



Datum
2022-10-21
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2020-1314

Till
Stadsbyggnadskontoret

Samrådsremiss från Stadsbyggnadsnämnden angående översiktsplan för Malmö - granskningskede 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 riktningsskildringar, 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 mållkonflikter 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 lägger 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 torra 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 lokalator, 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 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 lydelse:

- 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 lokaliserar 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, angöringsmöjligheter, 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 utpekade 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 Staffanstorps/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)
.....

[Fyll i titel]

.....
Mats Åstrand
.....

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