

Sammanställning av remissvar Masterplan hamn

Augusti 2025

Aktör	Synpunkter	Svar från hamnförvaltning
VA SYD	Masterplanen behöver kompletteras med en riskanalys och plan för genomförande.	FGK har tagit fram en handlingsplan för masterplanen. Den är ett arbetsmaterial inom förvaltningen. CMP tar fram egna riskanalyser för hamnområdet. FGK anser att STK har ansvar för det övergripande säkerhetsarbetet i hamnen och efterfrågar en riskanalys. I Transportstyrelsens utredning från våren 2025 ”Ett ökat hamnskydd” har det föreslagits att Polismyndigheten ska överta rollen som hamnskyddsmyndighet.
VA SYD	Malmö stad bör upprätta avtal som tydligt anger gränssnitt och ansvar med de aktörer som ska genomföra anläggningsarbeten i området.	Ingår inte i masterplanen. Staden har avtal med upphandlade entreprenörer som utför anläggningsarbeten på stadens uppdrag.
VA SYD	Malmö stad bör koordinera investeringsplaner hos olika aktörer i hamnområdet.	Malmö stad har ett kontinuerligt samarbete med aktörer i hamnen. För närvarande finns samverkansgrupp mellan staden, VA SYD, E ON och SYSÄV.
VA SYD	Det behövs en översyn av kapaciteten i transportsystemet – hur spårbunden trafik ska fungera tillsammans med vägtrafiken.	Konfliktpunkterna mellan järnväg och väg utifrån kapacitet har utretts av stadens trafikenhet under 2024-2025 inför masterplanen. Kapaciteten har bedömts som tillräcklig för väg och järnväg. FGK har även en kontinuerlig dialog med Trafikverket.
VA SYD	VA SYD vill lyfta de möjligheter som finns att utnyttja restprodukter och energi från Sjölanda avloppsreningsverk, t. ex renat avloppsvatten som kan användas som återvunnet vatten.	FGK ser positivt på olika tekniska lösningar i hamnområdet och medverkar gärna i arbetet med industriell symbios.

Miljönämnden	Kommunfullmäktige-målet ”En grön stad som leder klimatomställningen” samt ”Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030” bör anges i masterplanen.	Kommer att kompletteras i inledningen på s 4 med följande: ”Insatserna i hamnen kommer att bidra till Miljöprogrammets mål om att minska utsläppen av växthusgaser, att Malmö ska försörjas av 100 procent förnybar och återvunnen energi, minskning av hälsofarlig exponering från luftföroreningar och buller samt ökad resurseffektivitet. Det kommer även att bidra till kommunfullmäktiges mål om att Malmö ska bli en grön stad som leder klimatomställningen.
Miljönämnden	Vore värdefullt om planen kompletteras med en översiktlig kartbild där de olika markanvändningarna framgår (utifrån de olika teman och användningsområden som lyfts i planen för att identifiera intressekonflikter).	En sådan kartbild har visat sig bli svårläst. I masterplanen finns därför flera olika kartor som lyfter fram olika användningsområden.
Miljönämnden	I omvärldsanalysen efterlyser miljönämnden en beskrivning av effekterna som ett förändrat klimat kommer ha på utvecklingen av hamnen och de verksamheter som för närvarande pågår eller som förväntas etableras där.	Vilka effekter ett förändrat klimat har på hamnen finns hanterat i de detaljplaner som gjorts för Norra hamnen. I ett mer strategiskt perspektiv finns effekterna beskrivna i Malmö stads kustskyddsstrategi. Detta finns på ett mer övergripande plan med i masterplanen.
Miljönämnden	Begreppet ”grön omställning”, bör förtydligas utifrån vad begreppet betyder för utvecklingen av hamnen.	Följande kommer att läggas till i ordlistan på s 26. Grön omställning: För hamnen innebär det omställning av energisystemet, hållbara transporter, cirkulär ekonomi och industriell symbios.
Miljönämnden	Miljönämnden anser att masterplanen bör lägga större vikt på att beskriva hur naturvärden kan bevaras och utvecklas. Eftersom målsättningarna i Malmö stads miljöprogram gäller Malmö stads alla verksamheter är det inte givet att hänsyn till naturvärden bara ska tas ”i	Ett avsnitt om naturområden med karta har tagits med för att beskriva att naturvärden finns och bevaras i området. Ett reservat för paddor finns i hamnområdet och ett fågelhabitat vars ytor är fredade. Detta finns beskrivet.

	möjligaste mån” när naturvärden står i konflikt med andra intressen.	Orden ”i möjligaste mån” kommer att tas bort från texten.
Miljönämnden	Det framgår inte av masterplanen hur hantering av redan förorenade områden och hantering och upplag av massor i samband med hamnens utbyggnad kommer att ske.	Detta hanteras i samband med tillståndspröcesser. FGK har stärkt sina resurser med en tjänst för masskoordinering för staden som helhet. FGK ser fram emot ett nära samarbete med MF i frågan.
Miljönämnden	Miljönämnden anser att planen bör omfatta tankar kring hur god logistik-samordning kan minska mängden tomma transporter till, från och inom hamnområdet.	Logistikföretagen arbetar ständigt med att fylla transporterna eftersom det påverkar det ekonomiska utfallet. Frågan är inte inom stadens rådighet. CMP arbetar kontinuerligt med att säkerställa effektiva transporter till och från hamnen.
Miljönämnden	Masterplanen nämner det faktum att ny blandad stadsbebyggelse planeras i hamnens omedelbara närhet, men adresserar inte de konsekvenser som kan bli följden.	Följande kommer att läggas till på s 5: ”Blandad stad i nära anslutning till hamnverksamhet innebär konfliktytor utifrån de höga bullernivåer som hamnen för med sig. För att Malmö hamn ska kunna växa som stomnätshamn i Sverige behöver hamnens intressen skyddas. Blandad bebyggelse behöver planeras med hänsyn till hamnverksamheten.”
Miljönämnden	Strategierna är lovvärda men miljönämnden anser att de behöver kompletteras, alternativt omformuleras, för att även visa Malmö stads ambitionsnivåer om att minska hamnverksamhetens negativa påverkan på naturmiljön till land och till havs och att minska den negativa påverkan på människors hälsa.	Fastighets- och gatukontoret menar att det är CMP som bedriver hamnverksamheten som i första hand är ansvarig för att minska hamnverksamhetens negativa påverkan på naturmiljön. Malmö stad kan påverka CMP i första hand genom sitt ägande i bolaget och det omfattas inte av masterplanen eller tekniska nämndens roll som markägare.
Miljönämnden	Strategierna visar på höga ambitionsnivåer när det gäller att hamnen ska bli ett centrum för hållbara cirkulära lösningar. Miljönämnden saknar dock hur den ambitionsnivån följs upp i andra delar av masterplanen. Planen	Lokal hantering av material sker i stor utsträckning idag i hamnområdet. Följande kommer att läggas till inom avsnittet om industriell symbios: ”Lokal hantering av olika material (grus, sten, trävaror m.m) sker i betydande

	fokuserar på hantering av ökade godsmängder, men beskriver inte att en mer cirkulär ekonomi sannolikt innebär ett ökat behov av lokal hantering av material.	omfattning i hamnområdet, både inom kommunens egen verksamhet och av näringslivet. Material samlas in och används senare för andra behov. Det är stadens intention att verka för att detta ökar i framtiden eftersom det bidrar till en hållbar utveckling.”
Miljönämnden	Miljönämnden tolkar strategin ”Gör Malmö hamn till ett centrum för hållbar energi, cirkulära lösningar och industriell symbios” som att med energi avses både el, värme och bränslen. Detta bör i så fall förtydligas i texten. Den handlingsplan som följer av strategierna bör också synkroniseras med ”Energistrategi för Malmö 2022–2030”.	Detta kommer att förtydligas i masterplanen under Strategier med sikte på 2035.
Miljönämnden	Miljönämnden föreslår att Malmö stad tar ett helhetsgrepp på dagvattenhanteringen inom hamnområdet och anser att revideringen av masterplanen ger ett lämpligt tillfälle att initiera en sådan översyn. En övergripande översyn av dagvattenhantering bör omfatta minimering av hårdgjorda ytor och säkerställa lämpliga reningsanläggningar, för att klara miljökvalitetsnormerna för vatten.	FGK håller med om att en sådan utredning hade varit bra men anser inte att det bör ske inom ramen för Masterplan Malmö hamn. Utredning av hur verksamhetsutövare klarar miljökvalitetsnormerna görs i samband med att miljötillstånden förnyas.
Stadsbyggnadsnämnden	Ett kartmaterial som visar hur masterplanen bekräftar översiktsplanens intentioner hade varit önskvärt.	Masterplanen går inte emot översiktsplanens intentioner. En kartbild som visar ÖP i hamnområdet kommer att läggas till.
Stadsbyggnadsnämnden	Vore bra med en karta över kommunens markinnehav, med en särredovisning av vilken mark som upplåts med tomträtt. En sådan karta hade underlättat förståelsen av vilka möjligheter stadens har att agera som markägare.	En komplettering med en sådan karta kommer att läggas till i samband med avsnitt om Tillfällig användning och arrenden och detta flyttas fram från slutet till att komma i början av masterplanen.

Stadsbyggnadsnämnden	Infrastrukturinvesteringarna kan kombineras med planer för gång, cykel och kollektivtrafiklösningar och även med trädplanteringar och ekologiska spridningskorridorer. I samband med utfyllnader av havet kan kustlinjen utformas så att ekologisk mångfald gynnas.	Gång, cykel och kollektivtrafiklösningar ingår i kommunens planeringsarbete för allmän platsmark och ingår därför inte i masterplan för hamn. Kustlinjen utformas med ruderalmark, det vill säga orörd mark för att gynna kustnära växter och djur.
Stadsbyggnadsnämnden	I masterplanen framhålls att gamla kajdelar inte ger intäkter och är kostsamma att upprätthålla. Enligt masterplanen skulle dessa bassänger eventuellt kunna fyllas igen. SBN delar inte denna uppfattning då de vattenfyllda bassängerna utgör stora värden för omgivningen. SBN noterar också att masterplanen som alternativ till igenfyllnader av bassängerna resonerar om möjligheten att i stället åstadkomma smalare kanalsystem. Detta resonemang blir svårförståeligt då även kanaler kräver kajer eller slänter med krav på underhåll. SBN efterfrågar i stället åtgärder som höjer vattenkvaliteten och förbättrar de marina bottenmiljöerna.	Tänkbara åtgärder om kanalsystem kommer att tas bort från stycket.
Stadsbyggnadsnämnden	Masterplanen behöver kompletteras med en tydlig redovisning om hur Malmö stad som markägare avser att säkerställa effektiv markanvändning. SBN saknar också en redovisning av hur markägaren konkret kommer att arbeta för att öka hamnens attraktionskraft för innovativa företagsetableringar inom den gröna omställningen och hur man tillsammans med stadens övriga förvaltningar	Utvecklingen i hamnen sker med utgångspunkt att stärka riksintresset Malmö hamn. När det gäller företagsetableringar så sker detta arbete i nära samarbete mellan Malmö stad och CMP i syfte att stärka hamnverksamheten och hamnrelaterade verksamheter. Utgångspunkten är att stärka intermodala transporter, innovativa energilösningar och grön omställning. Detta är i linje med stadens näringslivsprogram. Konkreta

	gemensamt kan öka omställningstakten.	redovisningar i detalj kan inte ingå i masterplanen.
Stadsbyggnadsnämnden	Stadsbyggnadsnämnden önskar att masterplanen redovisar en positiv syn på tillfälliga markanvändningar i väntan på mer permanenta ianspråktaganden.	Följande läggs till i planen under rubriken om tillfällig användning och arrenden: Staden arbetar för tillfällig användning eller mellan användning på ytor som ännu inte fått slutlig användning. Markanvändningen ska vara ekonomiskt hållbar med årliga intäkter på marken.
Stadsbyggnadsnämnden	Det saknas en redovisning av hur bron mellan Mellersta och Norra hamnen påverkar Industrihamnbassängernas tillgänglighet med fartyg. Den typen av anlop är i dagsläget nödvändiga för att nå Öresundsverket med bränsle. En plan för att lösa denna konflikt, eller åtminstone en redovisning av att konflikten finns, bör omnämnas i masterplanen.	Ärendet hanterades av Mark- och miljööverdomstolen och detaljplaneförslaget fick avslag. En ny detaljplan måste påbörjas där tekniska lösningar utreds.
Stadsbyggnadsnämnden	Masterplanen bör även redovisa hur bron över Industrihamnsrännan är tänkt att samverka med den nuvarande järnvägs-kopplingen mellan bangården och Norra hamnen, det så kallade Post-spåret.	Ett förvaltningsgemensamt arbete pågår med att utreda detta där dialog sker med Trafikverket.
Stadsbyggnadsnämnden	I översiktsplanen för Malmö och i samrådshandlingen för översiktsplanen för Öresundsmetron redovisas en vägbro i Terminalgatans förlängning mellan Mellersta hamnen och Västra hamnen. En sådan bro kan komma att påverka sjöfartens manöverutrymme väster om Industrihamnsrännan men även biltrafikmängden genom hamnområdet. Bron borde därför ingå i masterplanens redovisning.	Bron finns redovisad i översiktsplanen och den föreslagna placeringen påverkar inte hamnens utveckling. Förbindelsen kommer inte att påverka manöverutrymmet för Industrihamnsrännan.

Stadsbyggnadsnämnden	Masterplanen skulle bli mer förståelig om lokaliseringarna av de olika energi-funktionerna följdes av en förklaring över varför just dessa placeringar är lämpliga för ändamålet. Möjligheten att erbjuda energilagring och laddinfrastruktur för fordonen till och från hamnen borde också omnämnas, på samma sätt som landström till fartygen omnämns.	Lokaliseringarnas lämplighet finns utredda i miljökonsekvensbeskrivningar som hör till varje objekt. I avsnittet om El- och värmeproduktion kommer följande läggas till: Det finns därtill behov av laddinfrastruktur för fordon till och från hamnen.
Stadsbyggnadsnämnden	En sammankoppling av olika energi-, kretslopps- och industrianläggningar möjliggör energiutbyte mellan olika aktörer. En sådan inriktning är välkommen men det förblir oklart hur Malmö stad som markägare avser att ta ansvar för att åstadkomma sådana värden.	Det finns upparbetade samarbeten mellan staden och olika systemaktörer. En utbyggnad av dessa delar är en förutsättning för att kunna förverkliga masterplanens intentioner.
Stadsbyggnadsnämnden	Masterplanen bör i samband med naturvärden också lyfta värdet av bevuxna tak i samband med att ny bebyggelse uppförs. Eftersom byggnaderna i hamnområdet förväntas bli stora kan taklandskapet utgöra en ekosystemtjänst av betydelse i den i övrigt hårdgjorda miljön.	Det finns inte möjlighet till gröna tak på de fastigheter i hamnområdet som staden äger.
Stadsbyggnadsnämnden	Det vore bra om masterplanen innehöll en samlad redovisning, gärna i karta, över vilka av de etappvisa investeringarna som kommer att bidra till det sammanhängande kustskyddet och på vilket sätt det sker. Idag är denna redovisning splittrad.	Masterplanen följer den kustskyddsstrategi som har tagits fram.
Stadsbyggnadsnämnden	Hamnverksamheten medför omgivningspåverkanstörningar och CMP har ett miljötillstånd för att kunna bedriva sin verksamhet. Masterplanen bör kompletteras med information om att det enligt det avtal som Malmö stad och CMP tecknade år 2020 kommer att	Det framgår i sista stycket under rubriken Tillfällig användning och arrenden att Malmö stads intentioner är att Frihamnen på sikt kommer att övergå till blandad stad. En flytt av hamnen norrut framgår även i andra delar inom masterplanen.

	påbörjas en justering av tillståndet. Avsikten med justeringen är att anpassa tillståndet efter hamnverksamhetens verkliga behov, vilket medför ett tillstånd med betydligt mindre omgivningspåverkan.	
Stadsbyggnadsnämnden	I masterplanen redovisas riksintresset för Malmö hamn som en stadigvarande förutsättning för hamnens utveckling. I Malmös översiktsplan framhålls dock behovet av en översyn av riksintressets precisering.	Det står med i beskrivningen av riksintresset för Malmö hamn att Trafikverket avser att revidera riksintressena och att Malmö stad kommer att bli involverad i processen.
Stadsbyggnadsnämnden	Många av de redovisade kartorna är bristfälliga och därmed svårförståeliga. För den oinvidde är det till exempel inte möjligt att få grundläggande hjälp med att förstå var Mellersta hamnen, Frihamnen, Nyhamnen, Oljehamnen och Norra hamnen är placerade.	Karta 1 kommer att förtydligas med namn på de olika delarna i hamnen.
Stadsbyggnadsnämnden	Karta 2 avser att visa en nulägesbild över hamnverksamhetens funktioner men innehåller text som är så liten att den inte kan läsas.	Hamnverksamhetens funktioner framgår i texten, den text som är liten avser gatunamn och dylikt och kommer att tas bort i en reviderad karta
Stadsbyggnadsnämnden	Karta 3 avser att visa var hamn och hamnrelaterade verksamheter finns inom Norra hamnen år 2035. I kartan redovisas fortsatt hamnverksamhet längs Nyhamnspiren och i östra Nyhamnsområdet. Dessa områden bör då ha utgått som hamnverksamhet. Det bör också noteras att kartan inte överensstämmer med markanvändningen som redovisas i riksintressepreciseringen för Malmö hamn.	Hamnverksamheten finns troligen till viss del kvar år 2035, ett förändrat miljötillstånd gällande Frihamnen och delar av Nyhamnen ska vara på plats som ger tillstånd till blandad stad men utbyggnadstakten sker successivt. Kartan kommer att revideras så att det blir tydligt att hamnverksamheten söder om Terminalgatan avser att flytta – området benämns som ett omvandlingsområde.
Stadsbyggnadsnämnden	Karta 4 avser att visa planerade vägar och järnvägar. Den är inte komplett och	Kartan kommer att revideras så att gatunamnen framgår. Kartan visar de vägar och

	utgör inget stöd för att till exempel finna var Terminalgatan, Seskarögatan, Lappögatan och kombiterminalen är placerade.	järnvägar som har betydelse för hamnoperationen.
Stadsbyggnadsnämnden	Karta 6 avser att visa befintlig och planerad energiproduktion. Ut kartan går det inte att utläsa var till exempel solceller är tänkta att lokaliseras. Möjlighet för solceller på tak omnämns i text men potentialen redovisas inte i kartan. Det går inte heller att utläsa om föreslagna fördelarstationer ska ersätta eller komplettera befintliga.	Kartan ger en generell bild, det är osäkert exakt vilken energiproduktion som blir förverkligad i respektive yta. Nya fördelarstationer kompletterar befintliga.
Kommunstyrelsen	Ser ett behov av att i planeringen i högre grad förtydliga hur risker med samlad kritisk infrastruktur omhändertas.	Detta framgår i annan dokumentation inom stadens säkerhetsarbete. Det finns exempelvis med i räddningsplan som tagits fram i samarbete med Räddningstjänsten SYD.
Kommunstyrelsen	Anser att masterplanen med fördel skulle kunna positionera Malmö hamn tydligare och redogöra mer utförligt för Malmö hamns betydelse för Malmös och hela Sveriges näringsliv. En tydlig vision skulle kunna bidra med att marknadsföra hamnens konkurrenskraft och samtidigt arbetet för att främja ökad hållbarhet.	Visionen i stycke under Malmö hamns utveckling till 2050 kommer att förtydligas och följande läggs till: Malmö hamn tillsammans med Malmö godsbangård utgör en viktig gemensam länk i den europeiska transportkorridoren ScanMed. Malmö bangård utgör en central del av järnvägssystemet i Sverige med flera olika funktioner, både för resandetåg och godståg. De intermodala möjligheterna att kunna flytta gods mellan olika transportslag gör Malmö hamn till en de viktigaste platserna för att kunna bibehålla och utveckla näringslivet i såväl staden, regionen och omvärlden. En samägd hamn mellan två nordiska länder på båda sidor sundet kopplat med Öresundsbron utgör en speciell styrka för utveckling för regionen och bilaterala samarbeten.

Kommunstyrelsen	Även hamnens roll i förhållande till Köpenhamns hamn och övriga hamnar i närområdet kan förtydligas.	Stycket om Skånes hamnar har skrivits om och följande lagts till: Malmö stad samarbetar med By og Havn för att stärka hamnarna i Köpenhamn och Malmö. Inom det gemensamt ägda bolaget CMP utvecklas hamnverksamheten i båda hamnarna på var sin sida om sundet.
Kommunstyrelsen	Behovet av dialog och samverkan hade kunnat beskrivas mer konkret i masterplanen och viktiga aktörer i hamnen redovisas	I underlaget till masterplanen finns en redovisning av viktiga aktörer men detta har bedömts vara för detaljerat för masterplanen. De organisationer som varit med i dialogen och framtagandet av masterplanen finns omnämnda i masterplanen.
Kommunstyrelsen	Arbetspendling och behovet av god kollektivtrafik hade kunnat lyftas tydligare.	Kollektivtrafik och arbetspendling utreds närmare i Trafik- och mobilitetsplan för hela Malmö.
Trafikverket	Under hösten 2025 startar Trafikverket upp revidering av riksintressepreciseringen för Malmö hamn, med huvudarbetet under 2026. Masterplanen kan vara ett bra underlag för detta. Riksintressepreciseringen kommer att behöva definiera geografiska utvecklingsområden för att säkra hamnens funktioner på lång sikt.	Det är noterat.
Trafikverket	Viktigt för hamnens utveckling är även Malmö bangård, där Trafikverket just nu genomför en fördjupad utredning i nära dialog med både Malmö stad och CMP m.fl. Utredningen ska föreslå konkreta åtgärder för att få ett effektivt nyttjande och ökad kapacitet på Malmö gods- och personbangård samt utgöra ett strategiskt underlag för fortsatt dialoger om Malmö bangård. Dessutom kommer utredningen att utgöra underlag för den	Det är noterat.

	kommande revidering av riksintressepreciseringen för Malmö hamn.	
Trafikverket	Trafikverket ser positivt på planerna på långa rangerings- och uppställningsspår och att det finns reservytor för fler långa spår för framtida behov. Dessa spår skulle kunna medföra nyttor för järnvägsnoden Malmö och bl.a. avlasta och/eller komplettera Malmö bangård. En viktig fråga är hur vi gemensamt kan förbättra trafikföringen mellan bangården och spåranläggningar inom hamnen.	Det är noterat.
Trafikverket	Trafikverket är positiva till en ny förbindelse mellan Mellersta och Norra hamnen. Detta skapar redundans och mer kapacitet för järnvägstransporter.	Det är noterat.
Trafikverket	Trafikverket påminner om att hamnverksamheten har ett miljötillstånd som reglerar buller vilket detaljplanen därför måste förhålla sig till, så att Boverkets allmänna råd om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet tas hänsyn till.	Det är noterat.
E ON	Det är bra att beredskapsfrågorna lyfts fram tydligare i uppdaterad Masterplan. Samtidigt finns behov av att ytterligare förtydliga att resiliens och beredskap i allra högsta grad även berör energi-försörjningen och energisystemet i Malmö. Ökade krav på beredskap och resiliens i lokal energiförsörjning behöver synliggöras i Masterplan Malmö hamn och lyftas som en viktig prioritet eftersom anläggningstillgångar i Malmö	FGK hänvisar till att övergripande frågor om resiliens och beredskap är stadskontorets ansvar och bör därför inte adresseras i masterplanen för hamn. I masterplanen finns uttalat i stycket om el- och värmeproduktion att hamnområdet är centralt för stadens nuvarande och tillkommande produktion.

	hamn fyller en viktig funktion för både elförsörjning och värmeförsörjning. Det vore även bra om det lyftes fram att ökat tryck på beredskap för med sig ett ökat behov av samverkan mellan Malmö stad, energiaktörer och andra intressenter (bl.a. Region Skåne och samhällsviktiga funktioner). Önskvärt om det framgår i vision och inriktning för 2035 att Malmö hamn redan idag utgör hjärtat i Malmös energiförsörjning och att områdets roll för ett robust energisystem i Malmö kommer att öka ytterligare. Uttrycket centrum för hållbar energi är ganska otydligt.	
E ON	Finns det ytterligare behov av automatiserade bomförsedda korsningar som bör nämnas?	Behoven har analyserats i trafiksimulering som gjordes inför masterplanen.
E ON	Mycket bra med underlättande planering och samverkan som koordineras av Malmö stad, inte minst via Maxima-projektet	
E ON	Bra beskrivning av vad som menas med Energihamnen. Här skulle med fördel frågan om robusthet och beredskap även kunna ta plats.	FGK hänvisar till att övergripande frågor om resiliens och beredskap är stadskontorets ansvar och bör därför inte adresseras i masterplanen för hamn.
E ON	Säsongslagring av värme bör nämnas som en möjlig framtida teknik. Kan bli intressant för att kunna ta tillvara spillvärme utan att väsentligt minska möjligheten för Sysav att få avsättning för värme från energiåtervinning av avfall.	Energilagring finns med på ett övergripande plan.
E ON	Befintlig fördelningsstation i Oljehamnen är 8000 m ² . Orimligt att man med modernt ställverk ska behöva öka ytan. S 17.	Siffror om exakt markyta tas bort från masterplanen.
E ON	De stycken som berör lågtemperaturfjärrvärmesystem bör nyanseras. Det är viktigt	Följande mening kommer att läggas till: Lågtemperaturfjärrvärmesystem

	att det framgår att ett starkt alternativ till att bygga upp ett nytt och separat lågtemperaturfjärrvärmenät är att redan befintligt fjärrvärmenät skulle kunna användas. Systematiskt arbete pågår med att successivt sänka temperaturen i befintligt fjärrvärmenät och de senaste 15 åren har framledningstemperaturen i genomsnitt gått från 90 grader C till 80 grader C och idag är Malmös fjärrvärmenät ett av de nät i Sverige som har lägst framledningstemperatur och arbetet med att ytterligare sänka temperaturer fortsätter. Befintligt fjärrvärmenät har goda förutsättningar för att ta tillvara framtida spillvärmeflöden i Malmö hamn.	kan även åstadkommas i befintligt nät och behöver inte innebära något nytt och separat.
	Mycket bra att sektorkoppling adresseras på ett tydligt sätt. Det hade varit önskvärt om det nämns att det redan finns en stark sektorkoppling mellan el och värme i Malmö, främst via de systemnyttor som fjärr- och kraftvärme bidrar med genom att avlasta elsystemet samt genom produktion av el när det behövs som mest. Det finns även en stark sektorkoppling mellan avfall och fjärrvärme via Sysavs verksamhet, vilket delvis adresseras i avsnittet om Industriell symbios.	Kommer läggas till att detta redan finns till viss del.
Kustbevakningen	Kustbevakningen, som även fortsatt har intresse av att bedriva verksamhet i hamnområdet, utgår från att partsdiskussionerna med oss om vår verksamhet kommer att fortsätta i särskild ordning och har i övrigt inga synpunkter att anföra	Det är noterat.

Sjöfartsverket	Har svarat att de inte har några synpunkter.	
-----------------------	--	--