



Datum  
2018-12-07  
Adress

## Yttrande

Diarienummer  
TN-2018-1944

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

### Utställningsförslag till Översiktsplan för Nyhamnen STK-2018-393

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

#### Sammanfattning

FÖP:en är ambitiös och har högt ställda mål, vilket är positivt eftersom det är en unik möjlighet staden nu har att utveckla en så stor, ny central stadsdel i ett attraktivt havsnära och stationsnära läge. Möjligheten att uppnå FÖP:ens högt ställda mål är dock beroende av att övergripande planering och förprojektering görs för flera olika samhällsfunktioner;

- Huvudgatunätet och eventuell ny förbindelse mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen behöver utredas som helhet gällande etapper, befintliga byggnader, trafikmängder, kapacitet, utformning, kostnader, genomförande m.m. Trafiksystemet mellan Frihamnsviadukten och Västra Hamnen måste vara tillräckligt robust för att klara förändringar och avstängningar över lång tid.
- Funktionen Malmö C bör ges större utrymme i FÖP:en, då den vid sidan av Hovedbangården i Köpenhamn och Kastrups flygplats är den viktigaste kollektivtrafiknoden i Öresundsregionen och i stråket mellan Hamburg och Stockholm/Oslo. En ny utredning om logistiken kring Malmö C har påbörjats under hösten. Den ska belysa hur den framtida kollektivtrafikökningen ska klaras, och om justeringar av det som nu är planerat behöver göras.
- Att ta sig från befintliga markhöjder till framtida marknivåer är en utmaning. Det gäller framförallt planerad höjning upp mot Västkustvägen, men även de justeringar som behövs för att klara tänkt dagvattenhantering. Det är viktigt att i ett mycket tidigt skede göra en höjdsättningsutredning/förprojektering som noga tar hänsyn till etappvis utbyggnad.
- Genom tidigare god planering från staden har investeringar gjorts i Norra hamnen för att flytta ut hamnverksamheter från Nyhamnen i syfte att möjliggöra stadsutvecklingen. FÖP:en visar på goda möjligheter att utveckla blandad stadsbebyggelse och samtidigt säkerställa att hamnverksamheten kan utvecklas i Malmö, men det kommer att krävas stora insatser såsom planerings- och utredningsresurser för att optimera markanvändning för både stadsutveckling och hamnutveckling parallellt. Att flytta hamnverksamheten ut

mot mellersta och norra hamnen är resurskrävande och kräver finansiering som måste bäras brett.

## Yttrande

### Generella synpunkter

FÖP:en är ambitiös och har högt ställda mål, vilket är positivt eftersom det är en unik möjlighet staden nu har att utveckla en så stor, ny central stadsdel i ett attraktivt havsnära och stationsnära läge.

### *Genomförande*

I kapitlet för genomförande bör det nämnas att möjligheten att uppnå FÖP:ens högt ställda mål är beroende av att övergripande planering och förprojektering görs för flera olika samhällsfunktioner, som t. ex. trafiksystem, dagvattenhantering och ledningsnät, så att resultaten lätt kan appliceras i de enskilda detaljplanerna. Det kan också komma att uppstå behov av temporära lösningar då inte hela området är utvecklat enligt de nya planerna, vilket i sig kan vara kostnadsdrivande.

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

Under rubriken *Kreativitet i planering och genomförande* (s.54) anges som framgångsfaktor att ”existerande normer, regelverk och lagstiftning kan behöva omprövas för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling”. Om det för att uppnå målen i denna FÖP är nödvändigt att ompröva normer, lagar och regler, så är det av så pass avgörande betydelse för genomförandet att det också bör redovisas vilka lagar, regler och normer som avses, samt på vilket sätt dessa ska omprövas. Nuvarande normer etc. är framtagna med syfte att uppnå hållbara städer, och förvaltningarnas respektive tjänstepersoner har som uppgift att följa dessa. Enligt tekniska nämndens mening är det därför en förutsättning att gällande lagar och regler efterföljs.

### *Trafiksystem och gaturummens utformning*

Stora delar av trafiken till Västra Hamnen behöver passera genom Nyhamnen, och det är fortfarande stora delar av Västra hamnen som inte är utbyggda. Den mark som behövs för anslutande vägar till en förbindelse mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen är inte tillgänglig idag (inom CMP:s verksamhetsområde). Västkustvägen är en av Malmös större infarter som, kommer att få ökad trafik när Nyhamnen byggs ut. Hans Michelsensgatan och Carlsbgatan kommer att ha fortsatt stor betydelse som genomfartsgator en lång tid framåt.

Huvudgatunätet och eventuell ny förbindelse mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen behöver utredas som helhet gällande etapper, befintliga byggnader, trafikmängder, kapacitet, utformning, kostnader, genomförande m.m. Erfarenheterna från Västra Hamnen, med problem att inte kunna stänga av en huvudgata under t.ex. en byggtid utan att få stora problem för trafiken, måste tas tillvara. Trafiksystemet mellan Frihamnsviadukten och Västra Hamnen måste vara tillräckligt robust för att klara förändringar och avstängningar över lång tid. Etappindelningen av utbyggnaden i Nyhamnen måste prioritera så att genomfartslederna så tidigt som möjligt kommer på plats.

Det är bra att planen tar upp att en mobilitetsplan ska utarbetas. Hur gator ska utformas i detalj ska utredas i mobilitetsplanen, där fastighets- och gatukontoret är med i framtagandet. Detaljer som kantstensparkeringar, trädplantering m.m. ska inte preciseras i FÖP:en.

Under rubriken MÖTESPLATSER på s. 62 står det ”*Lokalgator och gränder mellan bostadskvarter kan i enlighet med planen utformas som gångfartsområden och innehålla flera funktioner. De kan då bli komplement till bostadsgårdar*”. Lokalgatorna kan komplettera bostadsgårdarna genom att utformas som trevliga gator att uppehålla sig på en lite längre stund, men de kan inte på något sätt kompensera för om bostadsgården är för trång, för mörk eller om det saknas några viktiga funktioner. Det går inte att flytta ut cykelparkering, sophantering, privata uteplatser e.dyl. på gatan. Allmänna gator kan aldrig nyttjas specifikt för invånarna i ett visst kvarter, utan det som finns på en lokalgata måste vara till för alla Malmöbor. Att lyfta fram det i FÖP:en på det sätt som görs, innebär en risk att det kan tolkas som att lokalgatorna kan *kompensera* för vissa av bostadsgårdarnas funktioner.

### ***Malmö C***

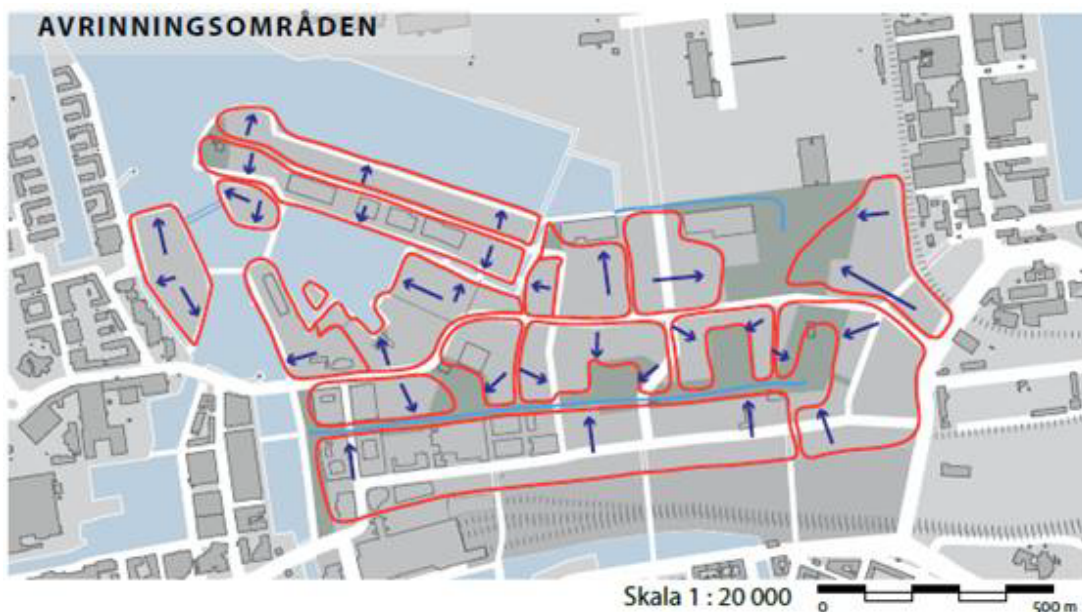
Malmö C och dess betydelse berörs endast summariskt i FÖP:en, och då handlar det främst om att det är en nod som försörjer Nyhamnen med god kollektivtrafik, men den har en större betydelse än så. Malmö C är vid sidan av Hovedbangården i Köpenhamn och Kastrups flygplats den viktigaste kollektivtrafiknoden i Öresundsregionen och i stråket mellan Hamburg och Stockholm/Oslo. Det perspektivet berörs nästan inte alls. Funktionen Malmö C bör ges större utrymme i FÖP:en, både gällande bättre markutnyttjande i anslutning till stationen, men också att markanvändningen i kvarteren närmast ses över och att kapacitet i anslutande nät för gång-, cykel-, kollektiv-, bil- och godstrafik ses över.

En ny utredning om logistiken kring Malmö C har påbörjats under hösten. Den ska belysa hur den framtida kollektivtrafikökningen ska klaras, och om justeringar av det som nu är planerat behöver göras.

### ***Havsvattenstånd, dagvatten- och skyfallshantering***

Dokumentet ”*Strategi mot extrema högvatten i Malmö*” som det hänvisas till på s. 42 går inte att hitta via länken i dokumentet. En fördjupad redovisning av vilka konsekvenser strategierna får borde inkluderas. Det gäller speciellt de provisoriska åtgärder som föreslås användas fram till dess att hela området kan klimatsäkras. Det finns en risk att ett alltför öppet förhållningssätt till en så pass viktig fråga resulterar i att utbyggnaden stannar av när problemet aktualiseras.

Att ta sig från befintliga markhöjder till framtida marknivåer är en utmaning. Det gäller framförallt planerad höjning upp mot Västkustvägen, men även de justeringar som behövs för att möjliggöra dagvattenillustrationen nedan.



Det är viktigt att i ett mycket tidigt skede göra en höjdsättningsutredning/förprojektering som noga tar hänsyn till etappvis utbyggnad etc. Utan noggrann höjdsättningsutredning är risken stor att det tas fram detaljplaner (t.ex. Eons huvudkontor) som höjdsätts för att passa befintliga nivåer, och sedan går inte höjdsättningstankarna att realisera. Då faller alla tankar kring dagvatten- och skyfallshanteringen. Eftersom man också behöver höja upp kajer för att skydda området mot havet kan det innebära delområden som blir svåra att bebygga på ett översvämningssäkert sätt.

Att parker, torg och gator **ska** utformas så att de kan fungera som uppsamlingsytor för dagvatten, som det står under planeringsriktlinjer på s. 44, kan inte alltid vara en självklarhet. Tillräckligt med yta måste i så fall också kunna avsättas för det. Om och var detta kan bli aktuellt är något som höjdsättningsutredningen får utvisa.

### Specifika synpunkter

#### **S. 6 Mål för Nyhamnen**

Under rubriken *Hållbar stadsutveckling som utmanar* beskrivs målet att Nyhamnen ska få en *cykel- och fotgängarvänlig struktur*. Det är ett bra mål men det kräver att utrymme medges i stadsdelens gatusektioner för att målet ska kunna uppnås. En viktig parameter att ha med i kommande planarbeten.

#### **S. 12 Kring hamnbassängerna**

Föreslagna öar behöver studeras ytterligare gällande genomförbarhet vad avser ekonomiska och tekniska förutsättningar. Vidare behöver infrastrukturen kopplad till öarna studeras vad avser ökad trafik till och i Västra Hamnen (även på mindre gator som t.ex. Isbergs gata), kopplingar till Nyhamnen, trygghet, jämställdhet, leveranser, sophantering, angöring, nedfarternas utformning och placering.

### ***S. 20-21 Principer för stadsmiljön***

Då konceptet *shared space* kräver vissa förutsättningar, bl.a. livliga gångrörelser, för att fungera så är det bra att det står att konceptet *ska kunna* användas, och inte *ska* användas, för kajstråk och kvartersgator m.m. Om konceptet är användbart måste diskuteras i varje enskild detaljplan.

*Att byggnadsvolymer och hushöjder ska stå i relation till gaturummets bredd och att byggnader ska ha korta fasadlängder, många entréer och vara detaljrika* är intressanta och lovvärda principer, men annan typ av bebyggelse kan prövas i vissa punkter.

Som ett resultat av gott samarbete mellan förvaltningarna innebär föreslagen stadsstruktur en relativt tät exploatering, vilket ger goda ekonomiska förutsättningar för ett genomförande. Det är viktigt att förslaget innebär gällande exploateringsgrad/täthet även kommer till konkret uttryck i kommande detaljplanering.

### ***S. 26 Samhällsservice***

Enligt plan- och bygglagen ska all parkering lösas på den egna fastigheten eller i närheten av den. Genom skrivningen i översiktsplanen ”*Förskolors tomtmark ska inte tas i anspråk för parkering eller bilangöring.*” antyds att fastighetsägaren inte är ansvarig för att lösa parkeringsbehovet, vilket inte stämmer. Meningen bör strykas, eller så måste det formuleras tydligare att parkering ska kunna lösas inom annan fastighet på kvartersmark. Annars läggs ansvaret indirekt över på Malmö stad att lösa parkeringsfrågan på allmän platsmark.

### ***S. 30-31 Stadsrum och arkitektur***

Behovet av förgårdsmark finns oavsett väderstreck eller om det är en huvudgata eller en lokalgata. Förgårdsmarken behövs för att kunna ta upp höjdskillnader i form av ramper och trappor, konstruktioner knutna till byggnaden, kunna öppna dörrar utåt mot gatan, cykelparkering, fasadvegetation m.m.

### ***S. 35 Grön stad och naturmiljö***

För att skapa de gröna och mångfunktionella miljöer som uppmuntrar till utevistelse, fördröjer regnvatten, har hög biologisk mångfald och en god potential för ekosystem-tjänster måste tillräckligt med utrymme avsättas för att erhålla det gröna nätverk som ska klara av de önskemål och funktioner som beskrivs. Att utarbeta en handlingsplan för att säkerställa den gröna ambitionen för Nyhamnen som FÖP:en föreslår är därför mycket positivt. Det arbetet bör kopplas samman med tankarna om skyfallshantering för stadsdelen.

FÖP:ens uttalade ambition att skapa en *grön loop* som kopplar samman parker med grönstråk är viktig för att verkligen få till en grön ryggrad som utgångspunkt för att göra Nyhamnen till en grön stadsdel. Det är dock svårt att få till större grönytor på Hullkajen i loopens norra del, men här finns istället närheten till vatten. För att få ihop en helhet med ett starkt rekreativt stråk kanske ambitionen istället skulle vara att skapa en *blågrön loop*.

Att förlägga för- och grundskolor i anslutning till parker så att samutnyttjande kan ske mellan skolgårdar och park är en god idé. Det innebär dock inte att uteytor kopplade till för- och grundskolor kan minskas eller tas bort för att istället nyttja parkerna. Dess uteytor kommer fortsättningsvis behövas men närheten till parker är givetvis ett stort mervärde. Det handlar om allas tillgänglighet till parker och vilket slitage som parker och grönytor klarar av och ändå vara attraktiva miljöer att vistas i.

Jörgen Kocksgatan föreslås byggas om till ett grönt stråk, men det finns mycket ledningar i gatan som påverkar hur och i vilken omfattning trädplantering kan ske. Det är en eftersträvansvärd ambition att göra gatan så grön som möjligt, men det kräver vidare studier hur det ska genomföras. I stället för att ha 4 strikta trädrader som huvudprincip skulle gatan kunna utformas med en variation av träd i olika stora grupper och mer strikta trädrader. Det ger en robust struktur som kan anpassas till gatans infrastruktur. Kulvertlösning för ledningar framförs som lösningen för fler träd. Förslaget är intressant, men det måste först utredas om lösningen är lämplig för platsen och dess förutsättningar.

### ***S. 39-41 Trafiksystem och resande***

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

Broar för gång- och cykeltrafik över bangården är viktiga för att koppla Nyhamnen till övriga delar av Malmö, men det råder stor osäkerhet kring genomförandet. Hur det ska lösas måste studeras ur stadsbildssynpunkt, trygghetssynpunkt, finansieringsmässigt och driftsekonomiskt. Föreslagna broar behöver också samordnas med Trafikverkets planer för stationsområdet. Vidare måste det utredas hur broarna kan anslutas till cykelnätet för att kunna bli starka cykelstråk, t.ex. är Norregatan väldigt smal och kan troligen inte rymma cykelbanor. Föreslagna broar över vatten måste också studeras på samma sätt, inte minst öppningsbara broar (som är mycket kostsamt).

Parkering föreslås lösas med bl.a. parkeringsgarage under öarna som ska sammanbindas med tunnlar. Det behöver utredas om dessa kan bli en tillräckligt trygg miljö som alla vill använda dygnet runt. Öarna beskrivs som bilfria i marknivå, men detta innebär att alla leveranser med taxi, lastbil, sopbil, besökare, angöring m.m. måste ske under jord. Nedfarterna blir stora och höga för att klara av lastbilarnas höjd, vilket blir svårt att passa in i området.

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

#### ***S. 42 Klimatanpassning – höga havsvattenstånd***

Nya simuleringar visar på att extremväder kan medföra havshöjningar över 3 m nivån. Föreskrifterna i ÖP för Malmö utifrån ny kunskap kan behöva omvärderas. Bedömningen är att staden behöver en långsiktig strategi för klimatanpassning för att klarlägga förutsättningar för stadsutveckling i havsnära lägen. Detta är en viktig förutsättning vid genomförande av den fördjupade översiktsplanen.

#### ***S. 50 Avfallshantering***

Det råder en viss begreppsförvirring angående vilka krav som bör ställas på sopåtervinning i de nybyggda bostäderna, vad som bör finnas i ”stadens offentliga rum” och vad som ska inhysas i byggnader som verksamhet. För fastighetsnära insamling till bostäder och verksamheter behövs ett förtydligande att den fullständiga sortering av avfall som uppkommer i vardagen (matrester, förpackningar, papper, glas plast, metall samt restavfall) ska placeras på *kvartersmark*.

### **Hamnverksamhet**

Tekniska nämnden är sedan 1/9 2017 ansvarig för hamnverksamheten i Malmö som Hamnägare. Genom ett nyttjanderättsavtal med CMP (Copenhagen Malmö Port) regleras förhållandet till bolaget, och de fungerar som Hamnmyndighet och Hamnoperatör. Nyttjanderättsavtalet gäller till och med 31 december 2035, men avtalet kan i vissa fall och för begränsade markområden sägas upp under löpande avtalstid av respektive avtalspart. Malmö stad äger all mark som bolaget nyttjar.

Hamnen är ett riksintresse och inom EU utpekad som en core-hamn. Hamnen bidrar till att möta näringsliv, såväl lokalt som nationellt, med trimodala logistiklösningar och hållbara transporter i en växande storstadsregion. Verksamheten bidrar till tillväxt och att företag väljer att etablera sig i regionen och genererar många arbetstillfällen som är direkt kopplade till hamnverksamheten i Malmö.

Genom tidigare god planering från staden har investeringar gjorts i Norra hamnen för att flytta ut hamnverksamheter från Nyhamnen i syfte att möjliggöra stadsutvecklingen. I Norra hamnen finns ny containerterminal, kombiterminal för överflyttning till/från järnväg, RoRo-terminal och bulkverksamhet. Dessutom stora möjligheter att etablera verksamheter med

hamnanknytning i det nya verksamhetsområdet som planlagts invid som benämns Malmö Industrial Park.

Den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen visar på goda möjligheter att utveckla blandad stadsbebyggelse och samtidigt säkerställa att hamnverksamheten kan utvecklas i Malmö, men det förutsätter god samverkan mellan genomförandet av stadsutvecklingen och hamnverksamheten. Det kommer att krävas stora insatser såsom planerings- och utredningsresurser för att optimera markanvändning för både stadsutveckling och hamnutveckling parallellt. Det är viktigt att tät och hög bebyggelse, med funktioner som kan samspela med hamnens verksamheter, etableras tidigt för att möjliggöra utveckling av andra funktioner. På t.ex. Hullkajens norra sida och runt magasinsbyggnaderna M1 och M2 kan kontorsbebyggelse skärma bostadsbebyggelse. Förslaget visar på goda möjligheter att möta detta. Vidare skapar förslaget stadsmässiga kopplingar till Ångbåtsbron och centrala staden, vilket gynnar kryssningsverksamheten.

Utbyggnaden måste anpassas till pågående hamnverksamhet, men även ta höjd för en ökad hamnverksamhet. För hamnverksamheten är det framförallt vattenyta och kajläge som är centralt. För andra ytor kan verksamheterna behöva anpassas och minskas ner. Dagens miljötillstånd för hamnverksamheten måste anpassas till nu gällande förutsättningar och vart efter stadsutveckling och hamnutveckling även fortsättningsvis utvecklas i samspel. Det kräver också att riksintresset för hamn i frihamnen kan säkerställas på annat sätt, så att det kan upphävas i denna del.

Hamnverksamheten kan på sikt förflyttas och koncentreras mot mellersta och norra hamnen, men en sådan förflyttning innebär stora investeringsbehov för att säkerställa en modern och rationell hamn. Finansiering av en sådan omställning måste bäras brett.

ordförande

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

sekreterare

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]