



§ 259 Samrådsremiss från Stadsbyggnadsnämnden angående översiktsplan för Malmö – granskningsskedet

En översiktsplan ska utgöra kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Den ska peka ut både en riktning för hur kommunen ska utvecklas på lång sikt samtidigt som den ska vägleda aktuella beslut.

Låt oss börja med att påpeka att planen som vi i dag har att ta ställning till enligt vår uppfattning är alldeles för detaljerad och till stora delar har tappat ordet ”översikt”. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, utan ska genom sin vägledande funktion ha en central roll för stadens övergripande utveckling. Översiktsplanens viljeinriktning omsätts sedan i detaljplaner, bygglov och andra tillstånd som är juridiskt bindande. Vi hade därför uppskattat om översiktsplanen just hade haft en sådan övergripande viljeinriktning och undvikit den stora detaljstyrning som vi menar är olycklig för tilltron till planen.

Eftersom översiktsplanen nu ser ut som den gör, väljer vi att här redovisa ett antal av de avsnitt inom tekniska nämndens ansvarsområde där vi har en annan uppfattning om vad som är bra för Malmö och dess utveckling än planens författare.

Generellt saknar vi visioner om hur t.ex Centrumhandeln och övrig centrumverksamhet ska kunna utvecklas och hur tillgängligheten för dem vars livspussel hindrar dem från att åka kollektivt ska lösas. Att bara förbjuda ett trafikslag löser normalt inga problem utan det gäller att erbjuda alternativ som passar våra invånare.

Det är också viktigt att framhålla att infrastrukturen under jord är en viktig spelare när vi skriver om förtätning. I vissa fall ska kanske ordningen mellan investeringar få ta hänsyn till kostnader och möjligheter att försörja med vatten och avlopp och om det finns personal och leverantörer att utföra de åtgärder som staden vill ha utfört.

Så till några synpunkter som följer planens disposition:

S 16 Vi ifrågasätter texten om höghastighetståg. Enligt nuvarande regering blir det inga onödigt dyra höghastighetståg utan i stället en satsning på goda och snabba regionala tåg.

S 18. Tveksamt om det bör stå att torg, parker och gator tillhör alla och gör det möjligt att mötas. Rimligen ska gatorna i första hand vara till för trafikanter och inte som mötesplatser.

S19 Författaren gör sig här till tolk för miljörorelsen felaktiga uppfattningar att bilar alltid har hög miljöbelastning. Borde i stället kommenteras att den snabba utvecklingen av eldrivna fordon, både bussar och bilar på sikt kommer att minska miljöbelastningen av transporterna i staden.



Reservation

S 23 Här nämns att samhällsservice ska vara lättillgänglig. Lämpligt att då även påpeka att angöring av bil behöver finnas kvar för de som är beroende av detta transportsätt

S 26 Klimatneutralt Malmö år 2030. Borde finnas någon text med varningar för att detta kanske inte kan uppnås med hänsyn till att det bara är drygt 7 år kvar.

sid 27 Tillgång och tillgänglighet till parker och naturområden ska öka, bland annat genom grönbå stråk. bör tilläggas: men också för de familjer som är beroende av bil för att livspusslet ska fungera

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 rekreativvärden. Där bör tilläggas: Därmed måste bevarandet av uppvuxna träd i tex Lorensborgsgatan vara en självklarhet

sid 28 Havet och kusten. Tillägg: Kustlinjen utmed Ribersborgsstranden bör kunna utnyttjas för att skapa ett modernt restaurang- besöks- och nöjesliv.

sid 29, Landsbygd och jordbruk. Tillägg: Viktigt att bebyggelseskalan i tätorterna bibehålles

sid 30, Trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå, cykla, åka kollektivt eller köra el-bil. Framkomlighet för dessa trafikslag ska prioriteras, så att en miljömässigt och socialt hållbar tillgänglighet uppnås, men med hänsyn tagen även till de behov av plats för bilar som under överskådlig tid kommer att behövas.

sid 30 Promenadstaden, stadsmiljön ska inbjuda till promenader och transport till fots och säkra passager över våra trafikerade gator kan skapas genom att flertalet av dessa passager regleras med trafikljus så att det klart framgår vem som har grönt ljus att passera och vem som ska stanna.

sid 31, Texten om att alla barn ska ha möjlighet att cykla till skola och förskola i en trafiksäker miljö bör tas bort. Enligt våra forskare är barn under 10 år är inte mogna att ensamma cykla i staden. Självklart därmed inte heller förskolebarn.

Under cyklisternas parkeringsbehov ska säkerställas ... bör det finnas ett tillägg om att cyklisterna måste i en tät stad räkna med att cykeln inte kan parkeras i direkt anslutning till målpunkten/ingången.

sid 32 Kollektivtrafik, Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer arbeta för ett nytt strukturerande kollektivtrafiksystem med högre kapacitet, som samtidigt är väl integrerat i staden. Tillägg: Det är viktigt att snarast planera för en kollektivtrafik där byten mellan bussar blir naturligt för att skapa tidsvinst och minska de onödiga ”omvägar” som resenärerna i dag tvingas åka för att ta sig från A-B.

sid 33 Biltrafik: Rena och tysta transporter ska främjas, men även bildelning i form av exempelvis bilpooler. Därför behövs ett tillägg om att huvudgator som i dag är in- och utfartsleder måste få



Reservation

behålla sin kapacitet för att inte stadens mindre gator ska användas som smitvägar och därmed korkas igen.

sid 37 Behövs ett tillägg för hur yta för att lagra energi ska kunna skapas när hela staden ska förtätas.

sid 40 Begreppet mobilitetshus bör ändras till parkeringshus för att Malmöborn ska känna igen sig.

sid. 43 Höga byggnader skall prövas och inte bara bör prövas...

sid 49 Vi menar att bland annat ur trafiksäkerhetssynpunkt ska vi eftersträva ett gestaltat och tydligt möte mellan tomt och gata, inte dessa svårtolkade gemensamhetsytor som i dag finns i vissa villaområden.

sid 56 Texten om att gatorna på sikt ska möjliggöra fordon på 60 meter ska strykas.

sid 57 Planen pekar ut flera verksamhetsområden, men vi saknar lämpliga trafikleder mellan ringvägen och dessa områden, inte minst för godstransporter.

Vi vill även understryka att de i dag befintliga in- och utfartslederna måste vara kvar både till kapacitet och framkomlighet, för att inte skapa ytterligare trängselproblem på våra gator.

Viktigt att också få en text om att gång- och cykelpassager över huvudgator måste säkras genom trafikljus för ökad trafiksäkerhet, inte minst för oskyddade trafikanter.

Sid 65 Vi kan inte medverka till att kapaciteten på Annetorpsvägen minskas ytterligare genom planering för bostäder invid vägen. I stället bör det i planen noteras att en kapacitetsökning är nödvändig för att möta den utbyggnad som planeras på Limhamn.

Sammanfattningsvis finns det så många ändringar som behövs för att vi ska kunna ställa oss bakom planen att vi väljer att i stället yrka avslag på helheten och hoppas på ett omtag där vi moderater, som näst största parti i Malmö naturligtvis gärna medverkar.

Då vi inte får gehör för vårt avslagsyrkande anför vi härmed reservation.

Håkan Fäldt (M)

Lars-Göran Jönsson (M)

Karin Olsson (M)

Med instämmande av

Niclas Röhr (M)

Petter Naef (M)

Lena Hjalmarsson (M)