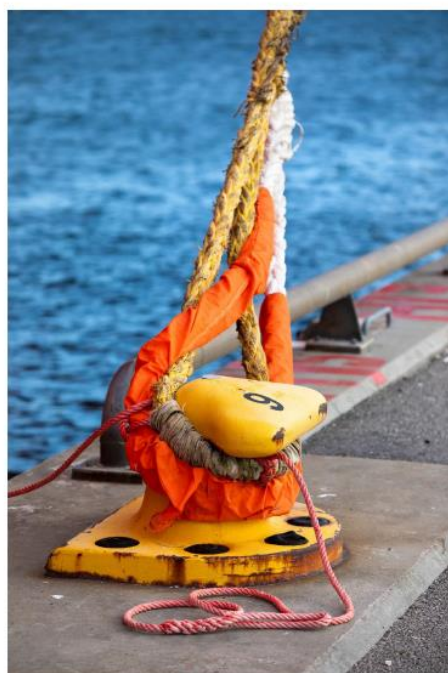


Samrådsredogörelse

Masterplan för Malmö hamn

Masterplan för Malmö hamn
Remissversion



2020-01-17



Innehåll

Copenhagen Malmö Port (CMP).....	2
Miljöförvaltningen	5
Stadsbyggnadskontoret	7
Stadskontoret.....	10

Copenhagen Malmö Port (CMP)

Det är mycket fokus på Norra hamnen, ej Mellersta hamnen där CMP bedriver bilverksamheten, det vore önskvärt med en beskrivning av stadens utvecklingsplaner även inom Mellersta hamnen.

Svar på synpunkt i remiss: Det har varit ett medvetet val under processen med att ta fram masterplanen att inte i detalj gå in på utvecklingsplaner inom Mellersta hamnen. Detta på grund av de då pågående förhandlingar kring nyttjanderättsavtalet mellan CMP och Malmö stad. Ingen justering görs.

Det nämns inte särskilt hur viktigt det är med det fortsatta arbetet med nya etableringar men även att behålla de etableringar som redan finns. Det nämns inget om hur svårt det varit att hitta etableringar till MIP och vad som behöver göras för att underlätta detta.

Svar på synpunkt i remiss: Att behålla befintliga och stimulera nya etableringar är en viktig och prioriterad del av det fortsatta arbetet, vilket också masterplanen tydligt ger stöd för. I den bilagda handlingsplanen finns utvecklade aktiviteter kring detta. Ingen justering görs.

Rent generellt saknas mer fokus på hur viktig slutkunden är. Därav är det viktigt att tillgodose kunderna med lagerytor (inne alt ute), antingen i CMP:s regi, eller i form av etableringar inom MIP.

Svar på synpunkt i remiss: Ingenting i masterplanen motsäger detta. En kontinuerlig bedömning utifrån marknadsläget, i dialog med CMP, är en viktig del av det fortsatta arbetet. Ingen justering görs.

Ett commitment och gemensam agenda mellan CMP och inte bara från FGK utan även från Näringslivskontoret, att strategiskt driva etablering och sysselsättningsfrågorna efterfrågas.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en viktig del av det fortsatta arbetet, där ambitionen är att en mer aktiv markäggarroll ska prägla samarbetet framöver. En viktig partner i detta är naturligtvis näringslivskontoret. Ingen justering görs.

Det skrivs väldigt lite om konkurrenssituationen mellan hamnarna i området (Trelleborg och Helsingborg).

Svar på synpunkt i remiss: Det är ett medvetet val att inte gå in i för långtgående analyser kring detta i masterplanen, men det finns diskussioner kring detta i omvärldsanalysen. Det är viktigt att kontinuerligt göra en analys av konkurrenssituationen, inte minst i samband med framtida investeringsbeslut. Ingen justering görs.

Det är väldigt lite skrivet om kryssningsfartyg.

Svar på synpunkt i remiss: Kryssningsfartygen utgör idag en mycket liten del av Malmö hamns verksamhet. Texten i dokumentet står i proportion till detta. Ingen justering görs.

Sidan 26: Det skrivs väldigt lite om vad som önskas av en hamnoperatör och samtidigt öppnas dörren för andra.

Svar på synpunkt i remiss: Syftet med masterplanen är att beskriva utvecklingen av Malmö hamn och endast mer generellt beskriva vad en hamnoperatör gör. Relationen med hamnoperatören och vilket ansvar och vilka förväntningar som ligger på denne hanteras i nyttjanderättsavtalet. Ingen justering görs.

Sidan 22: Etanol ska nog vara metanol.

Svar på synpunkt i remiss: Etanol är det bränsle som står skrivet i omvärldsanalysen. Ingen justering görs.

Sidan 21: Infrastruktur och logistik, mitten andra stycket: Ett fel. Kombiterminalen i Norra Hamnen hanterar inte störst volym, det gör Jernhusen/Mertz-terminalen inne i stan.

Svar på synpunkt i remiss: Vi tar tacksamt emot detta uppmärksammande. Justeras i den slutgiltiga versionen av masterplanen.

Utifrån trenden att flytta gods från väg till sjö kommer container spela en allt större roll. Dagens trailertrafik kommer kompletteras med 45” containers som har samma lastkapacitet som en trailer. En container kan skeppas på både RoRo och container-feederfartyg och det finns en ökande del transporter av intra-europeisk last i just 45” containers. I Norra Hamnen har vi därför en mycket god förutsättning att behålla en stark position då vi hanterar bägge typerna av sjötransport – och koppla samman dem med järnvägen. Detta gör oss ”unika” mot både Helsingborg, Trelleborg och Ystad. Vi har flera kundcase som just nu stärker denna bild. Det kan förtydligas i rapporten.

Svar på synpunkt i remiss: Vi anser att en tillräckligt tydlig beskrivning av de goda förutsättningar som råder i Malmö hamn finns beskriven i masterplanen. Denna första version av Masterplan för Malmö hamn behöver befinna sig på en mer övergripande nivå vilket innebär att detaljer av denna typ inte kan tas upp. Däremot är det relevant information för fortsatt arbete i dialog med CMP. Ingen justering görs.

Sidan 21: Kraven på PRF (port reception facilities) föreligger redan. Likaså möjlighet till bunkring av LNG.

Svar på synpunkt i remiss: Tack för synpunkt. Justeras i den slutgiltiga versionen av masterplanen.

Sidan 22: Det anges i planen att i ett längre perspektiv förväntas krav på elanslutning vid kaj att vara obligatorisk. Detta bör omformuleras så att det framgår att landström kommer erbjudas på flera håll i framtiden men andra teknologier på fartygssidan kommer också förekomma såsom LBG, bränsleceller med ammoniak eller vätgas osv, vilket inte kräver elanslutning.

Svar på synpunkt i remiss: Detta justeras i den slutgiltiga versionen av masterplanen genom en kort mening om att andra teknologier och bränslen kommer att samexistera med el under lång tid framöver.

Sidan 27: Under rubriken Viktiga aktörer i Malmö hamn listas bara myndigheter och systemägare. Andra viktiga aktörer är till exempel producentföretag, logistikföretag, fastighetsägare osv.

Bland myndigheter saknas FGK. Även om det är underförstått då det är ni som tagit fram planen men er roll och ansvar borde kanske också listas här. Annars saknas beskrivning av SBK,

Näringslivskontoret och Miljöförvaltningens avdelningar Strategi samt Tillsyn. Dessa förvaltningar och avdelningar har en stor inverkan på hamnens utveckling på flera olika plan.

Svar på synpunkt i remiss: Den slutgiltiga versionen av masterplanen kommer förtydliga kommunens olika roller samt att kommersiella aktörer av typen fastighetsägare, producenter och logistikföretag även är viktiga. Vi gör dock bedömningen att det inte är rimligt att nämna vissa kommersiella aktörer vid namn, på bekostnad av andra. CMP är ensam hamnoperatör och nämns därför utifrån sin särställning.

Sidan 48: Det behövs även en långsiktig lösning på hantering av massor från rensmuddring i hamnområdet som idag är problematiskt. Ett samarbete mellan flera aktörer är nödvändig.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en viktig synpunkt som inte i detalj specificerats, men ingår som en självklar del i den aktivitet i handlingsplanen som mer övergripande formulerats: "Fastighets- och gatukontoret ska i samverkan med hamnoperatören och Sjöfartsverket arbeta för en långsiktig lösning och ett gemensamt förhållningssätt avseende underhåll av viktiga farleder". Ingen justering görs.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen ser tydliga potentiella målkonflikter kopplade till skyddsavstånd, lukt, buller och vibrationer nära bostäder. Redan i dagsläget finns det utmaningar för bostadsbyggande i Västra hamnen (norr om Dockan) i relation till hamnverksamheten. Förvaltningen efterfrågar därför att masterplanen kompletteras med resonemang kring markanvändning för skyddsavstånd eller skyddsbarriärer för att skydda kommande blandad stadsbebyggelse.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en avgörande utmaning att hantera kontinuerligt i den fortsatta utvecklingen av hamnen. Som markägare måste vi alltid förhålla oss till rådande lagstiftning och säkerställa att tillståndspliktiga och störande verksamheter har tillräckliga skyddsavstånd och buffertzoner. Under strategin "Utveckla Malmö hamn och dess struktur på ett långsiktigt hållbart sätt" finns en aktivitet som fokuserar på detta. En fortsatt dialog med Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen är helt avgörande. Det nya tillägget till nyttjanderättsavtalet med CMP förtydligar planerna för en fortsatt hållbar struktur i hamnområdet. Vissa förtydliganden görs i planen.

Planen borde ta upp verksamheternas påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten. Miljöförvaltningen anser att en infrastruktur för rening av dagvatten och skyfallsvatten borde etableras för att förhindra en försämring av MKN för vatten för slutrecipienten Malmö hamnområde och Öresund.

Svar på synpunkt i remiss: Infrastruktur för rening av dagvatten är en fråga som behöver hanteras i samråd med VA SYD i egenskap av huvudman för dagvattenhanteringen i området. Vilka tekniska anläggningar för omhändertagande och rening av dagvatten som är möjliga är inget som denna version av Masterplanen kommer beröra vidare. Ingen justering görs.

Eftersom hamnen förväntas hantera större fartyg inkluderar handlingsplanen, till Masterplan för Malmö hamn, åtgärder för att påskynda muddring av farleder. Miljöförvaltningen vill påpeka att muddermassorna som uppstår ofta är förorenade och kommer behöva omhändertas på ett godtagbart sätt.

Svar på synpunkt i remiss: Tack för relevant synpunkt. Detta är ett viktigt medskick till det fortsatta arbetet och något som vi är medvetna om. Ingen justering görs.

Kapitlet Miljö kunde med fördel inkludera aspekter av naturvärden, gröna kopplingar och miljöer. I Översiktsplanen, Planprogrammet PP4792 samt Dp 5203 och Dp 5625 finns områden utpekade som viktiga naturområden och biotoper. Att Masterplan för Malmö hamn inkluderar naturens roll i den framtida utvecklingen av norra hamnen rimmar med målsättningen att skapa "en internationellt erkänd hamn och en motor i omställningen till framtidens hållbara samhälle"

Svar på synpunkt i remiss: Masterplanen fokuserar på Malmö hamn utifrån hamnens funktioner och utifrån nämndens hamnagarroll. Bedömningen är att hanteringen av frågor kopplade till naturvärden, gröna miljöer etc. inte hör hemma i masterplanen. Ett samlat grepp kring dessa frågor återfinns i, den ännu inte beslutade, Plan för Malmös gröna och blå miljöer, i Miljöprogram för Malmö stad och i Naturvårdsplan för Malmö stad (vilken just nu är föremål för revidering). Ingen justering görs.

Rangerbangården har en nyckelfunktion i utvecklingen av Malmö hamn. Det kommer vara mycket svårt, såväl juridiskt som säkerhetsmässigt, att öka hanteringen av kemiska produkter på rangerbangården för att hamnområdet ska utvecklas.

Enligt Malmö stads översiktsplan ska tung industri lokaliseras till bland annat Hamnen men detta uppfattas av miljöförvaltningen som något oklart i masterplanen. Det vore önskvärt att i masterplanen förtydliga omvandlingen av framför allt Oljehamnen, och vad det innebär för riskfyllda anläggningar att vara kvar på platsen.

Svar på synpunkt i remiss: För att kunna hantera dessa relevanta frågor krävs ett fortsatt utvecklingsarbete inom ramen för genomförandet av masterplanens intentioner. Arbetet är även kopplat till andra utvecklingsprocesser, bland annat relaterat till godsbangårdens begränsningar samt dialogarbete med externa intressenter och internt inom Malmö stad. Det är i nuläget svårt att förutse huruvida hanteringen av kemiska produkter kommer att öka eller inte. Ingen justering görs.

Miljöförvaltningen rekommenderar att ordet ”avfall” ändras till ”restresurser” när restprodukter från en aktör ska användas som råmaterial av en annan. Hanteringen av avfall lyder under avfallslagstiftning och det är därför mer begränsat hur avfall kan hanteras.

Svar på synpunkt i remiss: Tack för relevant synpunkt, masterplanen justeras i enlighet med denna.

Masterplan för Malmö hamn tar upp effektiv markanvändning som ett övergripande mål vilket nämns i en av tre strategier, men begreppet tycks inte tydligt definierat. Med tanke på 3 kap. Miljöbalken om god hushållning av mark- och vattenområden föreslår miljöförvaltningen ett förtydligande av innebörden av begreppet effektiv markanvändning i masterplanen.

Svar på synpunkt i remiss: Effektiv markanvändning är i många delar ett begrepp, som beror av sin kontext och av utvecklingen över tid. Vi använder det i en kontext som är relevant för hamnägarrollen, med utgångspunkt i hamnens funktioner och behov. Med tanke på det mycket fördelaktiga läget, med trimodala möjligheter för godshantering, är det avgörande att den mark som ligger i hamnområdet i första hand används för hamnrelaterade verksamheter (verksamheterna ska kunna ha möjlighet att expandera, tillväxtpotential ska finnas, det ska inte vara för glest, ska inte finnas en mängd tomma reserverade ytor, rätt etablering på rätt plats). Masterplanen kompletteras med en definition av vad masterplanen menar med effektiv markanvändning.

Stadsbyggnadskontoret

Masterplanen borde begränsas till att redovisa markägofrågor kopplade till hamnfunktionen. Hamnfunktionen är viktig för såväl staden, regionen som södra Sverige. Masterplanen bör därför redovisa vilka ytor som långsiktigt kommer att säkras för hamnfunktionen, samt vilka ytor som ska reserveras för verksamheter med utbyte av dess hantering av gods över kaj. Frågeställningar som rör markinnehavet i övriga delar av hamnområdet bör utgå och istället hanteras enligt PBL-processen på samma sätt som övrigt markinnehav i kommunen.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är den första masterplanen och den tar medvetet ett brett grepp om hamnområdet. Planen syftar till att vara ett instrument för tekniska nämnden i egenskap av mark- och hamnägare. Planen ska innehålla tekniska nämndens strategier för hur hamnområdet på bästa sätt utvecklas i linje med planens målsättningar. Masterplanen ska förhålla sig till stadens översiktsplanering och den geografiska avgränsningen kan komma att justeras i kommande revideringar. Ingen justering görs.

Det är oklart om kommande politiska beslut inbegriper huvudrapportens bilagor så att handlingsplanen kan utgöra underlag för tillskjutande av medel för fortsatta arbeten. Exkluderas bilaga 1 förblir förhållningssättet gentemot många frågeställningar obesvarade.

Svar på synpunkt i remiss: Bilagan med handlingsplanen kommer inte att beslutas politiskt i detta skede. Politiskt beslut av aktiviteter som ska genomföras tas årligen i samband med verksamhetsplanering och budget. Redan i årets verksamhetsplan finns aktiviteter med. Genom att ha handlingsplanen som bilaga möjliggörs en större flexibilitet i det fortsatta arbetet. Ingen justering görs.

Eftersom masterplanen utgår från markägoperspektivet är det olyckligt att det saknas en redovisning av befintligt markinnehav.

Svar på synpunkt i remiss: I masterplanen beskrivs markägandet på en mer generell nivå. Detta är ett medvetet val som gjordes med hänvisning till att en detaljerad karta endast ger en ögonblicksbild. Ingen justering görs.

Det bör noteras att en markägares intentioner inte alltid är i överrensstämmelse med Malmö stads samlade intentioner. Kommunens samlade ansvar är bredare än markägoperspektivet. Det är därför angeläget att det framgår om, och i så fall vilka delar av masterplanen som inte har stöd i redan antagna kommunala dokument.

Svar på synpunkt i remiss: Masterplanen uttrycker nämndens ambitioner utifrån markägandet i hamnen, men betonar också tydligt att det är avgörande att förhålla sig till översiktsplanen. Det kan uppstå målkonflikter som måste hanteras, men masterplanen är inte rätt arena för att skriva fram lösningar på eventuella sådana. Ingen justering görs.

Stadsbyggnadskontoret skulle välkomna ett mer offensivt markägoperspektiv gentemot den pågående havsnivåhöjningen. Detta är dock en fråga som behöver involvera många olika aktörer.

Svar på synpunkt i remiss: Det är en viktig fråga som måste hanteras. Därför finns en aktivitet i handlingsplanen, som syftar till att utreda frågan och belysa behov. Detta bör göras i ett större sammanhang och inte bara med fokus på hamnen. Ingen justering görs.

Masterplanen behöver redovisa ett förhållningssätt gentemot de naturvärden som berörs av hamnverksamheten. Hamnområdet rymmer bland annat arter som är skyddade genom artskyddsförordningen, till exempel grönfläckig padda.

Svar på synpunkt i remiss: Masterplanen fokuserar på Malmö hamn utifrån hamnens funktioner och utifrån nämndens hamnagarroll. Bedömningen är att hanteringen av frågor kopplade till naturvärden, gröna miljöer etc. inte hör hemma i masterplanen. Ett samlat grepp kring dessa frågor återfinns i, den ännu inte beslutade, Plan för Malmös gröna och blå miljöer, i Miljöprogram för Malmö stad och i Naturvårdsplan för Malmö stad (vilken just nu är föremål för revidering). Ingen justering görs.

Hamnfunktionens störningar och riskbild kan komma att begränsa möjligheten att utveckla blandad stadsbebyggelse. Stadsbyggnadskontoret önskar därför ett tydligare ställningstagande kring markägarens syn på hamnfunktionens influensområden. Det gäller bland annat befintligt miljötillstånd och kommande lokaliseringar av omgivningsstörande eller omgivningsfarliga verksamheter.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en utmaning som kontinuerligt behöver hanteras i den fortsatta utvecklingen av hamnen. Som markägare måste vi alltid förhålla oss till rådande lagstiftning och säkerställa att tillståndspliktiga och störande verksamheter har tillräckliga skyddsavstånd och buffertzoner. I handlingsplanen, under strategin "Utveckla Malmö hamn och dess struktur på ett långsiktigt hållbart sätt", finns en aktivitet som fokuserar på detta. En fortsatt dialog med Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen är helt avgörande. Med den nya strukturen på nyttjanderättsavtalet kan frågor som denna hanteras mer löpande och förutsättningarna för att utveckla hamnens struktur långsiktigt hållbart har förbättrats. Vissa förtydliganden görs i planen.

Behovet av att anlägga nya kajplatser i Industrihamnsrännan så att mer centralt placerade kajer kan frigöras från störande trafik borde också omnämnas.

Svar på synpunkt i remiss: Detta har identifierats som en viktig fråga, som också återfinns som en aktivitet i handlingsplanen under strategin "Anpassa infrastruktur, farleder och kajer till den moderna sjöfartens krav". Det nya nyttjanderättsavtalet ger förutsättningar för att anlägga 300 meter ny kaj inom nyttjanderättsområdets nya avgränsning med syftet att förbättra strukturen och hantera konflikter mellan hamn och blandad stad. Placering av nya kajer ska ske i samråd med nyttjanderättshavaren. Förtydligande görs i planen.

Stadsbyggnadskontoret önskar en positiv syn på tillfälliga markanvändningar i väntan på mer permanenta ianspråktaganden. Det ger möjlighet för intäkter i väntan på en aktör med eftersökt profil och det kan initiera etableringar i staden inom oväntade sektorer.

Svar på synpunkt i remiss: Föreslås som en ny aktivitet under målet om effektiv markanvändning: en genomlysning/kartläggning av möjligheterna för tillfälliga markanvändningar i hamnområdet. Masterplanens handlingsplan justeras med ny aktivitet.

Stadsbyggnadskontoret saknar en redovisning av vilka områden som succesivt kan komma att avyttras och vilka som långsiktigt ska behållas.

Svar på synpunkt i remiss: Detaljer kring detta har medvetet utelämnats i masterplanen. Ambitionen är att i första hand upplåta marken inom hamnen och detta förtydligas under strategin "Inga långsiktiga affärsförbindelser och upplåt marken med fokus på en hållbar och robust utveckling av Malmö hamn". Ingen justering görs.

Stadskontoret

Planen skulle överlag vinna på att i större grad diskutera och tydliggöra riktningen.

Resonemangen om Malmö hamns befintliga och kommande styrkor och utmaningar skulle kunna lyftas fram som bakgrund till resonemang om riktning och visionen.

Svar på synpunkt i remiss: Tack för relevant synpunkt. Detta är den första masterplanen som tas fram. Att ytterligare i detalj utveckla målstruktur och riktning har inte rymts inom framtagandeprocessen. Den bilagda handlingsplanen ger tydliga indikationer på riktning och logiken kring måluppfyllnad. Synpunkten kommer att beaktas i fortsatt arbete och i kommande revideringar av masterplanen. Ingen justering görs.

Gällande visionen som ger en tydlig målbild är frågan om det behöver ta 30 år för att nå dit. Visionen upplevs realistisk och närliggande i tid. Kanske kan målbilden som anges i visionen redan uppnås till 2030?

Svar på synpunkt i remiss: Visionen är vägledande för arbetet både på medellång och lång sikt. Ingen justering görs.

Vad som behöver göras för att skapa förflyttningar inom planens tre övergripande målsättningar och hur målområdena förhåller sig till varandra skulle med fördel kunna tydliggöras, och dokumentet kan vinna på en samlad och mer tydlig bild av hur målsättningarna ska uppnås.

Svar på synpunkt i remiss: Tack för relevant synpunkt. Detta är den första masterplanen som tas fram. Att ytterligare i detalj utveckla målstruktur och riktning har inte rymts inom framtagandeprocessen. Den bilagda handlingsplanen ger tydliga indikationer på riktning och logiken kring måluppfyllnad. Synpunkten kommer att beaktas i fortsatt arbete och vid kommande revideringar av masterplanen. Ingen justering görs.

Det saknas en målsättning relaterat till visionen om att Malmö hamn ska bli en internationellt erkänd hamn. Det internationella perspektivet bör fångas upp i avsnittet strategier med sikte på 2030 och i tillhörande handlingsplan. Hur ska Malmö hamn bli en internationellt erkänd hamn? Vad behövs för att upprätthålla och ytterligare stärka hamnens status som en av EU:s Core hamnar? Vilka åtgärder behövs för att stärka det regionala samarbetet i Östersjöregionen och i synnerhet tillvarata och utveckla relationerna med Köpenhamn?

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en viktig del av visionen och finns förtydligt i en av strategierna, "Stärk Malmö hamn trimodala förmåga och dess roll som transportnod och Core port". I den nya versionen kompletteras handlingsplanen med en aktivitet som lägger fokus på att utreda hur staden, i samverkan med CMP, kan arbeta med att stärka regionala och europeiska relationer genom en gemensam plan.

Dokumentet skulle med fördel kunna göras mer strategiskt och tydligare med en mer stringent struktur. Masterplanens beskrivande delar kan med fördel läggas som bilagor.

Svar på synpunkt i remiss: Tack för relevant synpunkt. Detta är den första masterplanen som tas fram. Att ytterligare i detalj utveckla målstruktur och riktning har inte rymts inom framtagandeprocessen. Den bilagda handlingsplanen ger tydliga indikationer på riktning och logiken kring måluppfyllnad. Synpunkten kommer att beaktas i fortsatt arbete och vid kommande revideringar av masterplanen. Ingen justering görs.

Handlingsplanen med sikte på 2030 bör inte vara en bilaga utan istället lyftas fram och kopplas direkt till avsnittet om strategier med sikte på 2030 då dessa hänger nära samman. De utgör kärnan i masterplanen och är viktiga prioriteringar och åtgärder som behöver genomföras.

Svar på synpunkt i remiss: Bilagan med handlingsplanen kommer inte att beslutas politiskt i detta skede. Politiskt beslut av aktiviteter som ska genomföras tas årligen i samband med verksamhetsplanering och budget. Redan i årets verksamhetsplan finns aktiviteter med. Genom att ha handlingsplanen som bilaga möjliggörs en större flexibilitet i det fortsatta arbetet. Ingen justering görs.

Planen kan i högre grad relatera till fler nämndsövergripande styrdokument (exploatering, framtidens kuststad med mera) samt ägardirektiv och ägardialog i Malmö stad.

Svar på synpunkt i remiss: Masterplanen är skriven utifrån tekniska nämndens roll som markägare. I nuläget hänvisar masterplanen till de styrdokument som ansetts mest relevanta (ÖP, Hamnordningen etc.). Ingen justering görs.

Processen för framtagande av masterplanen skulle kunna beskrivas mer utförligt, då den är minst lika viktig som själva planen. Även en beskrivning över hur strukturerna för samverkan och samarbete med berörda aktörer ser ut framöver, för genomförandet av planen, skulle med fördel kunna finnas med i planen.

Svar på synpunkt i remiss: I masterplanens inledande kapitel finns en kortare beskrivning av processen och metodiken som använts. Dokumentets omfång har varit begränsande. Resultat och underlag från dialogmöten som genomförts finns sammanställt och kommer att utgöra kunskapsunderlag i det fortsatta arbetet. En fortsatt dialog är en avgörande del i förvaltningens kunskapsbyggande. Ingen justering görs.

En viktig del i arbetet är att ge intressenterna i och omkring hamnen en möjlighet att redovisa sina synpunkter och förväntningar. Av denna anledning bör hamnoperatören CMP, offentliga myndigheter på olika nivåer, medborgare och andra intressentgrupper, som anställda, hyresgäster och verksamma i hamnen, involveras i framtagandet av en masterplan.

Svar på synpunkt i remiss: Detta har skett på den nivå som med hänvisning till tidplanen ansetts rimlig. Fortsatt arbete avseende detta är viktigt. Ingen justering görs.

Stadskontoret vill lyfta betydelsen av att ha en mer långsiktig planering och tydligare belysa framtida investeringsbehov. Omfattningen av investeringarna samt under vilken tidsperiod de kommer att behöva genomföras saknas i planen. Detta har även betydelse för vilken styrning Masterplanen är tänkt att ha. En djupare ekonomisk analys bör göras för att aktiviteter ska kunna prioriteras, och hur politiken ges möjlighet att i tidiga skeden göra prioriteringar som krävs är en viktig fråga att planera.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en bra synpunkt. Fastighets- och gatukontoret och CMP har redan idag en dialog kring investeringsbehov. CMP definierar, genom sin affärsplan, behov som förankras hos tekniska nämnden. Vanligtvis görs investeringar av teknisk nämnden och kostnaden täcks genom att CMP betalar finansieringshyra. Handlingsplanen kompletteras med en aktivitet, som syftar till att förtydliga framtida investeringsbehov och prioriteringar genom ett fördjupat samarbete mellan fastighets- och gatukontoret och CMP.

Det behövs kunskap och kompetens vad gäller investeringar i infrastruktur, hamnen som riksintresse, utveckling av Malmös näringsliv kopplat till hamnen och exploateringsfrågor. Även marknadskompetens är viktigt, framförallt för etableringar i Malmö Industrial Park, men även som stöd för CMP:s affärer. Malmö stad och tekniska nämnden har en mycket viktig roll här. Denna rollen skulle tydligare kunna framträda i masterplanen, till exempel i beskrivningen av rollfördelning alternativt viktiga aktörer i Malmö hamn.

Svar på synpunkt i remiss: Genomför vi aktiviteter utifrån handlingsplanen uppnår vi sannolikt mycket av detta. Bedömningen är att det inte behöver beskrivas mer i detalj i masterplanen. Detta är en del av den fortsatta arbetsprocessen med genomförande av masterplanen. Att tekniska nämnden och förvaltningen organiserar sig för uppdraget är en grundförutsättning, och detta arbete pågår kontinuerligt. Det är avgörande att arbetet med att utveckla Malmö hamn måste präglas av samverkan och dialog, både internt inom Malmö stad och externt. Ingen justering görs.

Det är viktigt att lönsamheten i Malmö hamn ökar snarast. En ökad omsättning i Malmö hamn gynnar Malmö som helhet, med fler arbetstillfällen och starkare industristruktur. Vilken strategi och vilka åtgärder behövs för att öka lönsamheten för hamnverksamheten? Saknar detta.

Svar på synpunkt i remiss: Utgångspunkten för masterplanen är nämndens markägarperspektiv. I detta finns flera olika ambitioner. Givetvis är lönsamheten en viktig aspekt och ambitionen är att i nära dialog med CMP aktivt arbeta med marknadsföring gentemot hamnnyttiga etableringar i Norra hamnen. Hur hamnens lönsamhet påverkar stadens intäkter är något som hanteras inom ramen för tillägget i nyttjanderättsavtalet. Ingen justering görs.

Det saknas en tydlig genomgång och beskrivning av risker för hamnens utveckling i samband med att staden växer och närmar sig hamnområdet – exempelvis Nyhamnens kommande etapper och en potentiell utfyllnad i Västra hamnen i samband med byggandet av en Öresundsmetro. Hur man ska kunna hantera denna typ av konflikt är viktigt att beröra.

Svar på synpunkt i remiss: Detta är, utifrån hamnägarrollen, en avgörande utmaning att hantera i den fortsatta utvecklingen av hamnen. Som markägare måste vi alltid förhålla oss till rådande lagstiftning och säkerställa att tillståndspliktiga och störande verksamheter har tillräckliga skyddsavstånd och buffertzoner. Dessa frågor hanteras framförallt i PBL-processen. Synpunkten är relevant, och i det fortsatta arbetet med genomförandet av planens intentioner behöver risker förtydligas och hanteras kontinuerligt över tid. Med den nya strukturen på nyttjanderättsavtalet kan frågor hanteras mer löpande och förutsättningarna för att utveckla hamnens struktur långsiktigt hållbart förbättras. Vissa förtydliganden görs i planen.

En del av de tyngre industrierna, inte minst i Oljehamnen men även på andra platser i det utpekade hamnområdet, kräver betydande skyddsavstånd och är olämpliga att kombinera med en allt närmare blandad bebyggelse. Den utbredningsbild som presenteras i karta 7 på sida 17 riskerar att stå i kontrast till hamnens utveckling. Stadskontoret vill lyfta fram behovet av att titta på vilka verksamheter som finns, vilka miljötillstånd som staden inte kan påverka och balansen mellan den blandade staden och hamnens tyngre verksamheter, bränslehantering med mera

Svar på synpunkt i remiss: Detta är en avgörande utmaning att hantera kontinuerligt i den fortsatta utvecklingen av hamnen. Som markägare måste vi alltid förhålla oss till rådande lagstiftning och säkerställa att tillståndspliktiga och störande verksamheter har tillräckliga skyddsavstånd och buffertzoner. Under strategin "Utveckla Malmö hamn och dess struktur på ett långsiktigt hållbart sätt" finns en aktivitet som fokuserar på detta. En fortsatt dialog med Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen är helt avgörande. Det nya tillägget till nyttjanderättsavtalet med CMP förtydligar planerna för en fortsatt hållbar struktur i hamnområdet. Vissa förtydliganden görs i planen.

Malmö stads nationella påverkansarbete och stadens strategiska omvärldsprogram kan med fördel också belysas i genomförandet av planens aktiviteter och strategier.

Svar på synpunkt i remiss: Redan i nuläget finns aktiviteter i handlingsplanen som syftar till att föra dialog med aktörer och myndigheter. I det arbetet ser vi stadskontoret som en viktig part. I den nya versionen av masterplanen kompletteras handlingsplanen dessutom med en ny aktivitet, med syftet att utreda vilka åtgärder som behövs för att stärka regionala och europeiska relationer.

På nationell nivå bör samarbete med Trafikverket ingå i aktiviteterna gällande åtgärdsplanering och ny nationell plan för investeringar i transportinfrastrukturen.

Svar på synpunkt i remiss: Kommer att förtydligas i befintlig aktivitet under strategin "Nyttja befintlig och planerad infrastruktur för att maximera hamnnyttan".