyrka är naturlig med tanke på att platsen redan har en begravningsplats och att marken ägs av Svenska kyrkan som sköter begravningsväsendet. Att tillgodose behovet av begravningsplatser är en viktig samhällsfunktion.

Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.f

Peder Kristiansson menar att Simhallsbadet bör så långt som möjligt bevaras av bland annat kulturhistoriska skäl. I vart fall bör byggnadsdelen närmast Regementsgatan med sin trevliga entré behållas. Det handlar här om Malmös första egentliga simhallsbad. Inspiration kan hämtas från hur det gjordes med gamla simhallen i Ystad.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att synpunkten ligger på en detaljeringsnivå som inte hanteras i översiktsplanen.

Region Skåne delar synen på att sjukhusområdet ska vara integrerat med omgivningen, men anser att flera av de exempel som anges i översiktsplanen är olämpliga och innebär att säkerställandet av verksamheten försvåras. Hälso- och sjukvården utgör en viktig del av det svenska totalförsvaret och den nationella krisberedskapen, vilket ställer särskilda krav på verksamheten, exempelvis i relation till möjligheten till avstängning av delar av området. Genomgående gång- och cykelvägar och att orientera byggnadernas entréer mot omkringliggande gatunät bedöms i detta perspektiv som olämpligt. Säkerheten för såväl verksamheten som patienter kan påverkas negativt. Inneliggande sjuka patienter har behov av vila såväl dagtid som nattetid. Trafik som inte är nödvändig för verksamheten bör undvikas. Vidare vistas på området en koncentration av människor med funktionsvariationer och genomgående cykelväg ger därför speciella tillgänglighetsproblem. Förslagen kan även försvåra tillgodoseende av patienternas behov av sekretess. Det finns således flera hänsyn att ta vid integrering av sjukhusområdet med omgivningen. Detta bör tydligare framgå i översiktsplanen så att de krav som ställs på verksamheten är styrande vid beslut om hur om miljön och markområden som berör sjukhusområdet ska användas, utvecklas och bevaras.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att det är väsentligt för staden som helhet att sjukhuset integreras väl med omgivningen och att ett slutet sjukhusområde bör undvikas. Framtida planering av platsen bör ske i samverkan mellan berörda aktörer där olika aspekter för verksamheter beaktas.

Inre Hamnen, Frihamnen

Lotta lyfter att det är viktigt att inte glömma människors möjlighet till återhämtning. Nyhamnen och industriområden består till stora delar av betong. Grönskande ytor av olika slag behövs. Förutom parker behövs koloniområden och liknande. Eftersom det ligger vid havet behövs även områden kopplat till hav och fiske för malmöborna. Detta lockar även fler att vilja bo i Malmö, även dem

som idag ratar betongstaden med Sveriges minsta parkyta. **Peder Kristiansson** anser att detta hamnavsnitt, som på Köpenhamnsbåtarnas tid sjudande av liv och rörelse, har synnerligen goda förutsättningar att bli ett mycket populärt stråk. En rejäl trivselskapande satsning här skulle ge god utdelning när det gäller att göra Malmö mer attraktivt. Här skulle ett konstmuseum göra sig väl. Kombinationen av en mycket förnämlig konstsamling och centralt läge i fin omgivning nära centralstationen tror jag skulle göra det mycket välbesökt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det är Malmö stads ambition att vid utveckling av Nyhamnen tillvarata platsens potential och tillföra sådana aspekter som framförs. Placering av ett framtida konstmuseum är ett pågående separat projekt och hanteras inte i översiktsplanen.

Klagshamn

Patrik Gertsson; Lena Holmbeck-Gertsson motsätter sig placeringen av den tänkta vägen som planeras parallellt med Borrebackevägen. De vill att vägen placeras längre norrut. De vill inte heller att Hermanstorpsvägen förlängs och blir en genomfartsväg som förbinder den planerade nya vägen och Borrebackevägen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Placering och utformning av nya gator norr om bebyggelsen i Klagshamn kommer att beslutas i kommande planeringsprocesser.

LRF menar att all form av byggnation på marken söder om Klagshamns nuvarande samhälle ska tas bort i översiktsplanen då den redan fått avslag i högre instans pga framtida klimatförändringar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer till antagandehandlingen att ändras i så att marken sydväst om Klagshamns nuvarande samhälle utgår som *blandad stad.*

Miljönämnden anser att ingressen bör kompletteras med information om att ett planprogramsarbete inletts. Miljönämnden föreslår också att punktlistan kompletteras med:

- ”Tillgänglighet till kalkbrottssjön för rekreation och bad ska eftersträvas”.
- ”Nya parker ska utvecklas insprängt i den nya bebyggelsen för rekreation samt gynnande av biologisk mångfald”.
- ”Vid planering av nya bostadsområden ska ett samlat grepp tas på dagvatten- och skyfallsfrågor”.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I pågående arbete med planprogram för området tas hänsyn till miljönämndens synpunkter.

Kvarnby

Hinton Golf Holding AB har ett önskemål om att utveckla golf, annan sport och rekreation – att erbjuda et samlat och utökad offert i området. Detta kan till dels ske med egna resurser, men också i en dialog med andra parter som erbjuder aktivitet, sport och rekreation som verksamhet eller genom idrott, föreningar eller andra. Hinton Golf Holding önskar en process och dialog med Malmö stad/stadsbyggnadskontoret som genom ett samarbete kan utreda hur grön energi kan nyttas/utvecklas. Detta kan ingå som en del av en strategi för Malmö stads klimatmål och samtidig skapa en bättre och mer stabil energiförsyning till golfverksamheten och på annat sätt användas i framtiden till lokal energiproduktion.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Området där golfbanan är belägen ingår i utredningsområde U8 Kvarnby. Hinton Golf Holdings synpunkter kommer att beaktas i fortsatta planeringsprocesser.

Limhamns hamnområde

Malmö sjöscoutkår och **Öresunds Sjövärnskår** ser mycket allvarligt på förslaget om en ny förbindelse över hamninloppet till Limhamns Norra Hamn, Limhamns Hamnområde. Malmö sjöscoutkår ser inte hur de ambitioner som beskrivs som *"förbindelsen ska inte försämra hamnbassängens förutsättningar att utvecklas som aktivt vattenrum"* skall förenas med deras verksamhet som idag är den del av det aktiva vattenrummet. Malmö sjöscoutkår ser detta som motsägelsefullt och kontraproduktivt. För både Malmö Sjöscoutskår och Öresunds Sjövärnskår finns det en betydande risk för den fortsatta verksamheten efter att bron har uppförts, framförallt om bron inte skulle medge möjlighet att ta sig in och ur hamnbassängen på ett relativt enkelt sätt, då de vill kunna använda vattenrummet vid oregelbundna tider. Detta är även en säkerhetsfråga då väder och vind styr deras verksamheter. Malmö sjöscoutkår ser vidare risker med att passera en förbindelse med denna karaktär, troligtvis en bro, med den frekvens dem har. Öresunds Sjövärnskår ser en betydande risk för att åtkomsten till deras kårstation antingen kraftigt försämras eller rentav omöjliggörs under byggnationstiden. Vidare Öresunds Sjövärnskår föreslår antingen en öppningsbar bro eller att bron konstrueras med seglingsfri höjd om minst 12 meter, där de ser det senare alternativet som mest önskvärt. Om bron görs öppningsbar behöver det dock säkerställas att bron även kan öppnas kvällstid och helger. Skulle bron utformas som en fast förbindelse kommer det i praktiken innebära att Sjövärnskårens verksamhet på Limhamn kommer tvingas att flytta eller läggas ner, vilket vore betänkligt ur såväl totalförsvarssynpunkt som föreningslivssynpunkt. Även **Limhamns miljöförening** är oroade över hur den nya förbindelsen mellan norra Ön och Vaktgatan inte skall försämra hamnbassängens aktiva vattenrum. **Peder Kristianson** framhåller att den nya förbindelsen påtagligt skulle förändra karaktären och hela andan av området med bland annat en känsla av instängdhet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det finns flera olika intressen som behöver beaktas vid planeringen för norra delen av Ön. Hur en ny broförbindelse ska utformas och hur den påverkar verksamheter och funktioner i hamnbassängen kommer att utredas i kommande planeringsprocesser. Framförda synpunkter kommer att beaktas i dessa processer.

Limhamns miljöförening undrar även hur bussarna skall köra på Ön. I översiktsplanen står det att ”Möjlighet till ytterligare utfyllnad i anslutning till Öns nordvästra del ska utredas.” De undrar dels över hur utfyllnaden skall se ut, dels vilket material som skall användas. Tidigare har det använts kalksten från kalkbrottet, men där finns ju ingen brytning längre. I fortsatt utredningsarbete önskar Limhamns miljöförening vara med som remissinstans.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Hur en busslinje kommer att placeras och hur en eventuell utfyllnad i anslutning till Öns nordvästra del kommer att se ut och genomföras kommer att utredas i kommande planeringsprocesser.

Peder Kristiansson anser att Limhamnskajen med sitt breda gång- och cykelstråk är en mycket trevlig plats. Här finns mycket goda förutsättningar för ett rikt folkliv, inte minst om ett café tillkommer. Vad som bekymrar honom är tanken på solitära höga hus på norra delen av Ön. Det skulle verkligen vara att inte respektera den närliggande bebyggelsen. I stället bör bebyggelsen mer motsvara den på södra delen av ön. Det menar han ger mer harmoni åt området.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Utformningen av ny bebyggelse på Ön beslutas i kommande planeringsprocesser.

Lorensborg, Stadion m.f

Peder Kristiansson lyfter att områdets nuvarande kvalitéer och kulturhistoriska betydelse noga bör vägas in vid övervägandena om förändring. En mycket attraktivhöjande åtgärd skulle vara att komplettera den nya fotbollsarenan med skjutbart tak, precis som i Stockholm på de båda stora fotbollsarenorna.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Nuvarande kvaliteter och kulturhistoriska betydelser är viktiga ingångar i pågående arbeten med utvecklingen av Stadionområdet. Utformning av arenor hanteras inte i översiktsplanen.

Mellanheden, Ribersborg m.fl

Galerie Börjeson AB som är fastighetsägare till Valthornet 4 anser att förslagen omdragning av ny busslinje vid Torupsgatan i Malmö är problematiskt och ej lämplig. Förslag till ny busslinje i översiktsplan skulle förhindra eller försvåra handelsfunktionen som finns i fastighet. Vid Torupsgatan finns lastintag och besöksparkering för hyresgästerna Lidl och Limhamns Auktionsbyrå. Förslag om ny busslinje skulle ge en direkt negativ påverkan för dessa hyresgäster och dess verksamhet. Förslaget skulle förhindra eller t.om. omöjliggöra lastintag för Lidl då större lastbilar ofta tar upp stor yta av gatan när de backar in för lastintaget. En snabb-busslinje i detta är inte lämpligt. Förslaget innebär även en direkt fara för hyresgäster som förhyr garageplatser i fastighetens garageutrymme. Garageutrymmet har en utfart mot Torupsgatan där sträckan från garageutrymme till gata är kort. Förslaget minskar även möjligheterna att vidare utveckla fastighet med tillkommande verksamheter och hyresgäster på grund av ökad trafik vid denna sida av fastigheten.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Vid en eventuell framtida förändring av Torupsgatan kommer berörda fastighetsägares synpunkter att beaktas.

Möllevången, Södervärn m.fl

Anna Snellman anser gällande Möllevången och södra/norra Sofielund att det är önskvärt att beakta biologisk mångfald samt införa mätningar av antalet hårdytor och grönytor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Biologisk mångfald är en viktig aspekt som hanteras i hela staden. Mätningar av hårdgjorda ytor respektive gröna ytor görs kontinuerligt för hela staden.

Naffentorp

LRF anser att det föreslagna verksamhetsområdet Ingvalla ska utgå då det tillskapas på bekostnad av jordbruksmark.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Ett viktigt motiv för att bygga staden tätare och huvudsakligen innanför Yttre Ringvägen är att värna värdefull jordbruksmark, något som är återgivet på flera ställen i översiktsplanen. Samtidigt ökar Malmös befolkning ständigt vilket gör att jordbruksmark i vissa fall måste tas i anspråk för funktioner som prioriteras högre i en växande stad. I granskningshandlingens markanvändningskarta har arealen jordbruksmark utanför Yttre Ringvägen ökat i förhållande till gällande översiktsplan genom att arealen för nya verksamhetsområden har minskat. Verksamhetsområdet Ingvalla som finns i gällande översiktsplan har dock bedömts vara av sådan betydelse att det bibehållits.

Miljönämnden anser att det fortsatt bör framgå av planeringsriktlinjen att det föreligger en konflikt mellan exploatering och bevarande av jordbruksmark. I samrådshandlingarna framgick av inledningstexten att jordbruksmarkens värde ska ställas i relation till det stationsnära läget. Den är borttagen i granskningshandlingarna och nu anges enbart att området ska utredas som ett framtida stationsnära utbyggnadsområde för att kunna möta en fortsatt befolkningsökning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen pekar fortsatt ut området söder om Svågertorp station som jordbruksmark. I avsnittet *Utblick halvmiljonstaden Malmö* pekas området runt stationen ut som ett utredningsområde och där anges att jordbruksmarkens ska vägas mot annan markanvändning.

VA SYD ser att vid tätortsexpansion, särskilt söder om Yttre Ringvägen, krävs en omfattande förstärkning av ledningsnätets kapacitet. I de föreslagna områdena Ingvalla och Petersborg krävs en

utbyggnad av ett nytt ledningsnät. Avledning av dagvatten från dessa områden måste ske via dikningsföretag. Dikningsföretag innebär bland annat att rätten att leda vatten till diket är reglerat och diket är utformat för att bara ta emot små flöden från åkermark. När markanvändningen ändras till tät bebyggelse med högre avrinning behöver fördröjning ske innan dagvattnet når diket, vilket innebär att vattnet måste fördröjas. Lokalisering och dimensionering av fördröjningsytor måste ske samtidigt med att bebyggelsen planeras.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Vid kommande planeringsprocesser för ny bebyggelse utanför Yttre Ringvägen kommer samverkan att ske med VA SYD för att lösa dimensionering av fördröjningsytor med mera.

Norra hamnen, Sege industriområde m.fl

Miljönämnden lyfter att hamnområdet är viktigt för den framtida energiförsörjningen i Malmö. Miljönämnden anser därför att ingressen bör kompletteras med:
”I hamnområdet finns framtida möjligheter för ytterligare produktion, distribution, förädling och lagring av förnybar och återvunnen energi. Hamnområdets stora hårdgjorda ytor och tak är särskilt lämpliga för solenergiproduktion. Framtida anläggningar för avskiljning av koldioxid från förbrännande anläggningars rökgaser kan placeras i hamnområdet. Därför behövs även plats för hantering och mellanlagring av avskild koldioxid inför transport till långtidslagring på annan plats”.

I punkt tio saknas ett antal viktiga aspekter, som vätgas, biokol och laddningsinfrastruktur för fartyg. Miljönämnden föreslår därför att punkten justeras enligt:
”Hamnområdet lämpar sig väl för förnybar energi- och bränsleproduktion, som exempelvis solenergi, vindkraft, biogas och förnybar vätgas. Även produktion av biokol kan bli aktuellt. I hamnområdet ska det finnas möjlighet för laddningsinfrastruktur för eldrivna fartyg och elanslutning vid kaj. Längs kustlinjen i nordväst ska vindkraft möjliggöras. Vindkraft kan även uppföras inom andra områden i Malmö hamn, på hamnverksamheternas villkor”.

Miljönämnden föreslår även att punktlistan kompletteras med:
”Hamnområdet med sina trimodala lösningar för gods, samt energi- och materialhantering, är lämpat för utveckling av cirkulär ekonomi och industriell symbios”.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Den korta ingress som föregår ett områdes platsspecifika riktlinjer avser inte att redovisa planeringsriktlinjer eller ställningstaganden. Planeringsriktlinjer redovisas istället i efterföljande punktlista. Ur planeringsriktlinjerna framgår det tydligt att hamnområdet lämpar sig väl för olika former av energiproduktion. Det finns därmed inte skäl att omnämna alla sätt detta ska ske på. Elanslutning till eldrivna fartyg längs kaj blir allt vanligare. Det finns inget som förhindrar CMP att erbjuda detta då det efterfrågas. Hamnområdet lämpar sig väl för cirkulär ekonomi och industriell symbios. Detta är både möjligt och önskvärt i flera av stadens verksamhetsområden. Av det skälet återfinns denna inriktning istället som en överordnad strategi och som riktlinje för stadens samtliga verksamhetsområden.

Lomma kommun lyfter att framkomligheten genom området (Norra Hamnen) är viktig och gäller för alla trafikslag, även för biltrafiken. Västkustvägen/E6.01 är en betydelsefull trafikled där bland annat arbetspendling sker med både bil och busstrafik. För cykeltrafiken vore det en kvalitetsförbättring om cykelvägen genom området blev bredare och med tydligare skyltning än i dagsläget. Det är också viktigt att koppla cykelvägarna till kommande supercykelstråk genom bra anslutningar och tydlig skyltning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är enig om att cykelvägarna i Norra Hamnen har förbättringsbehov och har tydliggjort i översiktsplanen att gång- och cykelvägnätet inte bara ska utvecklas inom, utan även till området. Gällande de kommande supercykelstråken så kommer dessa vara väl kopplade till det lokala cykelnätet. Gällande biltrafiken på Västkustvägen/E6.01 utgör del av denna väg en anslutning till en särskilt utpekad kombiterminal längs Västkustvägen och är därmed utpekad som riksintresse för väg. Det ligger i Malmö stads intresse att

upprätthålla god tillgänglighet på denna sträcka. I övrigt är översiktsplanen tydlig gällande att framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och att trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå cykla och åka kollektivt, och att framkomligheten för dessa trafikslag ska prioriteras.

Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem

APL menar att de vid ett flertal tillfällen de senaste åren har drabbats av situationer där Malmö stad vid planering och lovgivning inte har tagit hänsyn till deras verksamhet genom att antingen basera sina bedömningar på en inaktuell riskbedömning eller på en volym som grovt understiger den tillståndsgivna produktionsvolym som omfattas av det tillstånd till miljöfarlig verksamhet som APL innehar. APLs verksamheten på Spiralen 9 föreslås fortsatt ingå i ”Ny blandad stadsbebyggelse” vilket står i klar strid med APL:s tillstånd för miljöfarlig verksamhet. Detta äventyrar således APL:s samhällsuppdrag att av staten vara ålagda att tillhandahålla de läkemedel som förskrivs. APL anser således att det tydligt måste anges i översiktsplanen att APL:s befintliga verksamhet är något som Malmö stad ska ta hänsyn till vid kommande detaljplaner och lovgivning samt att en buffertzon på 50 m runt anläggningen ska framgå av översiktsplanens kartunderlag där bostäder, annan övernattning eller känslig verksamhet inte ska tillåtas. Vidare menar APL att hänvisning ska ske till ett PM som bilagts yttrandet. APL önskar att ingressen till riktlinjerna bör omformuleras för att poängtera att det i området fortfarande finns aktiv och livskraftig läkemedelsindustri som det behöver tas största hänsyn och ger förslag på formulering i sitt yttrande. Där ger de även förslag på omformulering av en av riktlinjerna. APL uttrycker även behov av att utnyttja Spiralen 12 för att bygga en mer funktionell och trafiksäker in-/utfart till/från Spiralen 9, för att bland annat undvika köer på Industrigatan. Vidare anser APL att den bebyggelsetäthet som redovisas för Spiralen 9 (täthetsgrad 3) utgör ett hot mot deras verksamhet och att bebyggelsetäthet för blandad stadsbebyggelse inte kan tillämpas på en renodlad verksamhetsfastighet som Spiralen 9. Mot bakgrund av ovanstående anser APL att Spiralen 9 fortsatt ska anses vara klassat som befintligt verksamhetsområde. Det skulle ligga i linje med den föreslagna klassningen av övrig likvärdig läkemedelsindustri i Norra Sorgenfri och utgör en säkerhet och trygghet för APL i den fortsatta stadsutvecklingen i området, bland annat med tanke på pågående processer med detaljplanering av bostäder öster om Spiralen 9 samt beviljat bygglov för studentlägenheter norr om Spiralen 9. APL påpekar även olämpligheten att planera bostäder i Tangenten 2 med tanke på både APL:s buffertzon och Uppmärksamhetsavståndet för farligt gods.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att den markanvändning som pekas ut i Norra Sorgenfri inte står i strid med APLs verksamhet. Översiktsplanen tydliggör att befintliga verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området. Däremot ska inga nya farliga eller störande verksamheter kunna etableras eller befintliga tillstånd ändras som innebär större skyddsavstånd. Översiktsplanen hänvisar till underlaget *Uppmärksamhetsavstånd till miljöfarliga verksamheter* där det framgår att det finns ett uppmärksamhetsavstånd på 150 meter runt Spiralen 9 där APL bedriver sin verksamhet. Enligt översiktsplanens riktlinjer ska behov av riskhänsyn, verksamhetsbuller och luftemissioner bedömas inom uppmärksamhetsavståndet. Stadsbyggnadskontoret vet att det tidigare har gjorts bedömningar som inte har byggt på befintliga tillstånd men använder alltid det som utgångspunkt nuförtiden. Därmed är ytterligare zoner inte är nödvändiga att peka ut i översiktsplanen för att APL ska kunna bedriva och utveckla sin verksamhet. De förslag till kompletteringar som APL föreslår förs in i antagandehandlingen med viss korrigering och vissa undantag. Därmed tydliggörs att verksamheter ska kunna utvecklas enligt befintliga tillstånd. Däremot kommer inga specifika företag att namnges i översiktsplanen. Angående bebyggelsetäthet har det kartlagret tagits fram genom en analys som bygger på närhet till service och kollektivtrafik för att ge en övergripande bild av hur bebyggelsetätheten bör se ut för ett större område på en generell nivå. Bebyggelsetätheten gäller inte specifika fastigheter och tvingar inte fastighetsägare till att förtäta sina fastigheter. Angående behov av nya in- och utfarter ligger det på en nivå som inte hanteras i översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om Tangenten 2.

Zeniths koloniförening välkomnar den bebyggelsen som planeras i området då de ser att den tillför liv och trygghet i området. De har stor förståelse för att det ökade antalet boende i området också skapar behov av rekreationsområden och grönska och förutsätter att icke-hårdgjorda ytor och grönområden också planeras in tillsammans med den nya bebyggelsen i området. De vill tydligt framhålla vikten av att samtidigt bevara den unika miljö som finns i koloniområdet Zenith och att denna miljö redan idag är tillgänglig under de delar av året och de timmar på dygnet då det skapar värden för besökare att vistas i området. Zeniths koloniförening ser behov av att översiktsplanen beskriver Malmös äldsta koloniområde som en del av området Norra Sorgenfri/Värnhem/Katrinelund samt att översiktsplanen tydliggör att koloniområdet ska bevaras för att stärka områdets karaktär och identitet, på samma sätt som det i planen fastslås att vissa industribyggnader ska bevaras. Koloniföreningen ser även formuleringarna angående att dela upp storskaliga kvarter som problematiska då det upplevs som ett hot mot koloniområdet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Planeringsriktlinjerna fokuserar på den del av området som är under omvandling. Koloniområdet Zenith är fastlagt med varsamhetsbestämmelser i detaljplan DP4582 (2013), vilket är ett juridiskt bindande planeringsinstrument, medan översiktsplanen endast är vägledande.

Nydala, Gullviksborg m.fl.

Deeqa Musa tycker att allt verkar vara bra i Gullviksborg men småbarnsfamiljer skulle gynnas av fler lekplatser – gungor, sandlådor, fotbollsplaner och parker. Miljön måste förbättras som till exempel mer träd, blommor osv.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att synpunkten ligger på en nivå som inte hanteras i översiktsplanen.

Oxie kyrkby, Oxievång m.fl

Fabian Heuvers anser att det är bra att Oxie ska vara bebyggelsemässigt skilt från övriga staden. Det är ju så att de som flyttade dit kanske valde Oxie just för att det var skilt ifrån Malmö (bebyggelsemässigt) och en integration av "centrala" Malmö skulle kunna leda till emigration från Oxie för att bosätta sig i andra förorter. Ett oexploaterat kulturlandskap är en bra idé för att kulturlandskapet i Oxie också är en tillgång som invånarna uppskattar. Att bygga nya vägar till närliggande områden är bra. Däremot borde det finnas fler cykelvägar, bland annat mellan Käglinge och Glostorp.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Persborg, Augustenborg m.fl

Tekniska nämnden anser att behov av flytt av kommunteknisk verksamhet bör nämnas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att den typen av riktlinje ligger på en allt för detaljerad nivå i förhållande till en översiktsplan.

Rosengårds Centrum, Herrgården, Emilstorp m.fl

Joachim Rosenquist framhåller att Emilstorps verksamhetsområde borde avskaffas och verksamheterna flyttas längre ut i staden till verksamhetsområdena vid ringlederna. Bygg istället kvartersstad på platsen för att binda samman Rosengård med Norra Sorgenfri och Katrinelund. På detta sätt hindras heller ej Amiralsgatan från att smalnas av ännu mer än vad som är planerat. Det finns ingen anledning att en stad ska ha ett verksamhetsområde på en så central placering som Emilstorp, såvida det inte kan ge något tillbaka till staden i form av kulturlivet (som Norra Gränges).
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att centralt placerade verksamhetsområden kan ha stor betydelse för staden som helhet och att Emilstorp bör

finnas kvar. Det är dock möjligt att delvis förändra dess karaktär för att tillåta fler typer av verksamheter.

Peder Kristiansson ser Rosengård liksom Lorensborg som viktiga milstolpar i Malmös byggnadshistoriska utveckling under senare tid. Precis som för Lorensborg bör områdets nuvarande kvalitéer och kulturhistoriska betydelse noga vägas in vid övervägandena om förändring.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I översiktsplanen finns riktlinjer om stadens storskaliga bostadsområden under *Stadskaraktärer* och hur planeringen bör förhålla sig till dess kvaliteter.

VA SYD ställer sig positiva till förslaget om en utredning rörande den fria höjden under cykelbroarna som korsar Adlerfelds väg och Frölichs väg. En ökad fri höjd skulle öka förutsättningarna för att skapa en hållbar avfallshantering i Rosengård.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Miljönämnden anser att det bör förtydligas i punkt två vad som menas med impedimentytor i detta sammanhang. Nämnden ser en risk att det kan innebära att vissa gröna ytor tas i anspråk utan kompensation, ytor som kanske inte har höga naturvärden eller höga rekreativa värden men som bidrar till välbefinnande genom att visuellt stärka bilden av en grön stad. Detta gäller även för området *Flensburg, Borgmästaregården m. fl.*
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Begreppet ”impedimentytor” tas bort enligt miljönämndens önskemål.

Tekniska nämnden efterfrågar en komplettering av riktlinje 4 där det saknas beskrivning av skyfall och föreslår följande formulering:*”Även åtgärder för att hantera skyfall behövs inom området.”*. **Miljönämnden** anser att det blir tydligare om dagvattenhantering får en egen punkt, som även omfattar skyfallshantering.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i bedömningen att planeringsriktlinjerna kan kompletteras enligt Miljönämndens och Tekniska nämndens förslag.

Miljönämnden menar att förtätning vid Amiralsgatan kan innebära att trafikflöden på andra infartsleder ökar och föreslår därför att punktlistan kompletteras med:
”Det bör utredas hur Amiralsgatans omvandling till stadsgata påverkar mängden trafik på Sallerupsvägen och om åtgärder krävs i gaturum och bostäder”.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: De samband som finns mellan olika infartsleder vid omledning av trafiken utreds löpande i stadsövergripande arbete mellan stadsbyggnadskontoret samt fastighets- och gatukontoret där ombyggnad av flertalet gator för att prioritera kollektivtrafik och cykel genomförs i samband med storstadspaketet. I detta löpande arbete ses bland annat möjligheter att systematisera och effektivisera trafiken över. Denna typ av arbete görs inom alla större gatuombyggnadsprojekt och inte enbart för Amiralsgatan.

Miljönämnden påtalar att det förekommer tunga transporter och transport av farligt gods längs Amiralsgatan, samtidigt som gatan är föremål för en större förtätning. Miljönämnden anser att denna situation bör belysas i översiktsplanen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret har tillsamman med Fastighets- och gatukontoret utrett de strategiska trafikfrågorna kopplat till både person- och godstrafik i samband med framtaget *Planprogram för Amiralsgatan och station Persborg (PP6051)*. Trafikfrågorna bevakas och utreds även i samband med pågående och framtida detaljplaner samt studier kopplat till gatuombyggnader som genomförs inom ramen för *Storstadspaketet*. Stadsbyggnadskontoret justerar den platsspecifika riktlinjen. De samband som finns mellan olika infartsleder vid omledning av trafiken utreds löpande i stadsövergripande arbete mellan stadsbyggnadskontoret samt Fastighets- och gatukontoret där ombyggnad av flertalet gator för att prioritera kollektivtrafik och cykel genomförs i samband med *Storstadspaketet*. I detta löpande arbete ses bland annat möjligheter att systematisera och effektivisera trafiken över. Enligt översiktsplanen är det primärt stadens utpekade trafikleder

samt del av Västkustvägen och Arrievägen som är utpekade vägar för farligt gods. Angående hantering av transport av farligt gods utanför detta nät hanteras detta från fall till fall. Avseende andra tunga transporter så ska dessa primärt nyttja trafikleder och huvudgator, mer information gällande hur detta hanteras i nuläget finns i *Karta med lokala trafikföreskrifter särskilt gällande för tung trafik* på Malmö stads hemsida.

Sibbarp

Miljönämnden föreslår att punktlistan kompletteras med:
"I samband med den planerade utökningen av koloniområdet väster om kalkbrottet bör gemensamma avloppslösningar för nya och befintliga kolonilotter anordnas".
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i bedömningen att planeringsriktlinjerna kan kompletteras enligt miljönämndens förslag.

Peder Kristiansson ser gärna att ingen bro byggs över Barnviken. Låt den behålla sin nuvarande öppna karaktär. Naturaområden bör lämnas orörda såvitt inte starka skäl motiverar ingrepp.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En eventuell utredning om en förbindelse över Barnviken kommer att beakta platsens nuvarande karaktär.

Sofielunds industriområde, Annelund

Anna Lethagen saknar en beskrivning av Annelund. Annelund består till nästan 100 % av bostäder och därför bör detta område inte ingå i samma platsspecifika riktlinjer som Sofielunds industriområde. Det är mer relevant att Annelund är ett eget område eller står tillsammans med närliggande bostadsområde/-en. Alternativt att Annelund står kvar tillsammans med Sofielunds industriområde, men då även förklaras lika ingående som industriområdet.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att Annelund har en annan karaktär än Sofielunds industriområde. Det kan därför övervägas till kommande revideringar av översiktsplanen att lägga in Annelund inom platsspecifika riktlinjer för Möllevången Södervärn m fl som har mer likhet med Annelund.

Miljönämnden anser för att underlätta förverkligandet av planprogrammet för Sofielund att det bör förtydligas i de platsspecifika riktlinjerna att nya bostäder inte ska etableras närmare verksamhetsområdet än idag. Miljönämnden föreslår att punkt fyra justeras enligt:

> *"Nya bostäder ska inte etableras närmare verksamhetsområdet än idag. På så sätt kan en kulturljudzon etableras som möjliggör viss nivå av buller från kultur- och fritidsverksamheter utan att riskera att bullerriktvärden inomhus i bostäder överskrids."*

Miljönämnden föreslår även att punktlistan kompletteras med:

> *"Ett samlat grepp på dagvatten- och skyfallshantering bör eftersträvas inom området".*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i bedömningen att planeringsriktlinjerna kan kompletteras enligt Miljönämndens förslag.

MKB Fastighets AB vill påpeka att skrivningen om att bland annat kvarteret Kampen och kvarteret Intäkten, som MKB äger, i huvudsak ska upplåtas för kultur och fritidsändamål inte är överensstämmande med gällande detaljplan. Detaljplanerna gäller för centrum, småindustri och hantverk, service, kontor och samlingslokaler, vilket är kategorier som flera etablerade verksamheter i området faller in under.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret konstaterar att detaljplanebestämmelsen *Centrum* avser verksamhet som behöver ligga centralt eller på annat sätt ska vara lätt att nå för många människor. *Centrum* är en samlingsanvändning som är lämplig att använda där syftet är att det ska finnas en blandning av verksamheter. I *Centrum* ingår en rad olika verksamheter som också kan återfinnas i andra användningar.

Peder Kristiansson uppmärksammar att Enskifteshagen är ett mycket populärt grönområde, som det gäller att vara rädd om. Det behövs är breddning av den närliggande gång- och citytunneln under kontinentalbanan. Denna bör breddas och utformas i stil med den som finns under Nobelvägen vid Södervän. Överhuvudtaget bör gång/cykeltunnlar i den mån de bedöms nödvändiga så långt möjligt utformas på nämnda sätt. Tunnelmiljön känns då tryggare och behagligare. Gärna kantad med små fina blomsterarrangemang.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar synpunkten till fastighets- och gatukontoret.

Södra Sallerup

Burlövs kommun beskriver att granskningshandlingen anger att ett nytt verksamhetsområde kan tillkomma. Ett av dessa ligger i direkt anslutning till Burlövs kommun utanför Yttre Ringvägen. Burlövs kommun anser att den tidigare planeringsriktlinjen om att hålla bebyggelsen innanför Yttre Ringvägen var en god avvägning och tydlig princip för god resurshushållning av jordbruksmark.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Inriktningen i Malmös översiktsplanering att bygga staden tätare och huvudsakligen innanför Yttre Ringvägen gäller fortsatt. I översiktsplanen har arealen jordbruksmark utanför Yttre Ringvägen ökat i förhållande till tidigare översiktsplan genom att arealen för nya verksamhetsområden har minskat. Verksamhetsområdet i anslutning till kommungränsen mot Burlöv finns i tidigare plan och har bedömts vara av sådan betydelse att det bibehållits.

Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl.

Tekniska nämnden noterar att det endast är Tygelsjöbäckens park- och naturområde som pekas ut som område där kompensationsinsatser för förlorade naturvärden är möjlig. Är detta område det enda området? Om inte varför finns det inte fler utpekade områden?
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Meningen i den platsspecifika riktlinjen för Tygelsjö by, Västra Klagstorp m. fl. tas bort och kommer ersättas med en komplettering i strategierna för den biologiska mångfalden att en modell för hänsynstagande till naturvärden samt ekologisk kompensation som är anpassad för Malmös förhållanden ska tas fram.

Östervärn, Kirserbergsstaden m.fl

Jernhusen AB vill förorda att prioritera miljöerna kring Östervärns station samt stråken som används för att ta sig till och från stationen och knyta ihop olika områden. Då blir det en attraktivare lösning redan idag för att få fler att vilja åka kollektivt samt att bo i kollektivtrafiknära lägen. Jernhusen deltar gärna i det arbetet och bidrar med våra kunskaper och erfarenheter. Som dem ser det ligger det långt fram i tiden innan en station i Sjölunda kan realiseras, och det riskerar att skapa en osäkerhet för behoven av och förutsättningarna för utveckling av Östervärns station.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att Östervärns station och miljöerna däromkring har stor betydelse för utvecklingen i östra Malmö och möjligheten att knyta samman olika områden. Likaså är det riktigt att det sannolikt ligger relativt långt in i framtiden innan en station i Sjölunda kan realiseras.

Byggd miljö och kulturmiljö

Blandad stadsbebyggelse

Fritidsnämnden önskar en konkretisering kring *hur och var* antalet träd ska öka. Många platser är i stort behov av trädskugga för att de alls ska kunna användas i sommarhetta och för att gräsmattor och andra gröna områden inte ska torka ut under sommarmånaderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Vilka befintliga ytor som behöver kompletteras med träd för att skydda mot värme och sol, behöver utredas separat och ligger på en nivå som inte hanteras inom ramen för översiktsplanen.

Malmö centrala pensionärsråd anser att mötesplatser och lokaler för äldre för närvarande inte finns i tillräcklig utsträckning, och det finns inte så mycket nämnt om detta i förslaget till översiktsplan. Vidare anser Malmö centrala pensionärsråd att bostadsmiljön måste planeras utifrån äldres behov av möjlighet att sitta och vila. Detta gör att ett eget boende kan fungera även när orken blir mindre. Även mobilitetshus som ligger på avstånd från bostaden kan vara svårt att utnyttja för äldre. Tillgång till parkering nära bostaden möjliggör för många äldre att kunna röra sig självständigt i staden, utan att vara beroende av t ex färdtjänst.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen justeras från ”*barns begränsade rörelsemönster*” till ”*grupper med begränsade rörelsemönster*” för att förtydliga fler gruppers behov. En mer återhållsam linje om rivning av befintlig bebyggelse skrivs in i strategiavsnittet och komplettering kring behovet av lokaler och mötesplatser för olika grupper och ändamål i staden görs i de platsspecifika riktlinjerna. Riktlinje om max 500 meter från bostäder till närmaste mobilitetshus finns redan, samtidigt arbetar staden med att tillgängliggöra kollektivtrafik i nära anslutning till bostäder. Mobilitetshusen syftar till att tillgängliggöra de ytor som annars hade behövt användas för markparkering vilket skapar en mer tillgänglig och attraktivare stad för alla, oavsett ålder.

Malmö Ideella framhåller att bibliotek, idrottsplatser, mötesplatser, badanläggningar, skolor, föreningslokaler, teatrar, musikhus m.m. behöver finnas inom ramen för 15 minuters tänket, vilket numera är inriktningen för framåtsyftande stadsplanering runt om i Europa.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att andemeningen om närheten och tillgänglighet till ovan nämnda funktioner finns med och formuleras ”*Funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån platsens behov och förutsättningar…*”. För att förtydliga ytterligare utifrån människans behov så ändras formuleringen till ”*Funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån de boendens behov och förutsättningar…*”

Malmö Idrottsföreningars Samorganisation efterfrågar ett antal vädersäkrade anläggningar/ytor runtom i Malmö som innehåller de aktiviteter som ungdomarna efterfrågar (gym, dans, basket osv). Anläggningar/ytor som kan användas i princip dygnet runt. I de fall en idrottsförening startar kvälls/natt aktiviteter visar det oftast att det finns en stor efterfrågan på den här typen av aktiviteter där man dels kan röra på sig tillsammans med nya eller gamla kompisar men där det även finns vuxennärvaro.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att frågan ligger på en nivå som inte hanteras inom ramen för översiktsplanen. Däremot kompletteras översiktsplanen med en generell formulering kopplat till den prioriterade inriktningen *Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö* för att på ett tydligare sätt synliggöra behovet.

Miljönämnden anser att exemplen i punkt fyra bör kompletteras med idrottsplatser. Miljönämnden anser vidare att punkt sex bör justeras och ger förslag på formulering i sitt yttrande. Miljönämnden anser även att avsnittet bör kompletteras med en riktlinje om att allmän platsmark behöver avsättas för hantering och rening av dagvatten.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen justerar formulering till platser för idrott/fysisk aktivitet. Stadsbyggnadskontoret menar att det tillägg som miljönämnden önskar kring punkt fyra redan framgår i ingressen till avsnittet. Avsnittet kompletteras även med en riktlinje som tydliggör att utbyggnad och förtätning ska inkludera hållbar dagvattenhantering.

David Raflund, Maria Krsmanovic, Joachim Nilsson, Magnus och Matilda Sjögren, Annicka Bunte, Marianne och Bertil Andersson, Johan och Christina Åman, Julia Agartz, Patrik Karlsson, Vera Miloradovic, Magnus Lundin, Mirja Bergman, Ulla Roth, Eddi Brander

och Eva Nilsson uppger att deras fastigheter (Bunkeflostrand 1:80–1:86 och 4:62–4:66) är förberedda för småhusbebyggelse, men nuvarande områdesbestämmelser medger endast fritidshus med minimal byggyta. I översiktsplanen visas området som fritidsområde. De har därför förslag om en mindre förändring, där deras område bör kunna regleras i en detaljplan som medger villabebyggelse. De föreslår att området klassificeras som ingående i blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När det gäller utbyggnadsstrategier förtydligas det att ”Projekt inom existerande stadsstruktur ska prioriteras – under förutsättning att de kan generera ett tillräckligt stort tillskott av bostäder i förhållande till de resurser som krävs för planerings- och genomförandeprocesser.” Eftersom vi (fastighetsägare i Bunkeflo) redan finns i ett etablerat område med tillgänglig service, gatustruktur, fungerande dagvattenlösningar och färdig installation av kommunalt vatten och avlopp vill vi poängtera att investeringskostnaden i det närmaste är obefintlig.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Området är planerat och tänkt som ett fritidshusområde. Marken ligger även väldigt lågt och lämpar sig enligt stadsbyggnadskontoret inte för permanenta bostäder.

Naturskyddsföreningen Malmö ser glädjande på att andelen verksamhetsmark minskats till förmån för att behålla jordbruksmark utanför Yttre Ringvägen, men de kvarstår med sitt yttrande att det inte ska förekomma någon ny bebyggelse utanför Yttre Ringvägen. Följande yrkande från Naturskyddsföreningen Malmö kvarstår också från samrådsyttrandet då det inte har beaktats: *”I Naturvårdsplan för Malmö stad (2012) finns områdena Ön (norra delen) och Norra hamnen utmärkta som värdefulla naturmiljöer. I översiktsplanen är dessa utmärkta som exploateringsytor: Ön (norra delen) för ”Ny blandad stadsbebyggelse” och för Norra Hamnen ”nya verksamhetsområden”. Detta lyfter Malmö stad själva fram i sin rapport Malmös Vatten men det är inget man har tagit hänsyn till i översiktsplanen. Naturskyddsföreningen yrkar på att naturvårdsplanen samt rapporten Malmös vatten bör vara överordnat exploatering.”* Som minst behöver denna skrivning i Naturvårdsplanen om Norra Hamnen*: ”Även vid exploatering är det viktigt att områden av tillräcklig storlek sparas framförallt för de häckfåglar som nämnts ovan.”* (s. 11 i Naturvårdsplanen) respektive denna skrivning om Ön: *”Liksom vid eventuell bebyggelse av andra naturområden bör så mycket som möjligt av den unika naturen sparas och kompenseras.”* (s. 230 i Naturvårdsplanen)
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: *Naturvårdsplanen* är ett av flera viktiga styrdokument i kommunens planering. Vid exploatering sker avvägningar mellan olika intressen där höga naturvärden ofta väger tungt. I de platsspecifika riktlinjerna i översiktsplanen för Limhamns hamnområde där Ön ingår framgår även att framtida bebyggelse ska kombineras med att öppna ytor med höga naturvärden bibehålls för biologisk mångfald, rekreation och fritidsaktiviteter.

Naturskyddsföreningen Malmö ser positivt på att Stadsbyggnadskontoret arbetar för att nya bostadsgårdar ska få goda mått så att särskilt barns behov och rätt till lek i gröna miljöer kan uppfyllas. Ett förslag är att komplettera med just denna skrivning under riktlinjerna för Blandad stadsbebyggelse, s. 40 i granskningshandlingen, i denna punkt: *”Bostadsmiljöer ska vara barnvänliga och särskild hänsyn ska tas till barns begränsade rörelsemönster och deras behov av lek, vila, fritid och kultur.”* Här kan också stadsbyggnadskontorets arbete med att nya bostadsgårdar ska få goda mått så att olika gruppers behov kan uppfyllas nämnas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret ser kontinuerligt över normer och mått för stadsplaneringen så det blir jämlikt mellan olika frågor och mer transparent och tydligt utifrån stadsplaneringens mål.

VA SYD ställer sig positiva till att riktlinjerna för avfalls- och återbruksfrågor är placerade under rubriken Blandad stadsbebyggelse. Avfalls- och återbruksfrågorna kopplas på så vis tydligare till andra grundläggande stadsbyggnadsförutsättningar.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

APL har följande förslag till omformuleringar kring riktlinjer för blandad stadsbebyggelse:

- *”Det kan finnas platser i blandad stadsbebyggelse där bostäder eller annan typ av övernattning, skolor och förskolor är olämpliga, till exempel på gränsen mot verksamhetsområden eller nära farliga eller störande*

verksamheter. Inom bolagsspecifika buffertzoner ska sådan känslig bebyggelse (bostäder eller annan typ av övernattning, skolor, och förskolor) inte tillåtas. Vissa funktioner kan prioriteras över andra beroende på platsens lämplighet och syftet med utvecklingen, men bolagsspecifika buffertzoner ska vara styrande."

- *"Inom blandad stadsbebyggelse ska inga nya verksamheter etableras som innebär oacceptabla risker och olägenheter för omgivningen eller är alltför ytkrävande. Miljöfarliga verksamheter ska dock ha garanterad rätt att utveckla och utvidga sina verksamheter inom tillståndets gränser.*
- *Inom uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter ska behov av riskhänsyn, verksamhetsbuller och luftemissioner bedömas (se kartunderlag med Uppmärksamhetsområden för farliga respektive miljöfarliga verksamheter). Bolagsspecifika buffertzoner ska vara styrande och ingen känslig bebyggelse (bostäder eller annan typ av övernattning, skolor och förskolor) ska tillåtas inom dessa."*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Ytterligare nyanseringar av markanvändningen *blandad stad* för att APL fortsatt ska kunna verka och utvecklas inom ramen för sina tillstånd görs i de platsspecifika riktlinjerna för Norra Sorgenfri m.fl.

Tekniska nämnden påtalar att det finns för staden en begränsad rådighet över mark i de centrala delarna av staden och det är mycket dyrt att köpa mark för att bygga skolor i dessa lägen. Hyllie borde vara ett område som kan bli aktuellt för gymnasieskolor och högre utbildning givet läge och kommunikationsmöjligheter. Riktlinjen "*Gymnasieskolor och högre utbildning ska i första hand lokaliseras centralt i staden.*" bör därför kompletteras med *"…eller i lägen med goda kommunikationsmöjligheter*".
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden är positiv till att översiktsplanen särskilt understryker att gymnasieskolor ska beredas plats i centrala lägen i staden med goda kollektivtrafikförbindelser. Översiktsplanen hade dock kunnat utvecklas genom en tydligare definition av vad centralt läge innebär samt med en analys av vilka områden som i framtiden kan komma att klassas som centrala. Goda kollektivtrafikförbindelser är också en förutsättning för en fortsatt möjlighet för elever från andra kommuner inom gymnasieskolans samverkansområde att kunna söka sig till Malmö stads gymnasieskolor och vuxenutbildning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Definition av ett centralt läge är en bedömning som behöver göras i nästkommande planeringsled. Många olika aspekter kan vägas in för att definiera vad ett centralt läge kan innebära för en gymnasieskola. Översiktsplanen kompletteras enligt tekniska nämndens synpunkt.

Verksamhetsområden

Burlövs kommun uppmärksammar att granskningshandlingen anger att de verksamheter som är mest störande, ytkrävande eller medför stora risker för omgivningen ska lokaliseras så långt norrut som möjligt i hamnområdet, alltså i direkt anslutning till kommungränsen till Burlöv. Planförslaget omfattar 3 500 nya arbetstillfällen i Norra Hamnen samt en ny broförbindelse till Västra Hamnen via Mellersta Hamnen. Dessa i kombination med prognostiserade trafikökningar längs E6.01 (Västkustvägen) innebär konsekvenser för Burlövs kommun som behöver utredas. Burlövs kommun vill påpeka att även Burlövs invånare ska skyddas mot risker, buller, trafik och lukt från hamnområdets verksamheter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö tar ett stort ansvar för att åstadkomma tillväxt i regionen. Ungefär 40% av Malmös samtliga arbetstillfällen innehas av någon som bor utanför kommunen. Staden har en önskan att fortsatt stärka regionen och skapa arbetstillfällen. Att stärka riksintresset Malmö hamn med hamnanknutna verksamheter är en del av detta mål. Stora ansträngningar görs samtidigt för att flytta godstransporter från väg till järnväg. Inom Malmös hamn planeras till exempel för ett utbyggt järnvägsnät för godstransporter. Malmö arbetar också tillsammans med regionen för att förbättra resmöjligheterna med kollektivtrafik. Det är glädjande att Burlövs kommun stödjer en sådan utveckling. Inför varje företagsetablering i hamnområdet är det angeläget att genomföra noggranna studier över dess effekt på omgivningen. Det gäller även eventuella effekter inom Burlövs kommun.

Lunds kommun ser positivt på planförslagets ambition att i högre grad möta näringslivets behov på andra sätt än genom att ta jordbruksmark i anspråk och följer med intresse stadens fortsatta strategier för detta.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad konstaterar att Malmö och Lund står inför många och likartade utmaningar. Malmö stad ser därför fram emot ett fortsatt utbyte med Lund.

LRF anser att planering, undersökning och utveckling av verksamhetsområde utanför Yttre Ringvägen ska upphöra. Att använda marken som kompensationsmark för miljöförbättrande åtgärder är däremot något som LRF ställer sig bakom.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens planeringsinriktning är att staden i huvudsak ska hantera sin tillväxt innanför Yttre Ringvägen. All tillväxt med ytkrävande verksamheter kan dock inte ske där. Om staden fortsatt ska kunna erbjuda ett väl fungerande näringsliv behöver den erbjuda verksamhetsmark även utanför Yttre Ringvägen så att den mer centralt belägna marken kan ges en effektivare markanvändning.

Miljönämnden anser att punkt sju bör justeras enligt:

> *"…mark, tak och fasader används som resurs för exempelvis biologisk mångfald, dagvattenhantering, produktion och lagring av förnybar energi eller…".*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens planeringsriktlinje kommer att justeras så att "*lagring av solenergi*" ersätts med "*lagring av förnybar energi*".

Miljönämnden anser att punktlistan bör kompletteras med:

> *"Planeringen av verksamhetsområden ska göras med hänsyn till befintliga och nya verksamheters möjlighet till elektrifiering eller annat energibehov. Planeringen ska medverka till att verksamheter kan bidra till både energiproduktion och -lagring".*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att kompletteras med värdet av att verksamhetsområdena bidrar till resurseffektiv förnybar energiförsörjning och energilagring.

Tekniska nämnden påtalar att givet den stora utmaning med att skala upp lokal elproduktion vi står inför bör potentialen i att nyttja de stora takytorna på byggnader i verksamhetsområdena formuleras som en egen riktlinje. I delar av Olleboområdet, som i översiktsplanen anges som verksamhetsmark, har höga naturvärden med bland annat orkidéer påträffats. Delar av marken avsedd för verksamhetsmark har prövats i en detaljplan men planen har på grund av de höga naturvärdena pausats. För att både värna värdefull natur och samtidigt skapa möjligheter för nya verksamheter i området skulle till exempel verksamhetsområdet norr om Gottorpsvägen kunna utökas österut och marken med höga naturvärden bli en del av det befintliga naturstråket söder om Gottorpsvägen. Förvaltningen bedömer att antalet arbetsplatser som kan skapas i verksamhetsområdet inte förändras.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Taken inom verksamhetsområdena är en viktig resurs för bland annat elproduktion. Värdet av takytorna utifrån det perspektivet framhålls bland annat i planeringsriktlinjerna för *Solenergi*. Därutöver kommer kartmaterialet att justeras så att fler verksamhetsområdet pekas ut som resurs för ändamålet. Översiktsplanen kommer att justeras så att verksamhetsområdet norr om Gottorpsvägen utökas österut och den tidigare planerad verksamhetsytan söder om Gottorpsvägen, där höga naturvärden finns, i stället kommer att redovisas som en del av ekostråket.

VA SYD menar att det är bra att industriell symbios och delningsekonomi nämns i en av riktlinjerna under rubriken Verksamhetsområden. Detta kopplar väl till målen i Kretsloppsplan 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad arbetar på flera fronter för att få ett större genomslag för industriell symbios och delningsekonomi och ser gärna samarbeten med andra aktörer som har samma ambition.

Bebyggelsetäthet

Funktionsstödsnämnden är positiv till översiktsplanens ambition om att den största delen av stadens utbyggnad ska ske genom förtätning innanför Yttre Ringvägen. Nämnden vill dock påtala att tätare bebyggelse kan ha negativ påverkan på delar av nämndens målgrupp. För dessa kan tät och hög bebyggelse leda till ökad otrygghet, stress och minskat välmående. För att hela Malmös befolkning ska inkluderas och ha tillgång till hela staden är det därför av vikt att förtätade och högt bebyggda områden varieras med glesare och låg bebyggelse, parker och grönområden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En av översiktsplanens prioriterade inriktningar är *En nära, tät, grön och funktionsblandad stad.* Inriktningen syftar till en större täthet generellt i staden men där grönskan ändå får ta stor plats. Hela staden ska dock inte byggas med samma täthet. I avsnittet *Bebyggelsetäthet* ges en generell överblick kring hur tätheten i staden kan variera mellan olika områden.

SMT har genom sin föreslagna strukturplan i dokumentet ”Vad vi vill med Jägersro” kunnat visa att en täthetsgrad motsvarande nivå 3 fungerar mycket väl enligt intentionerna i översiktsplanen. Vi menar att en lägre täthetsgrad för området skulle strida mot de prioriterade inriktningarna (s 19-20) och skulle slösa med resurser och markanvändning. Den i granskningshandlingen på sidan 42 presenterade täthetsgraden för Jägersroområdet kan tolkas ha en lägre täthetsgrad än 3 och står då i strid med översiktsplanen i övrigt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Kartan med *Bebyggelsetäthet* är en GIS-analys som bygger på närhet till befintlig och framtida service och kollektivtrafik. Den ger en övergripande bild av hur bebyggelsetätheten bör se ut på ett övergripande plan i hela kommunen. För Jägersro pågår en fördjupning av översiktsplanen där mer exakta utredningar för områdets struktur och täthet ska genomföras.

Tekniska nämnden förespråkar att begreppet ”områdesnivå” definieras. Beroende på hur vi räknar och vilka ytor som tas med i olika områden kommer täthetsgraden bli helt olika. Vid tidigare travbanan i Jägersro borde en högre täthetsgrad, förslagsvis två, pekas ut givet den potential området har som kollektivtrafikknutpunkt. Glasbrukskajen i Limhamn lyfts upp som exempelområdet för täthetsgrad 2 men pekas i kartlagret ut med täthetsgrad 4.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Exploateringsgrader tas bort i översiktsplanen och får istället utredas i nästkommande planeringsled. Därmed behöver inte begreppet ”*områdesnivå*” definieras. Kartan med *Bebyggelsetäthet* är en GIS-analys som bygger på närhet till befintlig och framtida service och kollektivtrafik. Den ger en övergripande bild av hur bebyggelsetätheten bör se ut på ett övergripande plan i hela kommunen. För Jägersro pågår en fördjupning av översiktsplanen där mer exakta utredningar för områdets struktur och täthet ska genomföras. Avsnittets referensexempel har setts över och Glasbrukskajen lyfts inte längre som referensexempel.

Handel och centrumfunktioner

Skanska önskar att staden pekar ut tydligare handelsstråk i stället för att krav ställs generellt (i varje hörn på byggnaden) i varje plan. Stråk borde prioriteras i områden som Nyhamnen, Västra hamnen och innerstaden. Handel fungerar bättre samlat vilket ger bärkraft åt verksamheten och ett levande stadsliv i staden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att synpunkten är intressant och bör studeras vidare i kommande arbete med en strategi för stadskärnan.

Tekniska nämnden betonar att hur staden ser på handel och lokaler längs stadshuvudgator har stor betydelse för gatans utformning, angöringsmöjligeter, möjlighet till cykelparkering, uteserveringar och träd i gatumiljön. Eftersom samtliga stadshuvudgator inte ryms inom de områden som pekas ut som innerstad i kartlagret vore det bra att komplettera med riktlinjer kring dessa stråk.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att tekniska nämndens synpunkt fångas upp genom översiktsplanens riktlinjer för huvudgator.

MKB Fastighets AB vill lyfta att alla lägen inte lämpar sig för lokaler, bland annat på grund av att den ekonomiska möjligheten att efterfråga lokaler varierar mellan olika lägen. För att säkerställa att översiktsplanen blir ett användbart och vägledande dokument vill MKB betona vikten av att begrepp som används är definierade för att bidra till tydlighet, transparens och förutsägbarhet i översiktsplanens vidare tillämpning. MKB vill därför återigen lyfta frågan om en definition av begreppet strategiskt läge när det gäller skrivningen att vid nyproduktion ska bottenvåningar dimensioneras så att de kan inrymma kommersiella och publika verksamheter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadsnämnden har antagit *Riktlinjer för aktiva bottenvåningar* som hänvisas till i antagandehandlingen. Där finns tydligare definitioner kring var och hur stadens aktörer ska förhålla sig till bottenvåningar, både i nyproduktion och i befintliga byggnader.

Uppmärksamhetsområde för kulturhistoriskt värdefulla miljöer

Eva Månsson är övertygad om att lära om vår historia gör det lättare att förstå samhället och vill gärna att vår historia lyfts fram mer i översiktsplanen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är enig i att förståelse för vår historia gör det lättare att förstå samhället idag. Stadsbyggnadskontoret menar att de beskrivningar som finns kopplade till respektive område men som inte beslutas som en del i översiktsplanen ger en bra bild av olika byggnaders och miljöers historia.

Kulturnämnden anser att översiktsplanen bör förtydliga vilken status särskilt värdefulla kulturmiljöer har som uppmärksamhetsområden i förhållande till undantag från bygglovsbefrielsen. Vidare menar kulturnämnden att riktlinjerna går för långt i ställningstaganden om att såväl vindsinredningar som solceller får uppföras inom dessa områden. Kulturnämnden ställer sig därför frågande till att i översiktsplanen redogöra för ställningstaganden som bör hanteras i en bygglovsprocess. De utpekade särskilt värdefulla kulturmiljöerna bör istället användas för att förtydliga var bygglov krävs för de annars lovbefriade åtgärderna. Detta ställningstagande bör kompletteras med strategier och policys för hur ställningstagande om till exempel solceller och vindsinredningar kan göras i dessa områden. Till varje utpekat område finns en beskrivning och karaktärisering av områdets kulturmiljö. Kulturnämnden anser att dessa beskrivningar bör ses som en precisering av värdena och således utgöra en del av översiktsplanen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga kring Kulturnämndens skrivning om att översiktsplanen tar för tydlig ställning om uppförande av solceller och vindsinredningar och tangerar bygglovskedet. Justeringar har gjorts i texten. I kommande översiktsplanearbeten kan ytterligare justeringar som föreslagits från Kulturnämnden ses över, exempelvis vad gäller de omnämnda beskrivningarna.

Miljönämnden är positiv till att kulturhistoriskt värdefulla miljöer bevaras. En del av dessa är dock uppbyggda i, eller har detaljer av, material som har en negativ miljöpåverkan, såsom koppar. Riktlinjen bör därför kompletteras med en punkt där det framgår att vid renovering bör material med negativ miljöpåverkan bytas ut mot miljövänligare material med liknande uttryck.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret hänvisar frågan om material till andra styrdokument då den inte faller inom översiktsplanens huvudsakliga syfte.

Peder Kristiansson lyfter att kulturhistoriskt värdefulla stadsmiljöer, byggnader, parker, trädbestånd och landskapsmiljöer enligt planförslaget ska bevaras och förädlas. Här har det dessvärre syndats mycket i gångna tider. Senast var det gamla tennishallen som föll för grävskoporna. I planförslaget ges heller inga garantier för bevarandet av existerande koloniområden trots deras kulturhistoriska värden. Därmed finns det behov av upprättandet av en bevaringsplan.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen har tydliggjorts på ett antal ställen gällande att befintliga byggnader i första hand ska bevaras. Gällande koloniområden tydliggörs det i

riktlinjer för *Fritidsområden* att dessa som regels ska bevaras eller ersättas med likvärdiga områden samt att deras kulturhistoriska och biologiska värden ska värnas.

Stadskaraktärer

MKB Fastighets AB vill framföra synpunkten att målsättningen att bredda utbudet av upplåtelseformer bör gälla över hela Malmö, oavsett vilken upplåtelseform som för närvarande är dominerande i ett område.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Frågan om att bredda utbudet av upplåtelseformer fångas i översiktsplanens planeringsriktlinjer för *blandad stad.*

Fastighetsägarna Syd uppmärksammar att det ställs särskilda gestaltningskrav på höga och väldigt exponerade byggnader men det är svårt att veta vilka kvaliteter som avses. Det kräver förtydligande eller exemplifiering.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I stadsbyggnadsnämndens nyligen framtagna *Riktlinjer för höga hus* finns det formulerat vilka förväntningar Malmö stad har när höga hus är aktuella att uppföra.

Gröna och blå miljöer

Park, natur och gröna stråk

Burlövs kommun ser positivt på Malmös riktlinje att rekreationsmöjligheterna längs Sege å ska stärkas genom att skapa ett grönt stråk längs ån. Burlövs kommuns översiktsplan pekar ut rekreation och naturvärden utmed Sege å och Kalineån. Då vattendragen ligger i gränslandet mellan kommunerna ser Burlövs kommun gärna ett fortsatt samarbete kring detta. Stor hänsyn måste även tas till rekreationsmöjligheterna på Spillepengs fritidsområde vid utvecklingen av hamnområdet och vid etableringar av verksamheter.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser också att det är positivt om samarbete kring Sege å kan förbättras mellan berörda aktörer inom respektive kommun och instämmer i synpunkten gällande Spillepengen.

Svedala kommun önskar förbättrat samarbete kring Torup som destination för det rörliga friluftslivet. Torup är ett viktigt rekreationsområde i Svedala kommun för framför allt Malmöbor. I och med att det inom Malmö stad finns få rekreationsområden av denna storlek och att staden dessutom förvaltar naturområdet och finansierar en busslinje till området anser Svedala kommun att det ligger i Malmö stads intresse att utveckla frågorna i översiktsplanen, gärna i samarbete med Svedala kommun.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen redovisar framtida park och naturområden i Malmö stad som kommer utformas på olika sätt för att täcka Malmöbornas och naturens behov av grönområden. Rekreationsområdet Torup är ett viktigt rekreationsområde för både Malmö- som Svedalaborna. Översiktsplanen för Malmö hanterar inte detta område eftersom det ligger i Svedala kommun, men det är positivt om samarbete kan förbättras mellan berörda aktörer i respektive kommun.

Camilla Zethraeus anser att det krävs att det planteras mikroskog med inhemska svenska träd och buskar för att uppnå att Malmö blir en av Sveriges mest gröna städer. Skogarna bör planteras där staden har sämst luft och markkvalitet som bör förbättras, ex industriområden och där det finns hårdgjorda ytor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En av strategierna i översiktsplanen för Malmö är att öka arealen park och natur. Mer grönska ska eftersträvas i hela staden och antalet träd i staden ska öka. Var och i vilken utformning detta ska ske kommer hanteras i nästa planeringsskede.

Martina Phalén saknar satsningar på gröna ytor, fria från buller, partiklar och avgaser från biltrafik med god infrastruktur för cyklister, gående och kollektivtrafik.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen tydliggör att arealen park och natur ska öka. Mer grönska ska eftersträvas i hela staden och antalet träd i staden ska öka. Var och i vilken utformning detta ska ske kommer hanteras i nästa planeringsskede.

Tekniska nämnden påpekar att det endast är park och naturområden som är över 5 hektar stora som redovisas i kartunderlaget. Givet översiktsplanens digitala format skulle även mindre grönområden kunna visualiseras i kartan, nu syns de endast i grundkartan. De mindre områdena i staden får en allt större betydelse i den täta gröna staden och det blir lite missvisande att enbart redovisa större områden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret håller med om att de mindre grönområdena i staden får en allt större betydelse i en allt tätare stad. För behovet av redovisning finns samtliga parker som underlag till översiktsplanen som kan tändas tillsammans med översiktsplanens kartlager.

Hav och vattendrag

SGI saknar den komplettering som det i samrådsredogörelsen angavs gällande att översiktsplanen ska kompletteras med riktlinjer för minskad erosion längst vattendrag.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Riktlinje om planering av träd längs vattendragens kanter syftar bland annat till att minska erosionen.

Miljönämnden föreslår ändrad text i punkt sju enligt följande:

> *"Vattendragens och kanalernas vattenkvalitet och ekologiska status ska förbättras så att miljökvalitetsnormerna för vatten följs, genom bland annat minskad näringsbelastning och att ytor reserveras för att kunna avskilja näringsämnen och föroreningar."*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Synpunkten beaktas och översiktsplanen justeras.

Miljönämnden vill påminna om att kommunen, enligt Miljöbalken 5 kap 3§, ansvarar för att miljökvalitetsnormerna för vatten följs. Enligt Plan- och bygglagen 3 kap 4§ ska det av översiktsplanen framgå hur kommunen anser att det ska gå till. I granskningshandlingen är det svårt att uttyda på vilket sätt miljökvalitetsnormerna för vatten ska uppnås i kommunens vattenförekomster. Det saknas en tydlig förteckning över kommunens vattenförekomsters åtgärdsbehov, prioriterade åtgärder och avvägningar mot andra intressen. Vattenmyndigheten för Södra Östersjön har tagit fram förslag till åtgärder som återfinns i planeringsverktyget VISS (https://viss.lansstyrelsen.se/) som kan utgöra en bas för lämpliga riktlinjer i översiktsplanen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen anger ett antal åtgärder för hur miljökvalitetsnormerna för vatten ska följas i kommunens olika vattenförekomster, både för havsmiljöer, hamnbassänger, kanaler och vattendrag. Stadsbyggnadskontoret anser inte att en förteckning över kommunens vattenförekomsters åtgärdsbehov, prioriterade åtgärder och avvägningar mot andra intressen behöver göras i översiktsplanen.

Miljönämnden ser positivt på att det i granskningsförslaget finns med en text om att vattendragens och kanalernas vattenkvalitet och ekologiska status ska förbättras. Miljönämnden ser gärna att texten kompletteras med att detta ska leda till att miljökvalitetsnormerna för vatten följs.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kompletteras efter miljönämndens förslag.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd ser positivt på att det tillkommit lite förslag om vattenmiljöer vilket är positivt men menar att avsnittet dock är mycket sparsmakat i förhållande till övriga områden med tanke på att vatten är en livsnödvändig resurs vi måste värna om.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten men har utifrån den svårt att läsa ut vad som faktiskt saknas.

Fritidsområden

Fritidsnämnden anser att det är positivt att riktlinjerna kring fritidsområden har förtydligats men de avser dock enbart de särskilda områden som markerats som *"fritidsområden"* i översiktsplanen. Dessa områden omfattar inte fullt ut stadens särskilda platser för fritid. Riktlinjen om att exploatering för andra ändamål inte ska ske inom fritidsområden såvida inte kompensation kan ske på annan plats bör breddas och omfatta exempelvis även ridstigar, utomhusgym, spontanidrottsplatser samt mindre platser för fritidsaktiviteter och rekreation, såsom mindre gröningar. Riktlinjen bör också omfatta bollplaner och omkringliggande ytor på de idrottsplatser som nämns i nästa punkt om de inte kan markeras som fritidsområden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Fritidsområden är markerade om de har en storlek motsvarande minste två fotbollsplaner. Mindre idrottsanläggningar ingår som en naturlig del av blandad stad där det finns en riktlinje som tydliggör att exploatering av dessa inte får ske om de inte kompenseras inom rimligt avstånd.

Fritidsnämnden anser att alla idrottsplatser bör markeras som fritidsområden. Detta gäller Hästhagens Idrottsplats, Malmö Idrottsplats, Mellanhedens Idrottsplats, Sorgenfri Idrottsplats, Husiegårds Idrottsplats, Ellenborgs Idrottsplats och Oxie Idrottsplats som i nuläget inte markerats som fritidsområden i översiktsplanen. Även konstgräsplanen söder om Skäralidsgången på Limhamns Idrottsplats bör markeras som fritidsområde tillsammans med resten av idrottsplatsen. Det är särskilt viktigt att det finns en avsikt att bevara de platser som finns kvar centralt (Hästhagens IP och Malmö IP).
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det generella förhållningssättet i översiktsplanens markanvändningskarta är att idrottsplatser som är stora som minst två fotbollsplaner ska markeras som fritidsområden och resterande ryms inom *Blandad stad*. Detta innebär dock inte att övriga idrottsplatser inte kommer värnas. Det finns tydliga riktlinjer som anger att befintliga idrottsplatser inte ska försvinna om de inte ersätts inom rimliga avstånd. Stadsbyggnadskontoret noterar dock att den nämnda konstgräsplanen söder om Skäralidsgången bör markeras som fritid enligt nämnda principer, då den är en del av en större idrottsplats, samt att Hästhagens IP bör läggas till då den har en tillräcklig storlek.

Fritidsnämnden håller fast vid att tydligare riktlinjer kring möjligheter till fysisk aktivitet också bör föras in i översiktsplanen. En riktlinje bör vara att ett basutbud för fysisk aktivitet ska finnas inom 500 meter från bostäder. Ett basutbud innefattar en multifunktionell aktivitetsyta på 1000–4000 m2, markerad promenad- och löpslinga samt utegym. Riktlinjen är utvecklad i Malmö stads Program för aktiva mötesplatser.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att detta redan regleras i *Program för aktiva mötesplatser* som är beslutat av tekniska nämnden och behöver därför inte redovisas i översiktsplanen.

Joakim Hallberg anser att det finns ett multum av koloniområden som kan flytta ut i ytterkanten av staden då marken de står på nu är så centralt belägna, dessa borde flytta lika långt ut som Almåsa fritidsby ligger. Det är inte rimligt att dyr mark mitt inne i stan kan användas för att folk skall kunna odla grönsaker några månader om året, staden har växt ikapp placeringen av dessa områden och då är det dags att flytta dessa så att staden har plats att fortsätta växa.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens generella inriktning är att existerande koloniområden bör bevaras. De fyller ett syfte som en del av stadens grönstruktur och har viktiga kulturhistoriska värden. Möjligheten till stadsnära odling är också en positiv kvalitet för invånare som saknar tillgång till fritidshus eller egen trädgård.

Jordbruksmark

JS produktutveckling beskriver att Bunkeflostrand 4:60, tillsammans med grannfastigheter, har varit använda som boplats och för verksamheter under mer än 100 år. Trots detta är de upptagna som jordbruksmark i förslaget till översiktsplan. Detta försvårar utveckling och kan innebära att befintliga hus riskerar att förfalla. JS produktutveckling menar att Bunkeflostrand 4:60, tillsammans med några av grannfastigheterna är lämpliga att utveckla och förtäta för främst bostadsändamål i en mindre skala, i syfte att förstärka karaktären av en liten by strax utanför tätorten med sina egna kvaliteter. Den lilla klungan av bostäder är även tydligt undantagen från det område som markerats som mark för framtida natur/park, men kan dra nytta av närheten till detta i en utveckling med fler bostäder. Kommunalt VA är redan framdraget till området och en förtätning ger större nytta för den investeringen. Detta skulle även ge möjlighet att förtäta med bostäder med markkontakt, vilket efterfrågas av bl a barnfamiljer i ett växande Malmö, utan att ta jordbruksmark, som i verkligheten används för matproduktion, i anspråk. Bunkeflostrand 4:60 är också synnerligen olämplig att använda för jordbruksändamål eftersom den ligger helt kringgärdad av bostäder. Med tanke på ägarskapet till de större fastigheterna i området så finns troligen ett intresse för en utveckling av flera av fastigheterna.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: I översiktsplanen framgår att jordbruksmarken även består av byar och enstaka bostäder, mindre verkstäder, småindustri och småskalig handel samt platser med höga naturvärden och mark för fritids- och rekreationsändamål. Hur enskilda fastigheten på jordbruksmarken kan utvecklas i enlighet med översiktsplanen är en bedömning som görs i nästkommande planeringsled.

Funktionsstödsnämnden framhåller att för deras målgrupp är boende i lantlig miljö avgörande för deras hälsa och välmående. Det är därför viktigt att undantag kan ges för byggnation av till exempel LSS-boenden på jordbruksmark. Ett sådant undantag upptas i planeringsriktlinjerna för den befintliga översiktsplanen där det anges att ”undantag kan ges till samhällsviktiga funktioner med särskilda behov, som exempelvis vissa typer av LSS-boenden”. För att säkra tillgången till bostäder som motsvarar lagstiftningens intentioner menar nämnden att LSSboenden bör nämnas särskilt i avsnittet om att ”undantag kan ges till samhällsviktiga funktioner med särskilda behov […]” (s.53).
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret beaktar synpunkten och justerar översiktsplanen enligt fuktionsstödsnämndens synpunkt.

Miljönämnden anser att punkt två bör kompletteras med att även kulturvärden ska skyddas från åtgärder som påverkar dessa negativt. Miljönämnden anser att punkt tre bör förtydligas enligt:

> *”Ekologiskt jordbruk och småskalig stadsnära odling ska främjas, samt odlingsmetoder som reducerar utsläpp av växthusgaser eller lagrar in kol i jordbruksmarken”.*

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Ett hållbart jordbruk är ett viktigt mål i översiktsplanen för Malmö. Översiktsplanen medger de fysiska förutsättningar för att minska jordbrukets klimatpåverkan. Den kan dock inte styra hur lantbruksverksamheter drivs.

Tekniska nämnden saknar perspektivet att jordbruket är en del av Malmös näringsliv och menar att det bör förtydligas i texten kring potential till enkla, gröna jobb som finns i en framtida omställning av jordbruket. De vill även se ett förtydligande av den potential till enkla, gröna jobb som finns i en framtida omställning av jordbruket.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En viktig del i översiktsplanen handlar om att värna kommunens jordbruksmark så att en långsiktig livsmedelsförsörjning kan säkerställas. I översiktsplanen finns även en strategi som tydliggör att Malmö stad ska verka för att skapa en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav och att personalintensiva verksamheter, samt verksamheter med låga kvalifikationskrav ska prioriteras.

Peder Kristiansson uppger att som skäl för förtätning anges det i översiktsplanen bland annat att det är viktigt för att spara jordbruksmark. År 2100 har vi ca tre miljoner fler i Sverige och i världen

finns det då 3,5 miljarder fler som maten ska räcka till. Förtätning är ett sätt att spara värdefull jordbruksmark. I ett större perspektiv är ett annat sätt att satsa på orter eller ställen där god bebyggelse kan skapas utan risk för att komma i konflikt med jordbruksintresset.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Trafik

Tekniska nämnden konstaterar att riktlinjer och kartor för cykel, huvudgator, kollektivtrafik och fotgängarzoner inte är tillräckligt differentierade för att utgöra det underlag som behövs i efterföljande planering. I den kommande *Trafik- och mobilitetsplan* kommer en sådan differentiering av cykelnät, huvudgatunät, kollektivtrafikstråk och prioriterade gångstråk utvecklas och visualiseras i ett kartverktyg. Översiktsplanen kan i dessa avseenden hänvisa vidare till kommande *Trafik- och mobilitetsplan*. Det finns en otydlighet när vissa av kartorna pekar ut ”nya” resp. ”framtida” sträckningar. Är det någon skillnad mellan dessa? Om inte bör samma terminologi användas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten, men menar att synpunkten är för stor för att hantera i detta skede av denna översiktsplan och att kommande arbete med trafikkartor behöver synkas mellan arbetet med revidering av *Trafik- och mobilitetsplan* samt kommande översiktsplan. Stadsbyggnadskontoret har även gjort vissa tillägg och justeringarna i riktlinjerna, bland annat för att öka förståelsen kring nya och/eller framtida kopplingar.

Fotgängarzoner

Tekniska nämnden saknar, trots att detaljnivån är relativt hög i riktlinjerna, riktlinjer kring gröna värden, vilka är vitala element i en primär fotgängarzon. Stora delar av innerstaden är utpekat som framtida primära fotgängarzonerna, hur ska dessa användas och planeras fram tills de blir befintliga och vad är det som ska vara uppfyllt för att en fotgängarzon ska vara befintlig?
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga i att riktlinjer kring gröna värden bör införas för de primära fotgängarzonerna, och kompletterar strategin gällande detta samt gör andra mindre kompletteringar kring fotgängarzonerna.

Huvudcykelnät

Arvid Dellien framhåller följande förslag:

- Gatukontoret bör instrueras att sluta blockera cykelvägar i staden.
- Många bilister slarvar/struntar i att se sig om när de korsar cykelbanor eller passerar cykelöverfarter. Kommunen bör sätta upp kameror på sådana här platser så att bilisterna kan straffas för den fara de utsätter cyklisterna för.
- Vid skolor skall bilister förbjudas eller kameror sättas upp för att förhindra buskörning.
- Cykelbanorna måste hänga ihop. Idag är det ofta cykelbanor som slutar med att man leds in på en trottoar eller ut i en bilväg. Då hade det kanske varit säkrare att cykla bland bilarna från början.
- Instruera polis och p-vakter att sätta igång att bötfälla bilar som står parkerade på cykelbanor och trottoarer, dessa förhindrar idag framkomligheten för dessa trafikgrupper, helt utan åtgärd.
- Cykelbanor måste bli bredare. Med alla elscootrar, lastcyklar m m så räcker inte dagens bredd till.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Gällande punkt 1-3 samt punkt 5 är detta frågor som ligger på en nivå som inte hanteras inom översiktsplanens ramar, men stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar synpunkterna till Fastighets- och gatukontoret. Stadsbyggnadskontoret är eniga gällande att cykelvägnätet bör vara sammanhängande, och att det krävs en bättre sammankoppling av Malmös cykelbanor och ofta också en standardhöjning. I den täta staden är det många olika funktioner och trafikslag som ska samsas om gatuutrymmet, och hur cykelnätet är utformad är platsberoende.

Men det ska självfallet vara trafiksäkra lösningar - det ska vara tryggt och säkert att röra sig med cykel i hela staden. Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen är tydlig med att detta är stadens intention.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund undrar vad som är poängen med kartan Malmös huvudcykelnät? Den visar kvartersgator som ofta har mycket biltrafik, och huvudleder där det inte går att cykla som Amiralsgatan? De efterfrågar ett förtydligande angående vad Malmö stad vill visa med kartan?
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. I riktlinjerna för *Huvudcykelnät* har vissa förtydliganden genomförts utifrån synpunkterna. I kommande arbete med revidering av stadens *Trafik- och mobilitetsplan* tillsammans med kommande revidering av översiktsplanen är ambitionen att ett större arbete med trafiknäten och tillhörande hierarkier ska genomföras.

Miljönämnden anser att det i översiktsplanen bör finnas ett resonemang om hur olika typer av transportmedel ska kunna samsas på stadens cykelvägar på ett tryggt sätt. Detta skulle underlätta för att omställningen till ett mer hållbar resande ska bli möjlig.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret håller med om att alla stadens cyklister ska kunna färdas på ett tryggt sätt i stadens gaturum, men exakt hur detta ska lösas för alla olika typer av cyklister är en för detaljerad fråga för översiktsplanen.

Svedala kommun ser positivt på att frågor angående regional cykling har utvecklats och att Malmö stad anser att finns behov av ett primärt huvudcykelstråk öster om Oxie samt även mot Bara.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Tekniska nämnden menar att enkelriktade cykelbanor i staden är väldigt strukturbildande och behöver avgöras från plats till plats. Därför bör det tas bort från riktlinjerna.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Enkelriktade cykelbanor är både mer yteffektiva och trafiksäkra. Stadsbyggnadskontoret anser att skrivelsen i översiktsplanen är tillåtande till att det på vissa specifika platser kan krävas andra lösningar. Stadsbyggnadskontoret anser också att eftersom enkelriktade cykelbanor är strukturbildande är det viktigt att det tas upp i översiktsplanen, och låter skrivelsen stå kvar med viss justering.

Stomlinjenät för kollektivtrafik

Eva Månsson önskar att buss 148 till Torup Bokskogen fortsätter gå med tre turer på dagen och tre turer tillbaka till Malmö på seneftermiddagen och kvällen under vår, sommar och höst och med dagsturer på vintern för möjlighet att åka dit både på vardagar och helger.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga med att kollektivtrafiken till Bokskogen är viktigt för att säkerställa att alla har möjlighet till att nyttja Torup Bokskogen, även på vardagar. Turtäthet för kollektivtrafik är inte en nivå som hanteras i översiktsplanen

Skanska önskar att staden arbetar för tätare trafik på den spårbundna ringlinjen, med mål om 3-4-5 minuters turtäthet. Det ger bärighet åt högre exploatering i centrala delar, samt ger förutsättningar för kontorsetableringar på fler platser och för en blandad stad i fler områden. I nuvarande översiktsplan har ett kollektivtrafikstråk söderut som passerar väster om Tyglesjö pekats ut. Reservatet ligger fortfarande kvar i den nya översiktsplanen. Ett förtydligande och klargörande om vad som planeras och ett mer specifikt läge efterfrågas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga om att en ökad turtäthet på ringlinjen är önskvärd, och detta är något staden tillsammans med andra berörda parter kommer att undersöka vidare. Även reservaten för kollektivtrafikstråket vid Tygelsjö är något som vi planerar att utreda vidare för att se om det är möjligt att minska antalet reservat.

SMT uppmärksammar att kommunstyrelsen beslutat om att starta arbetet med en fördjupad översiktsplan för Öresundsmetrons exakta sträckning med placering av stationer och vidare fortsättning efter Malmö C. I beslutsunderlaget konstateras att en fortsättning av metron mot Jägersro möjliggör en fortsatt omvandling av verksamhetsområden i östra Malmö. Samma dag beslutades också att starta arbetet med fördjupad översiktsplan för Jägersroområdet där ett reservat för framtida metrostation ska ingå. SMT föreslår att översiktsplanen uppdateras och förtydligas i de delar som rör Öresundsmetron, i enlighet med de beslut kommunstyrelsen tagit. Den framtida utbyggnad av Linje 5 som passerar Agnesfridsvägen österut menar SMT har en felaktig sträckning. Linjen borde istället ansluta till ny kollektivtrafiknod Agnesfridsvägen/Jägersrovägen så att nätet blir så effektivt som möjligt och anpassas till nya större behov i och med Jägersroområdets utbyggnad.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det stämmer att Kommunstyrelsen har beslutat om uppdrag att ta fram ett förslag på en fördjupad översiktsplan för Öresundsmetron, där en del av uppdraget är att undersöka hur en eventuell förlängning av metron efter Malmö C och vidare in i Malmö skulle kunna se ut. Arbetet är i uppstartsfas och vilka platser som berörs av förlängningen är inte beslutat utan är något som kommer utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om Linje 5 och gör ett tillägg till de platsspecifika riktlinjerna för Jägersro, där kollektivtrafikterminalen samt kollektivtrafik med högre kapacitet beskrivs som en funktion som på något sätt ska trafikera terminalen. Bästa sättet att kollaktivtrafikförsörja Jägersro och FÖP-områden får dock utredas i samband med FÖP-arbetet samt det övergripande kollektivtrafikarbetet i staden.

Svedala kommun påtalar att det är viktigt att i skapandet av en regional motor inte glömma bort Malmö Airport som nod för kommunikationer, då flygplatsen idag har en viktig funktion för nationell säkerhet, för nationella kommunikationer samt är en del av Ten-T nätverket. Flygplatsen har idag endast kommersiell kollektivtrafik och Svedala kommun skulle gärna se ett gemensamt arbete med Malmö stad för att skapa en linje i Skånetrafikens regi.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö Airport ligger med i översiktsplanen som *Riksintresse för Civil luftfart*. Gällande kollektivtrafiken till flygplatsen arbetar Malmö stad tillsammans med Skånetrafiken med att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik med goda upptagningsområden för både bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter.

Region Skåne konstaterar att de utpekade stråken i översiktsplanens karta inte helt överensstämmer med de linjesträckningar som Region Skåne och Malmö stad gemensamt har kommit överens om. En gemensam översyn krävs därför av dessa stråk. Region Skåne är positiv till att översiktsplanen pekar ut prioriterade stråk med syfte att vara strukturbildande med extra stor kapacitet och god framkomlighet. Region Skåne saknar dock tydlighet gällande vilka stråk som pekas ut som stomlinje respektive kollektivtrafik med högre kapacitet samt hur dessa två stråktyper definieras. Region Skåne, genom Skånetrafiken, föreslår ett möte för att gå igenom gatunätet samt diskutera igenom vilka linjer som ska pekas ut som stråk i kartan.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret utvecklar och justerar kartunderlag gällande *Stomlinjenät för kollektivtrafik* och utvecklar beskrivningen av de olika stråktyperna. I och med att staden och kollektivtrafiken utvecklas håller stadsbyggnadskontoret med om att det finns behov av att lyfta fler sträckor som är utpekade som stomlinje med buss.

Tekniska nämnden efterlyser en annan visualisering av kollektivtrafiknätet. Lämpligtvis skulle detta, i likhet med kartan för huvudcykelnät där hela cykelnätet är med i två kategorier, kunna delas in i ett nät med högre kapacitet och ett nät med övriga busslinjer. Vidare behöver kartan kompletteras med befintliga och framtida linjer i hamnområdet samt befintliga och framtida regionbusslinjer.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret utvecklar och justerar kartunderlag gällande *Stomlinjenät för kollektivtrafik* och utvecklar beskrivningen av de olika stråktyperna.

Trafikverket delar inte visionen om att fler lokalstationer i Malmö är lämpliga på nationella banor. Innan nya stationer pekas ut i en översiktsplan och tillåts påverka bebyggelsestrukturer för lång tid

behöver den långsiktiga inriktningen vara överenskommen mellan kommun, region/kollektivtrafikmyndighet och stat vilket saknas i detta fall. Vår syn är att lokal kollektivtrafik och infrastruktur är ett kommunalt ansvar och att Malmö redan är väl försett med järnvägsstationer för regionala och nationella resor.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanens långa tidsperspektiv medför att mycket av det som föreslås saknar finansiering idag. Stadsbyggnadskontoret menar att översiktsplanens uppgift att visa på att en framtida möjlig utveckling måste kunna uppfyllas utan att alla utredningssteg är genomförda eller finansieringen klarlagd. Stadsbyggnadskontoret ser en risk med att inte visa framtida visioner då det skulle kunna hämma utvecklingen och i värsta fall omöjliggöra långsiktiga infrastruktursatsningar.

Huvudgator och trafikleder

Burlövs kommun ser positivt på att Lundavägen är utpekad i planförslaget som huvudgata, och beskrivningen av dessa gator innebär en omvandling av gaturummet som stämmer väl överens med den pågående diskussionen om utvecklingen av Lundavägen längre norrut i anslutning till Sockerbitstorget i Arlöv.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Cykelfrämjandet Malmö och Lund anser att det är ett stort frågetecken kring hur staden tänkt kring denna mening: *"Huvudgator som idag fungerar som infartsleder behöver bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik."* De undrar hur detta är förenligt med den täta, gröna och attraktiva cykelstaden. Istället för att bibehålla hög kapacitet för persontrafik på infartsleder behöver vi minska kapaciteten på dessa infartsleder. Ett förtydligande: för att Malmö ska bli en tät, grön och attraktiv stad behöver vi minska bilismen. Då kan vi inte fortsätta pumpa in privatbilism från kranskommuner som idag. Här måste översiktsplanen vara tydlig med att man har förstått problemet och avser lösa det istället för att fortsätta som vi gör nu.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad strävar efter en stad för alla medborgare, där gaturummen är disponerade mer demokratiskt, och där infrastrukturen är utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Med fler och bättre utvecklade alternativ, som kan användas av fler på ett energi- och yteffektivt sätt jämfört med privat bilkörning, förbättras även möjligheterna att köra bil för dem som inte har några alternativ. *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö* anger bland annat mål för färdmedelsandelar och har legat till grund för ställningstagandena i planförslaget. Planen vrider fokus mot de utmaningar som har blivit alltmer påtagliga, nämligen de som berör social hållbarhet såsom jämlikhet, jämställdhet, makt och delaktighet. Därför behövs insatser för att på ett effektivt sätt minska trafikens barriärverkan. Stadsbyggnadskontoret vill också tydliggöra att gaturum i många fall kan smalnas av utan att trafiksystemets kapacitet behöver påverkas nämnvärt, men hänvisar vidare till *Trafik- och mobilitetsplanen*. Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanen är tydlig gällande att framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och att trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå, cykla och åka kollektivt samt att dessa trafikslag ska prioriteras även om vissa infartsleder även fortsättningsvis behöver bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik.

Miljönämnden uppmärksammar att ett antal infartsleder planeras att byggas om till stadshuvudgator. Det kan påverka trafikflöden och leda till mer trafik på andra gator in till centrum. Miljönämnden anser att det bör framgå av översiktsplanen att konsekvenserna av en överflyttning bör utredas. Ett exempel är Amiralsgatan. Längs Amiralsgatan förekommer även tunga transporter och transport av farligt gods, samtidigt som gatan är föremål för en större förtätning. Miljönämnden anser att denna situation bör belysas i översiktsplanen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: De samband som finns mellan olika infartsleder vid omflyttning av trafiken utreds löpande i stadsövergripande arbete mellan stadsbyggnadskontoret och Fastighets- och gatukontoret där ombyggnad av flertalet gator för att prioritera kollektivtrafik och

cykel genomförs i samband med *Storstadspaketet*. I detta löpande arbete ses bland annat möjligheter att systematisera och effektivisera trafiken över. Avseende Amiralsgatan har stadsbyggnadskontoret tillsamman med Fastighets- och gatukontoret utrett de strategiska trafikfrågorna kopplat till både person- och godstrafik i samband med framtaget *Planprogram för Amiralsgatan och station Persborg (PP6051)*. Trafikfrågorna bevakas och utreds även i samband med pågående och framtida detaljplaner samt studier kopplat till gatuombyggnader som genomförs inom ramen för *Storstadspaketet*. Enligt översiktsplanen är det primärt stadens utpekade trafikleder samt del av Västkustvägen och Arrievägen som är utpekade vägar för farligt gods. Amiralsgatan ingår inte i detta nät. Hur transporter av farligt gods utanför detta nät ska hanteras ingår inte i översiktsplanen.

Limhamns företagsgrupp önskar att översiktsplanen kompletteras med en ny påfart till och avfart från Yttre Ringvägen E20 vid Kalkbrottsgatan då vi anser att det skulle vara till stor nytta för Limhamn som stadsdel med den byggtakt av bostäder som finns och den ström av nyinflyttade det innebär. Dessa nya invånare på Limhamn tillkommer i den redan tunga trafik som finns på Annetorpsvägen idag. Människor behöver kunna ta sig in i och ut ur Limhamn på ett smidigt sätt, och att förenkla detta genom att avlasta trafiken genom en ny påfart till och avfart från Yttre Ringvägen E20 skulle göra stor skillnad. Vi tror även att det genom minskad trafikintensitet på Annetorpsvägen skulle bidra till en bättre miljö.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Utifrån översiktsplanens inriktning är åtgärden inte aktuell i nuläget.

Tekniska nämnden förordar att riktlinjen om att uppställningsytor för leveranser, avfallstransporter och cykelparkeringar ska ges möjlighet att lösas i flexzoner på allmän plats samt kan hänvisas till allmänplats på sidogator omformuleras till att en lösning eventuellt kan prövas på allmän plats. **VA SYD** anser att det inte går att jämställa kategorierna cykelparkering, leveranser och avfallstransporter med varandra. Vidare har kommuner ett lagstadgat krav att hantera hushållsavfall från varje fastighet, och hänsyn måste bland annat tas till arbetsmiljölagstiftning vid hämtning, vilket kan begränsa möjligheten att anordna angöringsplatser för avfallsfordon i sidogatorna. Riktlinjen som berör uppställningsytor föreslås kompletteras så att det tydligare framgår att hänvisning till sidogator ska ske utifrån en samlad bedömning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna, där tekniska nämnden och VA syd till viss del har olika uppfattning. Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning i skrivningen justerat den till antagandet.

Tekniska nämnden anser att avsnittet som beskriver typutformningar av huvudgator och korsningar behöver tas bort från riktlinjerna. Detta är en allt för hög detaljeringsnivå för en översiktsplan.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret är eniga om att vissa delar av delkapitel kring huvudgator är detaljerad och reviderar avsnittet.

Trafikverket påtalar att kommunala Inre Ringvägen och statliga Yttre Ringvägen har starka funktionella kopplingar och är viktiga för både lokal, regional och nationell motortrafik. Det är därför viktigt att Inre Ringvägen fortsatt har en hög framkomlighet och kapacitet; inte minst i ljuset av önskemål om att Inre Ringvägen ska kunna avlasta mer lokala vägar i Malmö från biltrafik. Trafikverket hade välkomnat och gärna deltagit i arbetet med en åtgärdsvalsstudie eller motsvarande för Inre Ringvägen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Inre Ringvägen är i översiktsplanen utpekad som en trafikled och kommer fortsatt att fungera som en sådan. Malmö stad kommer att ha dialog med Trafikverket kring stora projekt som påverkar det statliga vägnätet.

Godslogistik

LRF anser att planering, undersökning och utveckling av ett yttre godsspår ska upphöra annat än för miljöförbättrande åtgärder. Detsamma gäller för rangerområde för järnväg utanför Yttre Ringvägen. Dessa område tar högproducerande jordbruksmark i anspråk och bör därför strykas från översiktsplanen och placeras på lämpligare plats.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret vidhåller att en av översiktsplanens viktigaste inriktningar är att staden ska byggas inåt genom förtätning, främst innanför Yttre Ringvägen. Den absolut största delen av nya områden i översiktsplanen pekas också ut innanför Yttre Ringvägen. För att ha beredskap för en fortsatt befolkningsökning och för att stärka befintliga byar pekas också vissa områden ut utanför Yttre Ringvägen. Stadsbyggnadskontoret ser det som viktigt att etablera ett yttre godsspår, bland annat för att kunna exploatera mer i stadens centrala delar och därmed inte på värdefull åkermark. Översiktsplanen pekar inte ut rangerområden utanför Yttre Ringvägen.

Riskbedömning längs transportleder för farligt gods

Skanska menar att översiktsplanens riktlinjer kan innebära att kontorsbebyggelse riskerar att användas som ljudbarriär mot olika bil/spår-vägar och skapar dåliga förutsättningar för attraktiva kontor och verksamhetslokaler. Skanska befarar att konsekvensen blir att man skapar murar av kontor mot alla vägar som inte är attraktiva för hyresgäster att vistas i, vakansen blir hög, hyror låga och marknadskrafterna gör att dessa inte kommer byggas alternativt att de som byggs får låg kvalitet och skapar otrygga områden.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Ett effektivt nyttjande av markresurserna är en av grundprinciperna i översiktsplanen. Det är därför angeläget att studera all tillgänglig mark så att den utifrån sina förutsättningar kan ges en lämplig funktion. För att kunna bebygga mark längs vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods är det ur risksynpunkt fördelaktigt med funktioner som inte inbegriper sovande personer. Samtidigt är det angeläget att undvika ensartade lösningar. Därför prövas markanvändningen även utifrån närliggande områdens användning och behov.

Trafikverket anser att det är viktigt att värna områden längs statlig infrastruktur för att den ska kunna utvecklas, och för att motverka framtida anspråk på helt ny infrastruktur. Trafikverket hävdar generellt att minst 50 meter ska hållas byggnadsfritt längs europavägarna och 30 meter från järnvägarna.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Effektivt nyttjande av markresurser är en av grundprinciperna i översiktsplanen. I översiktsplanen går att läsa att det ska hållas byggnadsfritt minst 50 meter från väg med rekommendation för farligt gods (vilket innebär europavägarna) och 30 meter från järnvägarna. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.

Teknisk försörjning

Klimatanpassning vatten

Burlövs kommun uppger att möjligheter att behandla E6.01 inom ramen för Burlövs kommuns yttre kustskydd kommer att utredas framöver som del av kommunens kommande översiktplanarbete. Burlövs kommun delar Malmös syn på klimatanpassningsåtgärder och yttre kustskydd. Följande områden behöver kompletteras med riktlinje "Översvämningsproblematik i anslutning till Sege å är en angelägenhet för såväl Malmö stad som Burlövs kommun. Området kommer att utsättas för påverkan av höjda havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds", Segevång, Segemölla, Rostorp och Bulltofta, Valdermarsro samt Riseberga. Kartan "Klimatanpassning vatten" behöver kompletteras med "utredningsområde för kustskydd" längs Sege å i och med att innanförliggande områden påverkas både av havsnivåhöjning och höga flöden. Burlöv ser positivt på att kommunerna gemensamt arbetar vidare med dessa för Malmö och Burlövs kommun nödvändiga skydd.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: *Översiktsplanen justeras efter Burlövs synpunkt.*

SGI anser att geotekniska förutsättningar bör redovisas i planen och kommunen behöver hantera hur effekter av ett förändrat klimat påverkar de geotekniska riskerna. Vidare saknar SGI en beskrivning av vilka konsekvenser översvämningsskydd kan ge för stabiliteten. Frågan om kusterosion lyfts som särskilt viktig att hantera i planen.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Parallellt med framtagandet av översiktsplanen pågår ett arbete med *Strategi för kustskydd*. I det arbetet fördjupas många av de frågor som SGI efterfrågar.

SGU uppmärksammar att Malmö stad endast redovisar en översvämningsnivå för hav i karta. Det vore värdefullt att kunna se effekt/utbredning vid olika nivåer. Risk för påverkan från skyfall redovisas i karta genom ett antal geometriska ”uppmärksamhetsområden skyfall”, men en utförligare lågpunktskartering eller skyfallsanalys baserad på naturlig topografi och förutsättningar torde kunna tillföra ytterligare värdefull information. Det kan vara värdefullt att i detta sammanhang genomföra en översvämningsanalys av Risebergabäcken för att se simulerad påverkan av flöde och utbredning vid olika nederbördsmängder och årstider. Översvämningsproblematik är ofta en mellankommunal fråga och bör lämpligen utredas i samarbete med berörda grannkommuner och länsstyrelsen. Utbredning av kartlager som illustrerar översvämning bör därför ej begränsas till kommungräns, exempelvis rörande risker utgående från Risebergabäcken och Sege å som berör både Staffanstorp och Malmö. Med rätt undersökningar, redovisade i relevanta tematiska lager i en onlinekarta vore det möjligt att samtidigt kunna se markanvändning och samlade risker i en och samma karta för att bedöma föreslagen markanvändnings lämplighet och om påverkan från ev. risker kan föreligga. Även lämpligt att skyfallskartering, översvämningsnivåer och havsnivåhöjning visas som underlagskartor till översiktsplanen för att illustrera grad av utbredning / samhällspåverkan.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En översvämningsanalys (effekt/utberedning) för olika nivåer gällande framtida tillfälliga havsnivåer är framtagen i översiktsplanens underlag inom *Strategi för kustskydd*. Det finns även planeringsunderlag till *Skyfallsplanen* gällande översvämningsanalys (effekt/utbredning) vilken inkluderar Risebergabäcken. Dessa ligger till grund för de uppmärksamhetsområden som finns med i översiktsplanen. Översvämningsanalys av Sege å har också genomförts tillsammans med Burlöv kommun. Analysen, liksom vattnet, har ej tagit hänsyn till kommungränsen. Materialet finns att tillgå som underlagskartor i de planeringsunderlag som översiktsplanen hänvisar till.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd vill framföra att bräddningar är ett viktigt problem att få bukt med och inte bara till kanalerna. Att höjda havsnivåer även påverkar uppströms liggande vatten i form av åar, diken och ledningsnät bör framgå.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: En översiktlig analys mellan åren 2025 - 2125 har gjorts av möjliga kombinationseffekter av framtida höga havsnivåer tillsammans med kraftiga flöden i Sege å. Detta för att kunna bedöma översvämningsrisken utmed Sege å och undersöka vilka skyddsbehov som intilliggande bebyggelse kan ha. Arbetet har skett i samverkan med Burlövs kommun. Slutsatsen av framtagna modellresultat indikerar att effekten av en högvattenhändelse inte är så avgörande uppströms. En skyddsåtgärd vid Sege ås mynning kommer inte att vara tillräckligt för att minska risken för översvämning kopplat till ån. Möjligheten till etablering av eventuella skyddsåtgärder utmed Sege å och effekter på dikningsföretagens båtnadsområdens avvattningsförmåga behöver utredas i förhållande till de berörda dikningsföretagens domar. Konsekvenserna av översvämningsrisken kring Sege å behöver hanteras som ett mellankommunalt intresse och åtgärdsalternativ utredas tillsammans med Sege å vattenråd, Burlövs kommun och Trafikverket. Ett utredningsområde utmed Sege å kommer därför att införas i översiktsplanen.

VA

Miljönämnden anser att det bör förtydligas att Risebergabäcken inte är en statusklassad vattenförekomst. Det är Sege å:s statusklassning som är av intresse. Av texten framgår att dagvatten som genereras inom Risebergabäckens avrinningsområde ska renas om det är så förorenat att det påverkar vattenförekomstens förutsättningar för att nå eller bibehålla god status enligt miljökvalitetsnormerna. Detta välkomnar miljönämnden, men vill även upplysa om att det kommer innebära krav på rening inom samtliga detaljplaner inom avrinningsområdet eftersom vattenförekomsten Sege å inte uppnår god status. Ekologisk status är otillfredsställande och kemisk status uppnår ej god.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att riktlinjen gällande Risebergabäcken uppfyller det som synpunkten avser.

Vindkraft

Burlövs kommun kan komma att ha synpunkter på och eventuellt avstyrka vindkraftsanläggningar som påverkar förutsättningarna för markanvändningen i Burlövs kommun. Detta gäller bland annat prioriterad vindkraft vid kommungränsen till Burlöv i hamnområdet samt inom område Södra Sallerup.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten men vill också påpeka att Malmö idag har en utmaning kring elförsörjning vilket ställer högre krav på lokala produktionslösningar. Översiktsplanen är ett långsiktigt dokument där Stadsbyggnadskontoret ser att vindkraftverksanläggningar fortsatt kommer att utredas.

Miljönämnden vill uppmärksamma att granskningsförslaget kan stå i konflikt med den nationella havsplanen vad gäller den föreslagna vindkraftsetableringen på grundområdet Sjollen. Sjollen ingår i området Ö297 som sträcker sig från Malmös havsområdes norra del till norr om ön Ven i Landskronas kommun. Områdets användning har satts till ”Gn” som står för Generell användning med särskild hänsyn till höga naturvärden. En övervägande del av det utpekade vindkraftsområdet kring Sjollen utgörs dessutom av ett riksintresse för yrkesfisket. Miljönämnden anser att en avvägning av målkonflikter bör göras i översiktsplanen, där framtida energiförsörjning bör väga tungt.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret hänvisar till det pågående havsplaneringsuppdrag som leds av Havs- och vattenmyndigheten och har som syfte att möjliggöra för ytterligare elproduktionskapacitet, där samexistens är i fokus. Översiktsplanen är ett långsiktigt dokument och stadsbyggnadskontoret ser att frågor som gäller målkonflikter kring vindkraftsetablering vidare kommer att utredas. Det är idag en utmaning kring elförsörjning vilket ställer högre krav på lokala produktionslösningar. Malmö stad har också gjort en utredning gällande vindkraftsplaceringar *Planeringsunderlag för vindkraft, 2012*) som visar på att platsen är lämplig för vindkraft.

PTS uppmärksammar att uppförande av vindkraftverk i vissa fall kan påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkraftsetableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och hänvisar till avgränsningssamrådet som aktören gör i samband med tillståndsprövningen hos länsstyrelsen.

Solenergi

Miljönämnden beskriver att Malmö har en stor potential för produktion av solenergi och en del geografiska områden är utpekade i kartlagret Solenergi som områden lämpliga för stora anläggningar med solenergi, men flera möjliga områden saknas i kartlagret. Miljönämnden anser att fler befintliga och kommande verksamhetsområden bör inkluderas i kartlagret Solenergi. Kartlagret skulle även

kunna kombineras med information från solkartan, som utöver verksamhetsområden visar potentialen för solenergi även i flerbostadshus och småhus.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att *Solkartan* behöver uppdateras och att ytterligare verksamhetsområden behöver läggas till. Stadsbyggnadskontoret redigerar *Solkartan*. Stadsbyggnadskontoret föreslår också ett förtydligande av legenden att de områden som pekas ut är särskilt lämpliga. Att kombinera kartlagret *Solenergi* med solguiden anser dock inte stadsbyggnadskontoret är möjligt.

Skanska ser positivt på solceller och hållbara energilösningar i ny- och ombyggnation, men målet måste prioriteras framför den specifika lösningen särskilt givet den snabba utvecklingen på teknikområdet. Att skriva integrerad medför därmed en inlåsning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret anser att en integrerad lösning är av stor vikt för byggnaders arkitektur och stadens miljö, och anser därför att ordet integrerat ska stå kvar.

Riksintressen

SFV anser att det hade varit önskvärt att i översiktsplanen få vissa ställningstaganden från kommunen kring olika riksintressens prioriteringar utan att dessa påkallats. SFV menar vidare att i den mån kommunen vill använda översiktsplanen för Malmö som stöd för en viss markanvändning i ett område måste detta tydligt framgå av granskningsförslaget. Annars kvarstår prövningen mellan olika riksintressen och orsakar framtida otydlighet och oförutsägbara planeringssituationer.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö står inför många komplexa frågor att hantera. Även om en effektiv markanvändning är ett övergripande mål kommer konflikter med andra intressen att uppstå. Det är inte möjligt att förutse vilka beståndsdelar dessa konflikter består av och hur de bäst löses. En konkretisering av detta kommer därför att behöva kvarstå till kommande prövningar.

Järnväg

Burlövs kommun ser positivt på att stråket för Simrishamnsbanan får persontrafik under förutsättning att buller och över-/undergångar får en tillfredställande lösning.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

Burlövs kommun vill åter igen betona att ett yttre godsspår är fullkomligt oacceptabelt. Hittills redovisade dragningar och lösningar skulle innebära så pass negativa effekter för Burlövs kommun när det gäller exempelvis buller, barriäreffekter, och markanspråk att kommunen inte kan acceptera ett yttre godsspår. Burlövs kommun har inget avsatt markreservat för ett yttre godsspår. Södra stambanan mellan Åkarp och Hjärup kommer att vara nedsänkt i ett tråg 5–6 meter ned i marken vilket skulle göra en eventuell koppling mellan ett yttre godsspår och Södra stambanan oerhört komplicerad och ytkrävande.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Trafikprognoser visar att Malmö rangerbangård inom en tjugoårsperiod kommer att drabbas av kapacitetsbrist. Därmed finns det risk att den inte klarar att möta framtida utmaningar. Det finns därför goda skäl för regionen att säkerställa en god tillgänglighet till de bangårdsfunktioner som eventuellt behöver erbjudas en ny lokalisering i sydvästra Skåne. För att kunna möta ett sådant scenario har Malmö sett det som sin skyldighet att avsätta ett reservat för en yttre godsbana.

Jernhusen AB uppmärksammar att detaljplanearbete påbörjats för del av Järnvägen 1:5, med Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn som utgångspunkt. När nu Trafikverket tagit bort anläggningen som riksintresse är det viktigt för den fortsatta planeringen att klargöra Malmö stads syn på Simrishamnsbanans framtida utveckling. Jernhusen anser därför att det i översiktsplanen bör klargöras;

- att Simrishamnsbanan har tagits bort som riksintresse
- hur det påverkar stadens syn på banans framtida utveckling
- vilken inriktning som ska råda för den pågående detaljplaneringen av området

Jernhusen ser en risk i att pågående detaljplanearbete baseras på oklara och otydliga förutsättningar. Planeringen utgår idag ifrån spår som ligger ovan mark samtidigt som Malmö stad utreder möjlighet för eventuell trafik i tråg. Utformning, genomförbarhet, tidplan och ekonomiska förutsättningar är oklara och Jernhusen förväntas i planeringen att ta höjd för båda scenarierna vilket resulterar i en för Malmö stad försämrad stadsutveckling, såväl socialt, ekologiskt som ekonomiskt. Ett tydligt ställningstagande skulle därför vara fördelaktigt för planeringen av området. För det fall Malmö stad önskar bibehålla möjligheten för trafikering önskar Jernhusen att ställningstagandet inkluderar analys kring genomförbarhet, tidplan, tekniska förutsättningar samt utformning av eventuellt framtida spårbunden trafik på Simrishamnsbanan.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att justeras så att Simrishamnsbanan (Östervärn-Brågarp) inte längre redovisas som riksintresse för järnväg. Det ligger i stadens intresse att de som reser in till staden gör det på ett miljövänligt sätt och om möjligt inte belastar stadens gatunät. Att Simrishamnsbanan utgått som riksintresse betyder inte att den blivit mindre angelägen utifrån ett regionalt perspektiv. Det är samtidigt svårt att avsätta nya reservat för spårburen trafik varför befintliga reservat bör värnas. Det är oklart när Simrishamnsbanan kan komma att trafikeras och med vilken typ av fordon. Ambitionen är dock att reservatet ska vara yteffektivt och att omvandlingen av intilliggande mark kan fortgå. En utredning av reservatets ytanspråk kommer att påbörjas.

Lomma kommun önskar att i avsnittet om riksintressen att Lommabanan skulle omnämnas i stycket Arlöv-Malmö C-Lockarp/Lernacken. Lommabanan ansluter till denna sträcka och är en del i tågtrafiken genom Citytunneln. Lommabanan är ett riksintresse och bör därför omnämnas då den trafikeras av både persontåg och godståg.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Det utpekade riksintresset för Lommabanan sträcker sig mellan Arlöv - Ängelholm. Riksintresset ligger därmed utanför Malmö kommun och redovisas därför inte som riksintresse i översiktsplanen.

Trafikverket har inga planer på att avveckla befintlig verksamhet på godsbangården söder om Carlsgatan. Diskussioner kan gärna föras men i dagsläget ser vi inga alternativ till området och vi kan därför inte acceptera att det får en annan markanvändning i översiktsplanen. En sådan förändring kan innebära att riksintresset Malmö godsbangård utsätts för påtaglig skada. I och med beslut av Trafikverket 26 september 2022 om uppdaterade riksintressen för kommunikationer upphörde Simrishamnsbanan (framtida riksintresse) och bandelen Östervärn-Brågarp att vara riksintresse.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Bangården står inför nya utmaningar. Den behöver bland annat anpassas för nya persontåg, längre godståg, uppgraderade servicefunktioner och en planskild koppling mellan stambanan och spåren in till centralhallen. Det är därför välkommet att Trafikverket startat en analys över hur bangården ska kunna möta framtida behov bortom år 2050, något som stadsbyggnadskontoret länge efterfrågat. Region Skåne har redan i utredningen *Utveckling av godsbangårdar i Skåne (2018)* visat att godsbangården inom en snar framtid inte kommer att ha kapacitet att hantera godsflödena, även om den byggs om. Utredningen förordar att delar av bangården expanderar på annan plats. 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 ser också att ytterligare bebyggelse i anslutning till centralstationen stärker riksintresset Malmö Centralstation. Översiktsplanen kommer att justera så att Simrishamnsbanan (Östervärn-Brågarp) inte längre redovisas som riksintresse för järnväg.

Tekniska nämnden skriver gällande den framtida järnvägskopplingen mellan Östervärns station och ut mot stadsgränsen i riktning mot Staffanstorp/Dalby att det är viktigt att fördjupade utredningar görs för att klarlägga det framtida spåret höjdläge och hur brett reservatet därmed behöver

vara utmed spåret och utmed vägar, gång och cykelbanor som korsar spåret. För att minimera området för reservatet och därmed kunna gå vidare med utveckling av närliggande markområden i Kirseberg och Sege Park bör översiktsplanen peka på att spåret ska förläggas nedsänkt från Segemöllegatan till Östervärn. På så sätt kan en effektivare markanvändning uppnås kring spåret samtidigt som framkomlighets-, trafiksäkerhets- och bullerproblemen minskar jämfört med om spåret förläggs i marknivå.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen justeras efter tekniska nämndens synpunkt.

Farled

Miljönämnden menar, angående *Farled 202,* att det inte enbart är Sjollen som är aktuell för vindkraft inom riksintresset, utan även Lillgrund.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen kommer att kompletteras så att det framgår av riksintressena att även Lillgrund föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft.

Värdefulla ämnen och mineraler

SGU instämmer i länsstyrelsens tidigare synpunkter rörande Riksintresse värdefulla ämnen eller material Kvarnby kritkalksten i samrådsyttrandet till Översiktsplan för Malmö.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Malmö stad menar att föreslagen markanvändning *park och natur* inte försvårar utvinningen från riksintresseanspråket Kvarnby kritkalksten. Vid planering och genomförande av ny bebyggelse i anslutning till fyndigheten kommer hänsyn att tas till den omgivningspåverkan framtida brytning kan medföra. Länsstyrelsen har lämnat ett instämmande till detta ställningstagande.

Underlag

Kapacitet i utbyggnadsområden

APL - Kapacitet i utbyggnadsområdet Norra Sorgenfri I beskrivs med 200 bostäder, 200 arbetsplatser och 100 förskoleplatser som är tänkt att börja detaljplaneras innan år 2030. Gränsen för utbyggnadsområdet är feldragen, då den går rakt genom APLFA:s fastighet Spiralen 9. Gränsen ska i stället gå längs med Spiralen 10 och 11, samt österut omfattande Spiralen 12. APL förutsätter att kartverktyget rättas till av stadsbyggnadskontoret.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret instämmer i att gränsen i granskningsförslaget är feldragen. Det som återstår bedöms för litet för att klassificeras som ett utbyggnadsområde och utgår från underlaget.

SMT har stämt av vissa motstridiga sifferuppgifter som står omnämnda i översiktsplanen och på hemsidan ”Kapacitet i utbyggnadsområden” på Malmös webb angående Jägersro. Utifrån en antagen täthetsgrad 3 och med användandet av Malmös egna nyckeltal för grundskole- och förskoleplatser föreslår vi att följande tal används konsekvent i översiktsplanen och de underliggande dokumenten.

- Antal bostäder: 4000
- Antal arbetsplatser i kontor: 1000
- Antal grundskoleplatser: 1000 (faktor 0,25)
- Antal förskoleplatser: 400 (faktor 0,1)

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret menar att förutsättningarna för området fortfarande är oklara och ändrar inte den förväntade kapaciteten för bostäder i underlaget. Utbyggnadskapaciteten som anges grundas på en översiktlig beräkning av möjlig exploatering med

hänsyn till allmän platsmark, samhällsservice och arbetsplatser. Kapacitet för arbetstillfällen och behov av samhällsservice justeras något till antagandet. I det påbörjade arbete med en ändring/fördjupning av översiktsplanen kommer frågan kring möjlig exploatering inom området att studeras närmare i samverkan med fastighetsägaren. Stadsbyggnadskontoret vill poängtera att underlaget *Kapacitet i utbyggnadsområden* inte beslutas som en del i översiktsplanen och kommer att justeras efter pågående planering och ny kunskap.

Trafikverket menar att vad gäller planering av ny bebyggelse ovanpå eller i närhet av Citytunneln är det mycket viktigt att dialog förs i tidigt skede.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

UTBLICK 2050

Malmö som halvmiljonstad

Jordens vänner Malmö-Lund anser att Malmös ambitioner att bli en grön hållbar stad är bra, däremot är det enligt dem inget självändamål att staden ska växa till 500 000 invånare. För regionen och landet som helhet är det viktigt att landsbygden är attraktiv för alla, livskraftig, och kan fortsätta försörja alla med både mat och energi utan att utarmas på service. **Peder Kristiansson** ställer sig kritisk till att Malmö ska passera halvmiljonstrecket till 2050 utifrån jämförelse med förväntad befolkningsökning i Sverige, som beräknas stanna vid högst 13 procent till samma årtal.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Att Malmö ska växa till 500 000 invånare är inget självändamål utan bygger på befolkningsprognoser. Översiktsplanen behöver ha en beredskap på olika scenarier och om Malmö växer enligt dessa prognoser behövs en beredskap även för det.

Miljönämnden anser att analysen som nämns i första stycket behöver utgå från att vi troligen har förändrat vårt levnadssätt. Tredje stycket omnämner stora investeringar i utbyggnad. Miljönämnden menar att det bör framgå av översiktsplanen att dessa måste vara resurseffektiva, klimatanpassade och klimatneutrala för att inte bidra till ökade växthusgasutsläpp. Redan idag står byggnation för en av de största utsläppsposterna inom kommunens egen verksamhet. Det är inte bara i nybyggnation som hållbara transporter, byggnader och miljöer behövs. Det krävs även insatser i befintliga miljöer för att nå Malmös klimatmål.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Analysen som nämns handlar om olika typer av samhällsbehov som har bedömts vara relevanta även om 30 år. Översiktsplanenen har justerats så att det framgår att framtida investeringar i utbyggnad behöver vara resurseffektiva, klimatanpassade och klimatneutrala för att förverkliga översiktsplanens prioriterade inriktningar.

Servicenämnden anser att avsnittet Teknikutveckling, digitalisering, energi och råvaror har generellt en alltför begränsad hållning till den utveckling som pågår och som Malmö är mitt uppe i, och ger i sitt yttrande förslag till formulering.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Avsnittet i översiktsplanen justeras efter servicenämndens önskemål.

Utmanande samhällsförändringar

Miljönämnden framför ett antal förslag till justeringar i sitt yttrande.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Översiktsplanen justeras enligt miljönämndens förslag.

Utredningsområden

U1 – Hamninloppet

SFV ser positivt på att kommunen tar med sig SFV:s synpunkter i framtida utredningar avseende öppna siktlinjer från skyttevåningen i Malmöhus slott mot Öresund men ställer sig frågande till vad kommunen i nästa skede menar med att det inte får ske på bekostnad av stadens övriga utveckling.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Utvecklingen av staden bygger på avvägningar mellan många olika intressen. I nästkommande planeringsled kommer SFVs synpunkter att vägas mot många andra.

U5 – Gottorp

LRF anser att bebyggelse nära stationsområde bara ska sker innanför Yttre Ringvägen då dessa tar mycket jordbruksmark i anspråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Framtida utredningar av området kommer att behöva väga olika intressen mot varandra, inklusive jordbruksmarkens värde.

Miljönämnden anser att texten bör kompletteras med att Ekostråket går genom utredningsområdet och att exploatering behöver ta hänsyn till dess funktion och roll. Miljönämnden anser att det bör framgå att Malmös jordbruksmark har högst produktionsförmåga i Sverige (klass 8-10) och är av största lokala och nationella intresse att bevara. För att klara en växande befolkning i Malmö och Sverige, måste jordbruksmarkens livsmedelsproducerande funktion värnas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Texten kompletteras med att Ekostråket går genom utredningsområdet. Angående jordbruksmakens produktionsförmåga är det en av många aspekter som kommer vägas mot varandra i kommande utredningar.

U6 – Svågertorp/Petersborg

LRF anser att utredningen av framtida användning av området Petersborg söder om Yttre Ringvägen läggs ned och istället förblir åkermark alternativt används som kompensationsmark för miljöförbättrande åtgärder ex solkraft. **Miljönämnden** anser att det bör framgå att Malmös jordbruksmark har högst produktionsförmåga i Sverige (klass 8-10) och är av största lokala och nationella intresse att bevara. För att klara en växande befolkning i Malmö och Sverige, måste jordbruksmarkens livsmedelsproducerande funktion värnas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Utredningsområdet syftar bland annat till att utreda annan markanvändning för området Petersborg och att jordbruksmarkens värde då ska ställas mot annan markanvändning. Angående jordbruksmakens produktionsförmåga är det en av många aspekter som kommer vägas mot varandra i kommande utredningar.

U7 – Lockarp

Miljönämnden anser att det bör framgå att Malmös jordbruksmark har högst produktionsförmåga i Sverige (klass 8-10) och är av största lokala och nationella intresse att bevara. För att klara en växande befolkning i Malmö och Sverige, måste jordbruksmarkens livsmedelsproducerande funktion värnas.
Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Jordbruksmakens produktionsförmåga är det en av många aspekter som kommer vägas mot varandra i kommande utredningar.

RESERVATIONER OCH SÄRSKILDA YTTRANDEN

Reservationer

Reservationer har lämnats in vid följande tillfällen. Reservationerna är skriftliga om inget annat anges, och bifogas samrådsredogörelsen.

- 2019-05-08 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera översiktsplanen.
- 2019-05-08 av **Vänsterpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera översiktsplanen.
- 2019-06-27 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna *Översiktsplan för Malmö, programförklaring för översyn 2019-2022.*
- 2020-06-10 av **Sverigedemokraterna i hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-12 av **Sverigedemokraterna i tekniska nämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-12 av **Moderaterna i tekniska nämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-12 av **Vänsterpartiet i tekniska nämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-16 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i servicenämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-17 av **Moderaterna i miljönämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-17 av **Sverigedemokraterna i miljönämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-17 av **Sverigedemokraterna i arbetsmarknads- och socialnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2022-04-27 av **Moderaterna i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2022-04-27 av **Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-04-27 av **Sverigedemokraterna i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-06-07 av **Moderaterna i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-06-07 av **Sverigedemokraterna i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*

Särskilda yttranden

Särskilda yttranden har lämnats in vid följande tillfällen. De särskilda yttrandena är skriftliga om inget annat anges, och bifogas samrådsredogörelsen.

- 2019-05-08 av **Miljöpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera översiktsplanen.
- 2019-05-08 av **Sverigedemokraterna i kommunstyrelsen** vid beslut att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera översiktsplanen.
- 2019-06-27 av **Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna *Översiktsplan för Malmö, programförklaring för översyn 2019-2022.*

- 2020-01-23 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-01-23 av **Sverigedemokraterna i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-01-23 av **Vänsterpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-01-23 av **Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-03-04 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-03-04 av **Vänsterpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-03-04 av **Miljöpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-03-04 av **Sverigedemokraterna i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till samrådshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö.*
- 2020-06-10 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i hälsa-, vård- och omsorgsnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-12 av **Miljöpartiet i tekniska nämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-15 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i funktionsstödsnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-15 av **Sverigedemokraterna i funktionsstödsnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-15 av **Vänsterpartiet i funktionsstödsnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-16 av **Vänsterpartiet i servicenämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-16 av **Sverigedemokraterna i servicenämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-17 av **Vänsterpartiet i miljönämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-17 av **Miljöpartiet i arbetsmarknads- och socialnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2020-06-17 gemensamt av **Moderaterna och Centerpartiet i arbetsmarknads- och socialnämnden** vid beslut att godkänna nämndens samrådsyttrande.
- 2022-04-27 av **Liberalerna i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-04-27 av **Socialdemokraterna, Liberalerna, Centerpartiet och Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-04-27 av **Vänsterpartiet i stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-06-07 av **Miljöpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*
- 2022-06-07 av **Vänsterpartiet i kommunstyrelsen** vid beslut att godkänna förslag till granskningshandling till översyn av *Översiktsplan för Malmö*