



# MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

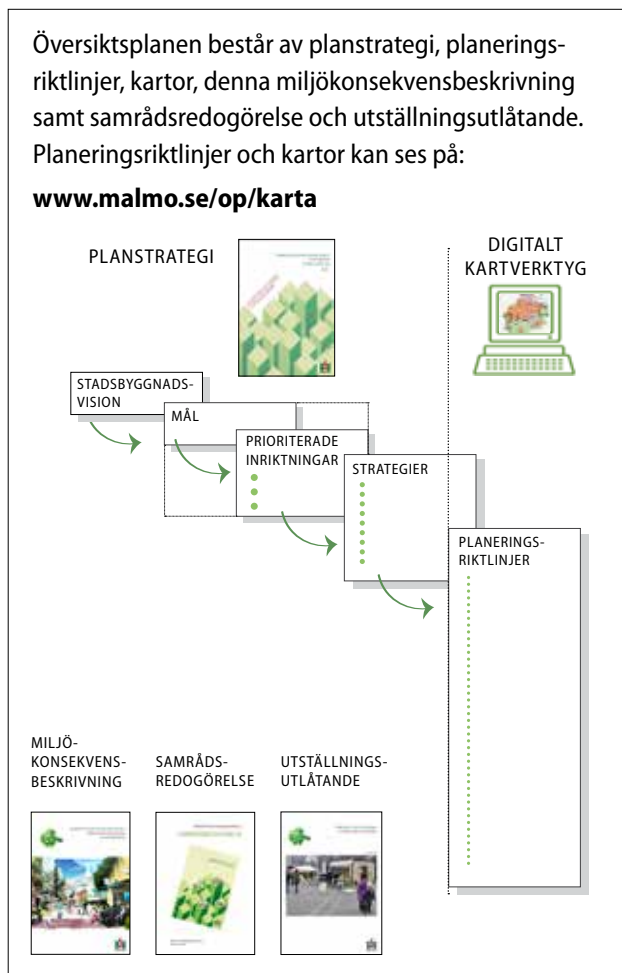
till  
Översiktsplan för Malmö

maj 2014



## Innehåll

<b>Sammanfattning och samlad bedömning</b> . . . . .	4
<b>Avgränsning</b> . . . . .	5
<b>Alternativ</b> . . . . .	6
<b>Övergripande mål och prioriterade inriktningar</b> . . . . .	8
<b>Strategier</b> . . . . .	10
<b>Planeringsriktlinjer och kartor</b> . . . . .	15
<b>Miljö kvalitetsnormer</b> . . . . .	20
<b>Miljökonsekvenser i relation till miljömål</b> . . . . .	24
<b>Åtgärder för att minska negativ miljöpåverkan</b> . . . . .	26
<b>Uppföljning</b> . . . . .	26



## Vad är en miljökonsekvensbeskrivning ?

Konsekvenserna av en översiktsplan ska enligt Plan- och bygglagen (PBL) kunna utläsas av planförslaget. En miljöbedömning ska också göras enligt Miljöbalken. En översiktsplan bedöms alltid innebära en betydande miljöpåverkan vilket medför att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) alltid ska göras.

Miljökonsekvensbeskrivningen ingår som en bilaga till planförslaget. MKBn kommer inte att antas av kommunfullmäktige men är ett väsentligt beslutsunderlag vid antagande av översiktsplanen. MKBn utgör därtill ett stöd i fortsatta planeringsprocesser.

Kommunstyrelsen har ansvaret för kommunens översiktliga planering. Kommunstyrelsen är beställare och leder arbetet med översiktsplanen. Översiktsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats av strategiavdelningen vid Stadsbyggnadskontoret.

Miljökonsekvensbeskrivningen har efter utställning av översiktsplanen uppdaterats och i vissa avseenden förtydligats och kompletterats. I bilaga redovisas en särskild sammanställning av miljöbedömningarna enligt Miljöbalken 6 kap 16§.

### Kontakt

Tor Fossum, strategiavd., Stadsbyggnadskontoret  
telefon: 040 34 22 47  
e-post: [tor.fossum@malmo.se](mailto:tor.fossum@malmo.se)

### Produktion

Malmö, maj 2014

Omslagsbild: Džiugas Lukoševičius

# Bakgrund och syfte

Malmös nya översiktsplan beskriver övergripande mål, strategier och planeringsriktlinjer för att styra användningen av mark, och vattenområden inom kommunens gränser. Strategier och planeringsriktlinjer är framtagna för att bidra till att konsekvenserna av planens genomförande som helhet ska bli positiva för miljö, såväl som socialt och ekonomiskt.

Genomförande av planen kan ge både positiva och negativa miljöeffekter och bådadera redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar frågeställningar på en översiktlig nivå motsvarande vad översiktsplanen anger. Beskrivningen ska peka på vilka konsekvenser som behöver studeras närmare i fortsatt planering.

Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekterna som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållning med mark, vatten, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. En samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön ska finnas beskriven utifrån vad som framkommit i MKB:n (Miljöbalken 6 kap. 3 § MB).

## Metod och process

Miljökonsekvensbeskrivningens upplägg följer i huvudsak översiktsplanens disposition. Övergripande mål, prioriterade inriktningar, strategier och planeringsriktlinjer har konsekvensbeskrivits. Utöver dessa fokuseras på miljökvalitetsnormer och buller, säkerhet och riskfaktorer. Bedömning har gjorts av hur översiktsplanen följer nationellt och regionalt uppsatta miljökvalitetsmål, samt *Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020*.

Miljökonsekvenserna har i första hand bedömts utifrån ett helhetsperspektiv. Det är väsentligt att olika miljöaspekter och konsekvenser på särskilda platser betraktas i ett större sammanhang, såväl geografiskt som tidsmässigt. Miljökonsekvenser måste också ses i sammanhang med sociala och ekonomiska aspekter.

Miljöförhållanden och miljöns sannolika utveckling om den nya översiktsplanen inte genomförs, behandlas i punkten "Alternativ".

Översiktsplaneringen är en kontinuerligt pågående process där analyser av miljöaspekter och bedömningar av olika alternativ görs successivt under lång tid. En avvägning av miljökonsekvenser har gjorts kontinuerligt i arbetet med översiktsplanen från framtagande av samrådsunderlaget till utarbetande av kartor och planeringsriktlinjer. Samrådsunderlaget innehöll en kortfattat beskrivning av sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser. Arbetet med en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning, enligt de formella kriterier som anges i Miljöbalken, inleddes efter samrådet parallellt med att planstrategin reviderades, planeringsriktlinjer och kartmaterial togs fram. Samråd har hållits med kommunala förvaltningar och Länsstyrelsen om avgränsning, alternativ och detaljningsnivå.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska enligt Miljöbalken 6 kap. 12 § innehålla

1. en sammanfattning av planens eller programmets innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program,
2. en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs,
3. en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,
4. en beskrivning av relevanta befintliga miljöproblem som har samband med ett sådant naturområde som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön,
5. en beskrivning av hur relevanta miljö-kvalitetsmål och andra miljöhänsyn beaktas i planen eller programmet,
6. en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter,
7. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan,
8. en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
9. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför
10. en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1-9.

# Sammanfattning och samlad bedömning

Översiktsplanen ska möjliggöra en utbyggnad av Malmö som ska klara en fortsatt befolkningsökning under de kommande decennierna. En stor del av behovet kan rymmas inom ramen för återstående kapacitet enligt nu gällande översiktsplan. Det tillkommande behovet kan tillgodoses på olika sätt. Huvudinriktningen ska vara att bygga tätare i existerande bostads- och verksamhetsområden. Barriärer kan överbryggas och staden läkas samman. Samtidigt ska staden bli grönare.

I översiktsplanen ligger förslag till satsningar på vidareutveckling av kollektivtrafiken kombinerad med mer bebyggelse i anslutning till kollektivtrafikstråk och i stationsnära lägen. Utvecklingen ska stärka den blandade staden med arbetsplatser, verksamheter och service inom stadsstrukturen. Störande verksamheter och energiproduktion ska lokaliseras i särskilda verksamhetsområden. Planen ger möjlighet för etablering av förnybar energiproduktion för att klara stadens högt ställda miljömål.

## Konsekvenser

En tätare stad är mer resurssnål än en utbredd. Den ger förutsättningar för fler människor att få kortare avstånd till arbete, service, besöks- och mötesanläggningar, arenor och annat. Fler får möjlighet att gå och cykla i sitt dagliga liv och kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig. Även bättre regional kollektivtrafik ger förutsättningar för mer miljövänligt resande. Bilberoendet kan minska, hälsoläget förbättras och de negativa effekterna på klimat och lokal miljö begränsas. Återanvändning av urbaniserad mark minskar behovet av att exploatera natur och jordbruksmark.

Att bygga tätare i existerande stadsmiljö kan ge konsekvenser för kulturmiljön. Genom att beakta kulturmiljövärden tidigt i planeringsprocesser finns goda möjligheter att bidra till en positiv förändring där existerande kulturmiljövärden förstärks och nya tillskapas. Enligt översiktsplanen och i linje med *Naturvårdsplan för Malmö* ska arealen mark med höga naturvärden öka och om existerande naturmark tas i anspråk ska värdena kompenseras så att naturvärdena som helhet inte minskar.

Ett av de uppställda målen i miljöprogrammet är att Malmö ska vara försörjt med lokalt producerad förnybar energi år 2030. Det kräver satsningar på vindkraft och andra energikällor som inte ger utsläpp av växthusgaser. Trafikstrategin i översiktsplanen strävar till att minska andelen resor som sker med bil vilket också ger positiva konsekvenser för utsläpp och luftföroreningar och buller.

## BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

De aspekter av översiktsplanen som bedöms ha betydande miljökonsekvenser är effekter av trafik och transporter i kombination med att staden byggs tätare. Strategin att bygga en mer koncentrerad stad ger en totalt sett minskad miljöpåverkan. Lokalt kan dock den täta staden ge problem med buller och utsläpp till luft och vatten som kan innebära att människor utsätts för betydande miljöpåverkan. Med trafikmiljöprogram och andra program verkar kommunen systematiskt för en mer hälsosam lokal miljö. Åtgärdsprogram i samverkan med statliga myndigheter och Skånetrafiken är ytterligare en väg att begränsa miljöpåverkan i Malmö. Om åtgärdsprogram följs och riktvärden för buller beaktas i fortsatt planering kan betydande miljöpåverkan undvikas. Regional samsyn kring planering för att nå miljömålen kan minska inpendling till Malmö med bil.

## MILJÖKVALITETSMÅL OCH MILJÖKVALITETSNORMER

Översiktsplanen beaktar de nationella miljö kvalitetsmål. Målen med störst relevans är "Minskad klimatpåverkan", "God bebyggd miljö", "Ett rikt odlingslandskap". Översiktsplanen beaktar också Länsstyrelsen i Skånes regionala utmaningar och de åtgärder som bedöms centrala för att nå målen i länet. Översiktsplanen är framtagen med Malmös miljöprogram, energistrategi och trafikmiljöprogram som grund, med kraftiga satsningar på etablering av produktion av förnybar energi, utveckling av kollektivtrafik och cykelvägar, samt för mer bebyggelse i stationsnära lägen. En förutsättning för översiktsplanens genomförande är att miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten beaktas.

Jämfört med alternativen anger översiktsplanen en utveckling som har större möjlighet att minska bilberoendet och spara åkermark, och därigenom nå fler miljö kvalitetsmål och beakta miljö kvalitetsnormerna på ett systematiskt och åtgärdsinriktat sätt.

## Avgränsning

Översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning fokuserar på de frågor som kan innebära betydande miljö påverkan på övergripande nivå. Konsekvenser på mer detaljerad nivå är mer relevanta att göra i kommande fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner.

Strategier och planeringsriktlinjer i översiktsplanen är formulerade på ett sådant sätt att utfallet ska bli positivt om de i alla led följs, för såväl miljö som ekonomiskt och socialt. I delar kan dock översiktsplanens förslag leda till negativa effekter. Detta tas upp och behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Eftersom det är översiktsplanen som ska miljökonsekvensbeskrivas är det i första hand de konsekvenser som uppkommer om planen efterlevs som tas upp. Bedömningen görs således utifrån förutsättningen att planen kan genomföras till alla väsentliga delar. Det betyder att konsekvensbeskrivningen tar upp flera positiva miljökonsekvenser.

Då översiktsplanen i sig själv inte helt råder över verkligheten och vad som faktiskt kommer att hända, är en annan utveckling möjlig, en utveckling som kan leda till andra konsekvenser än de som översiktsplanen har som mål. Det finns en mängd osäkerhetsfaktorer och omständigheter som i hög grad påverkar samhällsutvecklingen, till exempel omvärldens förändringar, ekonomiska möjligheter, statliga insatser och ingripanden, invånarnas beteendemönster, attityder och konsumtionsvanor, förändringar i näringsliv och marknad, sociala faktorer med mera. Det finns skäl att beskriva flera olika möjliga utfall och konsekvenser eftersom det sätter översiktsplanens intentioner i perspektiv. Konsekvensbeskrivningen tar därför upp en del andra tänkbara scenarier som planen inte styr över och beskrivningen redogör för hur dessa kan motverkas av aktivt agerande i enlighet med översiktsplanen och andra handlingsplaner och program som Malmö stad arbetar med.

Eftersom de olika nivåer som beskrivs i det följande i flera fall samverkar och syftar till att leda mot samma mål, finns det ett visst mått av upprepning.

### Geografisk avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar i första hand Malmö stads geografiska område, inklusive havet. Där aspekter måste ses i ett regionalt sammanhang lyfts detta fram inom sakområdet.



Markanvändning för bebyggelse (blandad stadsbebyggelse, särskilda verksamhetsområden) samt natur, rekreation och odling. Se kartan på [www.malmo.se/op/karta](http://www.malmo.se/op/karta)

## Tidsavgränsning

Översiktsplanen ska utgöra ett styrande dokument för utvecklingen av Malmö i det långa perspektivet, i detta fall satt till två decennier. Tidsperspektivet gör att konsekvenserna bedöms på en översiktlig nivå. De reella konsekvenserna av genomförandet av planen kommer att påverkas av förändrade förutsättningar, hur samhället och miljön ändras under tidsperioden.

## Bedömda miljöaspekter

De miljömässiga konsekvenserna har utgått ifrån nationella, regionala och lokala miljömål och beskriver de betydande konsekvenser som mål, inriktningar, strategier och planeringsriktlinjer ger för risker och störningar. Fokus har särskilt lagts på konsekvenser för människors hälsa, luftkvalitet, buller samt klimatpåverkan. Dessa aspekter bedöms som särskilt kritiska i relation till planens genomförande.

# Alternativ

## Nollalternativ

Enligt PBL ska planförslaget i miljökonsekvensbeskrivningen jämföras med ett så kallat nollalternativ, vilket innebär att gällande planer fortsätter att verka utan förändringar. Malmös nuvarande översiktsplan består av två delar, dels *Översiktsplan för Malmö 2000* (antagen 2000) och *Malmö 2005 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan* (antagen 2006). Den nya översiktsplanen anger inga avgörande skillnader jämfört med gällande planer; inriktningen är att i huvudsak fortsätta enligt de principer som lades fast i ÖP2000 och Malmö 2005. På några punkter anger dock översiktsplanen nya eller tydligare inriktningar för att stärka en positiv utveckling för miljö, socialt och ekonomiskt:

- en mer accentuerad inriktning på att bygga staden tätare
- målformuleringarna i *Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020* programmerar översiktsplanen
- starkare fokus på Malmös sociala utveckling
- satsning på mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik i form av spårvägar
- en tydligare strategi att genom kompletterande bebyggelse bygga samman stadsdelar och bygga bort fysiska barriärer
- Malmös profil som grön stad ska stärkas bland annat genom mer vegetation i stadsrummen och utveckling av nya parker och naturområden
- offensiv satsning på vindkraft och annan förnybar energi



Nollalternativet innebär att nu gällande översiktsplan fortsätter att gälla utan förändring.

Nollalternativet kan innebära något mindre risk för försämrad luftkvalitet och ökat buller lokalt i stadsmiljön, eftersom gällande plan inte har lika starkt fokus på att bygga staden tätare. Nollalternativet kan å andra sidan innebära att staden inte får skapa en socialt hållbar och attraktiv stad med kollektivtrafknära bebyggelse, vilket kan medföra att fler verksamma i Malmö flyttar till kranskommunerna. Det leder i sin tur till mer inpendlingstrafik vilket ökar buller och luftföroreningar. Om spårvägar ej införs finns risk att staden inte kan erbjuda en konkurrenskraftig kollektivtrafik som kan ta andelar från biltrafiken. Om planförslagets satsningar på förnybar energi, i första hand vindkraft och biogas, inte kommer till stånd finns risk att stadens mål om att bli självförsörjande med lokalt producerad förnybar energi inte kan uppfyllas. Som helhet kommer resursförbrukning och utsläpp av exempelvis koldioxid att bli större i nollalternativet jämfört med planförslaget. Nollalternativet relaterar ej till nya beslut om nationella och lokala miljömål.

## Andra alternativ

I det kontinuerliga arbetet med översiktlig planering görs ständigt avväganden av olika alternativ. Efter *Malmö 2005 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan*, har ett antal tematiska PM, planer och program tagits fram som alla ligger till grund för översiktsplanen. Strategiska vägval gjordes i samband med dialog-PM 2009:1 "Hur kan Malmö växa hållbart", där tre alternativ vägdes mot varandra; 1. "Att växa Inåt", 2. "Att växa utåt", och 3. "Både inåt och utåt". Översiktsplanen följer i huvudsak strategin "Att växa inåt", då denna bedömts vara den bästa ur såväl miljö-, som ekonomiska och sociala aspekter.

**Alternativet "att växa utåt"** är en tänkbar möjlighet att värdera miljökonsekvenserna av översiktsplanen gentemot. Alternativet innebär att kollektivtrafikstråk i staden förlängs söderut där stråken består av utbyggnadsenheter – nya tätorter – som delvis överlappar varandra. Söder om staden finns många konkurrerande intressen, bland annat riksintressen som gör att det inte är givet att områdena kan tas i anspråk för bebyggelse. Alternativet kan motiveras av att lägga ut ny bebyggelse på åkermark i vissa avseenden innebär enklare planeringsprocesser än att bygga i existerande stadsdelar. Alternativet innebär dock att en stor del av åkermarken utanför Yttre Ringvägen tas i anspråk för bebyggelse. En mer utspridd bebyggelsestruktur kan leda till mer biltrafik i stadens centralare delar. Även om utbyggnaden koncentreras längs nya kollektivtrafikstråk kommer en utspridd struktur sannolikt innebära ökat resande med bil på grund av större avstånd till målpunkter i staden. Att växa utåt ger sämre chanser att uppnå miljömålen "*Minskad klimatpåverkan*" och "*Ett rikt odlingslandskap*".

Ytterligare ett alternativ är **att kraftfullt begränsa byggandet av bostäder och arbetsplatser** i hela Malmö. En sådan inriktning skulle kunna motiveras med antagandet att ny bebyggelse generellt ökar risken för att miljö kvalitetsnormer överskrids genom att det alstrar mer trafik och försämrar luftkvaliteten, att bullerproblematik inte går att åtgärda för nya bostäder samt att åkermark ska sparas för framtiden. Alternativet att begränsa byggandet i Malmö skulle sannolikt kunna få vissa positiva miljöeffekter lokalt och kortsiktigt avseende luft och buller. Bilresandet inom staden skulle troligtvis lättare gå att begränsa på kort sikt eftersom inflyttningstakten skulle sjunka. Alternativet skulle å andra sidan ge betydande negativa konsekvenser för samhällsutvecklingen i hela södra Sverige. Staden skulle få en alltmer ansträngd social situation med ökad bo-stadsbrist och trångboddhet. Möjligheten att öka basen för malmöbornas försörjning skulle minska, stadens attraktivitet sjunka och den kommunala ekonomin försämrats. och de ekonomiska möjligheterna att realisera en del miljö satsningar minska.

Ett lokalt byggstopp i Malmö skulle troligen innebära att mer bostäder istället skulle uppföras på åkermark i andra delar av regionen, och eftersom fler skulle tvingas bosätta sig på allt längre avstånd från Malmö skulle inpendlingen öka, förmodligen i hög grad med bil. Malmös mål att minska biltrafiken skulle därmed sannolikt inte gå att uppfylla och istället skulle det innebära påfrestningar på Malmös gatunät och en försämrad situation avseende såväl buller som luftkvalitet. På sikt skulle alternativet resultera i en negativ socio-ekonomisk trend för regionen som med all sannolikhet skulle ha en negativ inverkan på möjligheterna att genomföra nödvändiga åtgärder för att minska Malmös och regionens miljö påverkan generellt. Alternativet vill utifrån ett helhetsperspektiv leda till avsevärda negativa konsekvenser, såväl ekonomiskt och socialt som för miljön på sikt.

# Övergripande mål och prioriterade inriktningar

Malmö ska vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad och en attraktiv plats att, besöka, verka och bo i. Ett mål med hög prioritet är att förstärka den ekonomiska basen för malmöbornas försörjning. Malmö ska vara motor i regionen som tillsammans med Köpenhamn och Lund utvecklar konkurrenskraft och grön tillväxt. Miljömålen innebär bland annat minskade utsläpp av växthusgaser, hållbart nyttjande av naturtillgångar och att Malmö helt ska försörjas med förnybar energi på 2030-talet. Målet är att skapa en robust stadsstruktur för en växande befolkning och samtidigt fortsätta utvecklas som en attraktiv och hållbar stad.



Malmö ska vara en attraktiv och hållbar stad socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Det ena målet kan inte uppnås utan de andra. Utan fungerande ekosystem finns inga förutsättningar att nå ekonomisk och social hållbarhet. Att utveckla ekologiskt hållbara system och strukturer kräver goda ekonomiska villkor. Ekonomisk tillväxt är en förutsättning för att skapa arbetstillfällen vilket ökar den sociala hållbarheten. Stor differens i livsvillkor mellan invånarna inverkar negativt på den ekonomiska situationen och en stad i social obalans kommer med tiden att förlora sin attraktivitet. Att ta tillvara stadens sociala kapital bidrar till ekonomisk tillväxt. Satsningar på ekologisk hållbarhet kan fungera som motor för social hållbarhet, medan denna i sin tur i vissa fall är en förutsättning för ekologisk hållbarhet.

Målen beskrivs i planstrategin under rubrikerna *Social balans och goda livsbetingelser*, *Ekonomisk dynamik och hållbarhet* och *Resurseffektivt samhälle och ekologisk uthållighet*. Det senare bygger på målen i Malmös miljöprogram och regionala och nationella mål. Målen är att staden ska försörjas med förnybar energi, klimatpåverkan ska minska, staden ska bli mera resurssnål, biologisk mångfald ska bevaras och stärkas, jordbruksmark och naturvärden ska värnas och vattentillgångar ska skyddas. Goda vistelsemiljöer, ren luft och låga bullernivåer ska uppnås.

## EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD

En övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Resurser ska sparas genom att bygga staden tätare. Malmö är en stad som kan vara "nära" ur flera olika synvinklar. Den täta staden ska vara flexibel och yteffektiv. Malmö ska byggas som en funktionsblandad stad för ett intensivt och rikt stadsliv. En tät stad ger bättre underlag för samhälls- och kommersiell service. Förtätning ska inte ske på bekostnad av gröna miljöer och närhet till gröna stadsrum ska öka med nya parker och utveckling av de nuvarande. Närproducerad förnybar energi ska främjas på olika sätt.

## REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING

Malmö ska bli ett regionalt tillväxtcentrum genom satsning på grön tillväxt i ett regionalt Öresundsperspektiv, en nod i arbetsmarknadsregionen som i hög grad försörjer omlandet med arbetsplatser. Förutsättningen är att bostäder och arbetsplatser huvudsakligen lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen.

Det ska skapas plats för ett mångsidigt näringsliv, där huvuddelen av arbetsplatserna finns i den blandade staden. Cleantech, besöksnäring, handel, logistik och huvudkontor är några profilområden. Malmö ska stärka sin roll som utbildnings- och forskningsstad där Malmö högskola ska ges möjlighet att utvecklas på centralt belägna platser.



## STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK ARENA

Stadsrummet är viktigt för en god samhällsutveckling, som gemensam kontakt-yta för möten och för att stimulera demokrati och delaktighet. Fler mötesplatser behöver skapas och trygghet och jämställdhet i stadsrummet öka. Barriärer ska brytas och stråk förstärkas. Det ska vara möjligt att nå hela staden och dess olika attraktioner genom att åka kollektivt, cykla eller gå. Attraktiva gaturum inbjuder till lägre hastigheter, minskar säkerhetsrisker och utsläpp till närmiljön. Träd och grönska i gatumiljön bidrar till bättre luftkvalitet, ger skugga och bidrar till bättre hälsa. Mångsidigt utbud av grönskande stadsrum och parker för rekreation, idrott och lek, ska finnas inom korta avstånd från bostaden. Folkhälsan ska främjas genom närhet till grönska, parker och rekreation.

## Konsekvenser

Sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarhetsmål är viktiga för att uppnå en hållbar samhällsutveckling. Målen och prioriterade inriktningar är ett led i att uppfylla nationella, regionala och lokala miljömål och ett resultat av Malmös långsiktiga arbete inom en rad målområden. Konsekvenserna om målen uppfylls är givetvis positiva, både i förhållande till miljö kvalitetsmålen, miljö kvalitetsnormer och därmed människors livsbetingelser och hälsa.

Konsekvenser av satsningar på ökad produktion av förnybar energi och på ett resurssnålt transportsystem med fokus på gång- cykel- och kollektivtrafik är minskade utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser samt minskad belastning från trafiken på luftkvalitet och buller. Omläggning till mer spårburen trafik och satsningar på cykelinfrastruktur ger flera andra positiva konsekvenser, till exempel kring stadens attraktivitet och folkhälsa.

En väsentlig konsekvens är att inriktningen på att bygga den existerande staden tätare sparar åkermark och säkrar möjligheter för lokal matproduktion i framtiden. Andra konsekvenser av inriktningarna är en generellt mer resurseffektiv stad. Grönska i stadsbilden samt inslag av gröna väggar och tak, har en positiv effekt på klimatanpassningen lokalt genom fördröjning, nedkylning och skuggning. Närhet till grönska och rekreation ger positiva effekter på folkhälsan. När den existerande staden byggs tätare finns risk för negativ påverkan på luftkvalitet och buller från trafiken. För att minska dessa effekter vidtas åtgärder såväl lokalt som i ett helhetsperspektiv.

Att verka som motor för tillväxt och sysselsättning kan ge både positiva och negativa miljökonsekvenser. Det är viktigt att skapa arbetsplatser och inriktningen ger positiva sociala och ekonomiska effekter både för staden och regionen. En inriktning på grön tillväxt, det vill säga ekonomisk tillväxt som bidrar till minskad miljöpåverkan eller ger effektivare användning av resurser kan negativa effekter motverkas. Stimulans av branscher som arbetar med hållbarhetslösningar inom miljöområdet kan ge positiva resultat i Malmös arbete med hållbarhet.

Samtidigt kan inriktningen innebära en ökad inpendling till staden, både för arbete och till besöksmål. För att motverka negativa konsekvenser av detta är det viktigt med regional samverkan i syfte att nå en samsyn i regionen kring miljömålen. Det kan bidra till att ökad inpendlingen i första hand sker med kollektivtrafik så att användning av bil för resor till arbete och besök minskar. Utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik är ett väsentligt inslag i denna strategi. Logistik-satsningar alstrar tunga transporter som kan ha negativ effekt på luftkvaliteten i och omkring Malmö. För att minska negativ påverkan ska Malmö stad verka för att mer tunga transporter överförs till järnväg.

# Strategier

Översiktsplanen omfattar ett flertal strategier inom olika sakområden, framtagna för att uppnå de övergripande målen. I miljökonsekvensbeskrivningen grupperas de strategier som bedöms ha miljöpåverkan tematiskt och konsekvensbeskrivs samlat. Strategierna samverkar i de flesta fall. Miljökonsekvenserna av ÖP2012 bedöms utifrån strategiernas samlade påverkan med ett långsiktigt helhetsperspektiv.

## Malmö i regionen

- *Malmö Köpenhamn*
- *Skåne och MalmöLundregionen*



Malmö är en viktig aktör på många regionala arenor. Utveckling i Malmö påverkar miljön i regionen och vice versa.

### KONSEKVENSER

Strategin att utveckla regionens attraktionskraft och stärka tillväxten ska ge positiva sociala och ekonomiska effekter genom att ökade möjligheter till sysselsättning, utbildning och kultur. Regionförstoring och ökat regionalt utbyte kan leda till negativa konsekvenser i form av risk för sämre luftkvalitet och mer buller på grund av ökade transporter. Speciellt utökning av flyg- och hamntrafik riskerar att resultera i högre koldioxidutsläpp. Flygtrafiken ligger dock utanför Malmö stads rådighet.

Samverkan med Köpenhamn och kringliggande kommuner är naturlig och nödvändig och ger möjlighet till att gemensamt arbeta för bättre miljö. Köpenhamn och Malmö samverkar exempelvis kring etablering av vindkraft i Öresund. Gemensamt agerande kring infrastruktur och kollektivtrafik bedöms kunna leda till positiva miljökonsekvenser. Att bygga ut en regional infrastruktur för kollektivtrafik och miljövänligare godstrafik kräver insatser även från staten. Om statliga investeringar uteblir finns risk för att andelen biltrafik ökar, såväl inom staden som för arbetspendling, med ökade utsläpp och buller som resultat.

Risker finns att regionala samarbeten kring långsiktiga miljömål inte får genomslag i övriga delar av regionens planering vilket kan påverka Malmö negativt genom ökad inpendling med bil. Det kan minska möjligheten att uppnå Malmö miljösmål.

## Blandad stad

- *Tätare stad och mer funktionsblandning*
- *Bostadsbyggande*
- *Offentlig service*
- *Kultur och fritidsaktivitet*
- *Mötesplatser i stadsrummet*

### KONSEKVENSER

En konsekvens av översiktsplanens strategier att möjliggöra befolkningsökning och tillväxt inom den existerande staden är fler människor och mer trafik på samma yta. I detta ligger ett flertal utmaningar för stadsplaneringen. För att det inte ska leda till negativa miljökonsekvenser måste gång- cykel- och kollektivtrafik ta en större andel av trafiken som helhet. För att motverka negativa följder ska tätare bebyggelse därför koncentreras i stationsnära lägen, samt i anslutning till starka kollektivtrafikstråk. Staden ska göras mer gång- och cykelvänlig bland annat genom ny bebyggelse i anslutning till infartsleder. Därmed kan barriärer brytas och trafikens tempo sänkas. Bostadsbyggande i lägen med mycket trafik kan dock innebära negativ påverkan på människors hälsa genom försämrad luftkvalitet och ökat trafikbuller. För att uppnå

miljökvalitetsnormer för luft och minska buller arbetar Malmö stad med åtgärder såväl lokalt i de enskilda fallen som långsiktigt och övergripande. Kommunens nyligen framtagna *Tillämpningsskrift om trafikbuller* (godkänd av Stadsbyggnadsnämnden 2012) ska följas. Satsningar på ett resurseffektivt transportsystem ger minskad belastning från trafiken och en tätare och mer funktionsblandad stad ger kortare avstånd och möjligheter att välja andra färdmedel än bilen.

Existerande verksamheter i den blandade staden med miljöfarlig verksamhet är en riskfaktor. Vid stadsförnyelse och etableringar intill befintliga industrier eller transportleder för farligt gods ska olycksrisker i första hand hanteras genom att vidta konsekvensreducerande åtgärder inom det nyexploaterade området. Vid omvandling av tidigare industriområden finns risk för spridning av gifter från markföroreningar. Åtgärder vidtas om halter ligger över generella riktvärden.

Det finns också en risk att parker, naturvärden och fritidsanläggningar påverkas när den existerande staden ska byggas tätare. Detta kan ge negativa konsekvenser för natur, biologisk mångfald, kulturmiljö samt för folkhälsan. Negativa effekter kan motverkas genom att översiktsplanens prioriteringar följs och planeringsriktlinjer kring bland annat kompensationsåtgärder efterlevs.

## Handel och näringsliv

- *Plats för och näring till näringslivet*
- *Handel och besöksnäring*

### KONSEKVENSER

Utvecklingen av handel och näringsliv är viktig för Malmö, inte minst med tanke på att skapa arbetsplatser, öka sysselsättning och öka basen för malmöbornas försörjning. Dessa positiva sociala och ekonomiska konsekvenser ska vägas mot eventuella negativa miljökonsekvenser.

Ett växande näringsliv och en förstärkning av Malmö som handels- och besöksort medför sannolikt mer resande och fler transporter av olika slag som, om de till stor del sker med bil, kan medföra försämring av luftkvalitet och bullersituation. För att begränsa dessa negativa effekter arbetar Malmö stad för att så långt som möjligt lokalisera besöksintensiva verksamheter i stationsnära lägen. Genom att inte planlägga nya renodlade externa handelscentra och att nya etableringar av dagligvaruhandel i första hand ska ske där människor bor och i anslutning till stationsnära lägen kan effekten av ökad handel på bilresandet begränsas.

Därtill arbetar Malmö stad genom sin näringslivspolitiska strategi för att stimulera branscher inom t ex cleantech och life science som kan bidra till en hållbar stadsutveckling, miljömässigt och socialt.

## Park, natur och odling

- *En grönare stad*
- *Grönstruktur*
- *Naturresurser och naturvärden*
- *Landsbygd och jordbruk*

### KONSEKVENSER

ÖP2012 lägger upp till att stärka de gröna värdena i staden samtidigt med förtätning. Nya stora parker ska skapas, och boende i Malmö ska ha tillgång till grönytor i olika skalor nära sin bostad. Konsekvenserna är positiva för människors hälsa. Utökad grönska i staden har också positiva effekter på klimatet lokalt, genom att ta upp föroreningar i luft, ge skugga och vindskydd. Grönytor kan ha fler funktioner och



Inom Malmö stad finns tre Natura 2000-område. Områdena Falsterbo–Foteviken och Tygelsjö–Gessie sammanfaller nästan helt med varandra. Östra delen av Limhamns kalkbrott är fastställt som Natura 2000-område.



Naturvårdsplan för Malmö redovisar områden, både i tätorterna och på landsbygden, som har höga naturvärden. Naturvårdsplanen utgör ett underlag till översiktsplanen.

användas som översvämning- och infiltrationsytor vid kraftiga regn. Grönska i staden är också en förutsättning för biologisk mångfald.

Malmö är till ytan en liten kommun med i huvudsak stadsbebyggelse och åkermark inom kommungränserna. Särskilt värdefulla naturvärden skyddas genom Natura 2000 områden, och utöver det har kommunen upprättat kommunala naturreservat. *Naturvårdsplan för Malmö* eftersträvar att öka arealen med höga värden, och skydda, utveckla och nyskapa biotoper och pekar ut områden med höga naturvärden. Konsekvenserna av arbetet bedöms som positiva för att bevara och stärka den biologiska mångfalden.

Konsekvensen av att staden i huvudsak ska växa inåt är att åkermark sparas. Stora delar av jordbrukslandskapet utgör riksintressen för kulturmiljö- och naturvård som därmed skyddas. Strategin förordar en omläggning till ett mer miljöanpassat jordbruk. Strategin lägger också upp till att jordbrukslandskapet ska bli mer tillgängligt och därmed ge ökade rekreativa kvaliteter i stadens närområde. Jämfört med nollalternativet tas mindre jordbruksmark utanför Yttre Ringvägen i anspråk för andra ändamål. Översiktsplanen redovisar jämfört med gällande ÖP ca 200 ha mer odlingsmark. Alternativet att växa utåt skulle även ta mer jordbruksmark i anspråk.

## Trafik och mobilitet

- *Trafikmiljö och prioriteringar mellan trafikslag*
- *En stad för fotgängare*
- *Cykelstaden*
- *Kollektivtrafik*
- *Hållbar bilism och godstransporter*

### KONSEKVENSER

Strategierna för trafik och mobilitet är utvecklade både som en konsekvens av förtätning av staden och för att fler ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Strategierna ger positiva miljökonsekvenser med minskad klimatpåverkan som resultat, minskade utsläpp av växthusgaser och lägre trafikbullernivåer. Strategierna är också i linje med regionala prioriteringar för att nå miljökvalitetsmålen och Malmö stads miljömål. Människors hälsa påverkas också positivt.

Det finns risk att människor inte väljer de färdstätt strategierna lägger upp till, och beteendepåverkande åtgärder är viktiga i samband med genomförandet. Beroende på planering och utveckling i grannkommuner och hur den regionala kollektivtrafiken realiserar och fungerar finns risk att pendling med bil kan komma att öka.

Det finns risker vid omvandling av infartsleder och huvudgator till stadsgator, i förhållande till miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och buller. Malmö stad arbetar aktivt med att minska negativa effekter från trafiken för att se till att fastställda miljökvalitetsnormer följs. Omvandling måste också beakta trafiksäkerheten och ske så att risk för trafikolyckor minskar. I ett nyligen igångsatt arbete med en *Trafik och mobilitetsplan* kommer frågor kring hållbar trafik att hanteras med ett helhetsperspektiv på hela stadens gatunät.

## Risk och säkerhet

- *Risk och säkerhet*

### KONSEKVENSER

Risikonflikter kan uppstå vid exploatering i befintlig stadsmiljö där det finns farliga verksamheter. 16 anläggningar i eller i anslutning till Malmö har klassats av länsstyrelsen som farlig verksamhet enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor. Ett uppmärksamhetsavstånd på 150 m ifrån dessa har definierats och redovisas i

underlag till översiktsplanen. Vid nybyggnation eller ändring av en verksamhet ska riskbedömning göras och ev konsekvensreducerande åtgärder vidtas.

På vissa platser där en omvandling föreslås till blandad stadsbebyggelse och ny bostadsbebyggelse, kan förutsättningarna behöva förändras för att möjliggöra en sådan förändringsprocess. Det kan avse industribuller, markföroreningar miljöfarliga verksamheter eller andra risker. I enskilda fall kan handlingsplaner behöva upprättas i tidiga planeringsskeden för att säkerställa platsens lämplighet för omvandling och så att miljökvalitetsnormer kan uppnås och risker undvikas.

Nya farliga verksamheter ska lokaliseras till särskilda verksamhetsområden. Transportleder för farligt gods är uppmärksammade i planeringsriktlinjerna och bebyggelsefria avstånd samt minimiavstånd till tät stadsbebyggelse, skolor och förskolor är definierade. Staden verkar för ett nytt yttre godsspår realiseras för att minimera riskerna från transport av farligt gods på järnväg.

## Energi och resurshushållning

- *Lokalt producerad förnybar energi*
- *Slutna Kretslopp och hållbar avfallshantering*
- *Resurseffektivt och miljövänligt byggande*

### KONSEKVENSER

Översiktsplanen ger utrymme för lokal produktion av förnybar energi, i första hand genom att avsätta plats för etablering av havs- och landbaserad vindkraft. Strategierna bygger på Malmö stads miljömål och är därmed i linje med eller i framkant av nationella och regionala mål om omställning till förnybar energiproduktion. Planen medger också plats för biogasproduktion och omställning till förnybar energi vilket ger en minskning av koldioxid utsläpp och andra växthusgaser. Dagens el- och värmeproduktion från Öresundsverket ger dock lokalt en ökning av växthusgaser i nuläget så länge naturgas är källan för produktionen. Vindkraftsetableringar innebär en risk för negativ påverkan på stads- och landskapsbild, och en risk för negativa effekter på djur och fågelliv.

En kretsloppsbasead avfallshantering kräver ytor avsatta i staden för sortering och behandling. Enligt *Avfallsplan för Malmö stad och Burlöv kommun 2011–2015* ska insamling och biologisk behandling av organiskt avfall prioriteras i enlighet med nationella mål.

*Miljöbyggprogram Syd* reglerar byggande på stadens mark, med krav utöver nationella krav enligt BBR (Boverkets byggregler). Energieffektivisering av befintliga byggnader är stadens stora utmaning, men där saknas lokala styrmedel i samma utsträckning (utöver rådighet över Malmö stads eget fastighetsbestånd).

## Klimatanpassning, hav och vatten

- *Klimattanpassning*
- *Havet och kusten*
- *Vatten*

### KONSEKVENSER

Havet och kusten är både en resurs för staden och dess invånare, och en viktig del av stadens naturresurser. De marina biotoperna är viktiga att värna, och strategin lägger upp till det. Havet är en resurs för energiproduktion genom etablering av havsbaserad vindkraft och biogasproduktion från alger. Kustrelaterat fritidsaktivitet ska också främjas. Konsekvenserna av de olika aktiviteterna måste studeras noggrant i fortsättningen så att negativa effekter på marina biotoper undviks.

Avlopps nätet riskerar överbelastas vid förtätning av staden. Risk för negativ påverkan av ytvatten och grundvatten vid förtätning om andelen hårdgjorda ytor ökar. Å andra sidan kan andelen hårdgjorda ytor minska vid omvandling genom genomsläppliga ytor, gröna tak med mera. Åtgärder för fördröjning, sedimentering och rening ska vidtas enligt stadens *Dagvattenstrategi*. Konsekvenser av ökade nederbörds mängder är att dagvattnet ska hanteras med säkerhetsmarginaler för extrema situationer. Det finns en risk för negativ påverkan på grundvatten i samband med höjda havsnivåer. Konsekvenser av detta behöver utredas vidare.

Strategierna tar upp en beredskap mot höjda havsnivåer och ökad nederbörd och pekar på att ett kustskydd måste upprättas på lång sikt. Nivån + 3 m har lagts fast som lägsta höjd över havet att bygga på.

Ett omfattande arbete med olika aspekter av vatten kommer att starta under våren 2013. Planen kommer att innehålla åtgärdsförslag för att säkra att miljö kvalitetsnormer för ytvatten, grundvatten och kustvatten uppnås. Arbetet kommer även att beakta aspekter som fritid och rekreation, hamnverksamhet, marinbiologi, havsnivåhöjning och kustskydd.

## Stads- och landskapsbild

- *Stadens gestaltning*
- *Kulturmiljö och historiska perspektiv*

### KONSEKVENSER

Strategierna lägger upp till att kulturmiljö och landskapsbild alltid ska beaktas för att minimera negativ påverkan. Risk för negativa konsekvenser finns vid ny bebyggelse i vissa stadskaraktärer. Genom att följa översiktsplanens riktlinjer för de olika stads- och landskapskaraktärerna kan ny bebyggelse anpassas och kompletteringar göras så att de ger positiva tillskott som samspelar med och speglar Malmös karaktär. ÖP2012 föreslår ny värdebeskrivning och avgränsning för riksintresset K114 Malmö innerstad i syfte att tydliggöra riksintressets uttryck.

## Samlad bedömning av strategierna

Strategierna adresserar olika aspekter som ska samverka för att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Översiktsplanen och dess strategier utgår från att Malmö stad ska kunna hantera en fortsatt befolkningsökning i framtiden. Staden ska kunna växa men med minsta möjliga påverkan på miljön – lokalt och globalt. För att klara detta planeras för att staden i första hand ska växa inåt. På flera sätt är strategierna som följer därav positiva ur miljösynpunkt. En koncentrerad bebyggelse ger en mer resurssnål stad och genom förtätning finns förutsättningar för att bygga energieffektivt samt att förbättra villkoren för gående, cykel- och kollektivtrafik.

Att bygga staden tätare innebär emellertid att lokala påfrestningar på miljön kan bli större och det finns möjlighet att strategierna kan verka i annan riktning än den avsedda. Den täta och blandade staden kan innebära ökade föroreningar och höjda bullernivåer, och utgör en utmaning i förhållande till klimatanpassning och ökade mängder avlopps- och dagvatten. Det finns även risk för att tillgång till parker och natur minskar, och biologisk mångfald hotas om inte strategierna följs. För att minska riskerna för negativ miljöpåverkan lokalt och för att säkerställa att strategierna samverkar mot de gemensamma övergripande målen har mer konkreta planeringsriktlinjer formulerats kopplade till kartor.

Under förutsättning att planens strategier och planeringsriktlinjer följs är den samlade bedömningen att målen uppnås och de negativa miljökonsekvenserna begränsas

# Planeringsriktlinjer och kartor

Planeringsriktlinjer och kartor utgår från inriktningar och strategier – de speglar och svarar upp mot strategiernas ambitioner för utvecklingen av olika områden med en högre konkretiseringsgrad. Eftersom planeringsriktlinjerna i hög grad är en konkretisering av strategierna blir deras miljöpåverkan i många fall de samma som strategiernas. Fortsatta miljöbedömningar behöver ske för särskilda områden i kommande planeringsprocesser, inom ramen för tematiska eller geografiska fördjupade översiktplaner eller planprogram.

## Bebyggelse

Planeringsriktlinjerna omfattar *blandad stadsbebyggelse, särskilda verksamhetsområden* och *täthet*. Risker för negativ miljöpåverkan i blandad och tätare bebyggelse är främst försämring av luftkvalitet och bullernivåer på platsen, att säkerhet och trygghet äventyras, att mängden hårdgjorda ytor ökar samt att grönområden tas i anspråk.

För att motverka negativ miljöpåverkan ska enligt planeringsriktlinjerna en överyn av gators gestaltning och belastning ske där bullerriktvärden eller miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas. Ny bebyggelse ska utformas för att minimera negativa effekter. Kommunens *Tillämpningsskrift om trafikbuller* ska följas.

Existerande störande och miljöfarliga verksamheter är i blandad stad en riskfaktor. Riskbedömning ska göras vid nybyggnation eller ändrad verksamhet inom uppmärksamhetsavstånd (150 meter) från farliga verksamheter. Vid omvandling av tidigare industrimark ska markundersökningar ske så att områden med miljö- och hälsovådliga rester kan saneras.

Ambitioner att bygga en stad tätare kan utan styrning och prioritering leda till negativa konsekvenser genom att parker och fritidsanläggningar tas i anspråk för bebyggelse. Riktlinjerna är formulerade så att exploatering av befintliga parker och idrottsplatser ska undvikas och att tillgång till park och natur inom kort avstånd från bostäder säkerställs. Kompensation med motsvarande kvalitet ska i kombination med balanseringsprincipen användas om negativ påverkan inte kan undvikas.

Risk för ökad hårdgjord yta motverkas genom riktlinjer för dagvattenhantering. Dagvatten ska så långt möjligt tas om hand lokalt i öppna system. Möjligheter att minska mängden hårdgjorda ytor vid förtätning tas till vara genom ökade inslag av växtlighet i gatumiljöer och på tak och väggar. Riktlinjer för att ta hand om dagvatten och tillskapande av gröna miljöer ska säkra klimatanpassning i verksamhetsområden. Negativ påverkan på natur och ekologiska värden ska minimeras och kompensationsåtgärder och balanseringsprincipen tillämpas.

Verksamhetsområden är lokaliserade nära transportleder så att negativa effekter av transporter på bostadsmiljöer minimeras. Tung industri och verksamheter med behov av hamnnära läge ska lokaliseras till Malmös hamnområden. Negativ påverkan av industribuller ska beaktas i fortsatt planering av omvandlingsområden. Ytor för expansion av verksamhetsområden är begränsade i Malmö och yteffektivitet eftersträvas i riktlinjerna.

## Natur, rekreation, odling

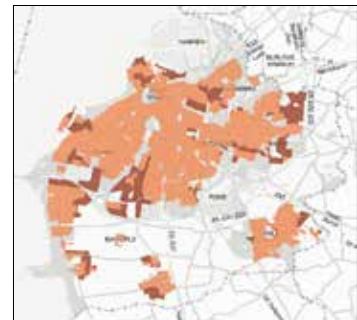
Riktlinjerna omfattar *park och natur, odlingslandskap, särskilda fritidsområden och begravningsplatser* samt *gröna stråk och kopplingar*. Riktlinjerna säkerställer bevarande av odlingslandskapet utanför Yttre Ringvägen. Översiktsplanen redovisar ca 200 ha mer odlingsmark är nollalternativet, och långt mer än alternativet att växa



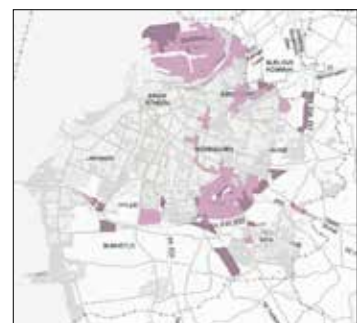
Kartor och planeringsriktlinjer ses på [www.malmo.se/op/karta](http://www.malmo.se/op/karta)

Dispositionen i detta avsnitt av MKBn följer kartans rubriker:

- Bebyggelse
- Natur, rekreation, odling
- Handel
- Kulturmiljöer och stadskaraktär
- Hav, kust, vatten
- Trafik
- Teknisk försörjning
- Särskilda geografiska områden



Blandad stadsbebyggelse.



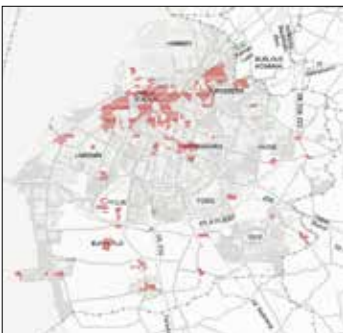
Särskilda verksamhetsområden.



Park, natur.



Odlingslandskap.



Kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer.

utåt. Begränsad ny bebyggelse ska endast ske i anslutning till befintlig. Omläggning till ekologisk produktion ska stödjas. Möjligheten för att nyttja landskapet som resurs för rekreation ska stärkas och förutsättningarna för att biologisk mångfald kan öka genom t ex kantzoner längs vattendrag.

I en tätare bebyggd stad finns risk för att gröna miljöer hotas. Tillgång till parker för rekreation är viktigt för folkhälsan. Riktlinjerna föreskriver att exploatering av parker och idrottsplatser för andra ändamål ej ska ske. Stora parker och naturområden ska säkerställa behov av rekreativa platser och befolkningens behov av grönska samt främja biologisk mångfald. Nya gröna kopplingar ska tillskapas där tillgänglighet till parker och grönområden är bristfällig. Negativ påverkan av områden utpekade i *Naturvårdsplan för Malmö* ska undvikas. Om negativ påverkan inte kan undvikas ska balanseringsprincipen tillämpas.

## Handel

Planeringsriktlinjerna omfattar olika aspekter av nyetablering av handel och är formulerade för att motverka negativa miljökonsekvenser som kan uppstå i stadsmiljön genom ökad handel, främst orsakade av mer biltrafik. Riktlinjerna syftar således till att generellt minska behov av bilresor för handel. Detaljhandel ska därför främst finnas i den blandade staden och vara lätt tillgänglig för gående, cyklister och med kollektivtrafik. Detaljhandel ska därtill inte etableras i särskilda verksamhetsområden och inga nya renodlade externa handelsområden ska anläggas. Stor restriktivitet ska enligt riktlinjerna råda för enstaka nyetableringar för sällanköpsvaror i nya lägen. Istället ska handelsområden, bland annat för sällanköps-handel, som idag främst nås med bil utvecklas så att de blir mer tillgängliga med andra färdmedel. Malmö stad ska dessutom verka för att grannskapscentrum stimuleras genom ny bebyggelse, fler bostäder och arbetsplatser vilket kan bidra till att fler kan gå och cykla för att göra sina dagliga inköp.

## Kulturmiljöer och stadskaraktär

Planeringsriktlinjerna omfattar kulturhistoriskt särskilt värdefulla områden och generella förhållningssätt till stads- och landskapskaraktärer samt byar. Områdena redovisas i kartor. Att bygga tätare i den existerande staden kan innebära negativ inverkan med hänsyn till miljömålen kring god bebyggd miljö. Skadlig påverkan på kulturmiljöer, såväl inom staden som i det omgivande landskapet, kan uppkomma genom att kulturhistoriska värden förbises och därmed går förlorade. För att förebygga negativ påverkan inom särskilt värdefulla områden föreskriver riktlinjerna att särskild uppmärksamhet ska ägnas åt kulturhistoriska värden i samband med detaljplaner och bygglovbeslut, så att förändringar inte innebär att värdena förvanskas eller omintetgörs. Förändringar och komplettering med ny bebyggelse i existerande stadskaraktärer och i de olika landskapstyperna och dess byar, ska enligt planeringsriktlinjerna ske med kunskap om och hänsyn tagen till platsens särdrag och existerande kvaliteter. Dessa värden redovisas i riktlinjerna. Därtill poängteras vikten av att den historiska dimensionen hålls levande så att staden och landskapet även i framtiden är en plats där historien avspeglas och som är attraktiv att leva i och intressant att besöka.

## Hav kust och vatten

Planeringsriktlinjerna omfattar *kustskydd*, *strandskydd* och därtill redovisas *+3,0 m nivåkurva*. För att säkerställa att nybyggnation sker så att det är långsiktigt lämpligt i förhållande till risker för översvämning och höjda havsnivåer föreskriver riktlinjerna att +3,0 meter över havet är miniminivå för färdigt golv vid ny



bebyggelse, såvida inte andra lämpliga åtgärder vidtas till skydd mot översvämning och grundvatten.

Stigande havsnivåer på grund av den pågående globala uppvärmningen kommer på lång sikt att ge betydande påverkan på miljön i Malmö. Översvämningar kan drabba stora delar av staden och omfattande värden kan gå förlorade i form av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Planering av ett kustskydd är ett stort och långsiktigt arbete, där Malmö stad i nuläget bedömer att mer kunskap behöver inhämtas och en lång rad frågor utredas (i samarbete med stat och grannkommuner). Var och hur ett kustskydd bäst placeras och hur det bäst anpassas till naturvärden, riksintressen och ekonomiska intressen är oklart varför ett relativt stort utredningsområde redovisas för kustskydd. Oavsett hur det utformas kommer ett kustskydd sannolikt att stå i konflikt med andra intressen och påverkan på miljön kommer att ske på olika sätt.

## Trafik

Planeringsriktlinjer för trafik omfattar *fotgängarzoner, huvudcykelnät, stomlinjenät för kollektivtrafik, huvudgator och trafikleder, godsspår samt farligt gods*.

En stad i tillväxt riskerar att få ökad biltrafik. För att motverka en växande biltrafik omfattar riktlinjer och kartor åtgärder för att förbättra konkurrensvillkor för gång- cykel- och kollektivtrafik. Planeringsriktlinjer och kartor redovisar ett stomlinjenät för kollektivtrafiken som ska säkerställa möjligheterna att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik och för långt tid utgöra en stomme i stadsbyggandet.

Vissa stomlinjer ska förberedas för spårväg. Malmö stad arbetar även för att minska det regionala bilpendlandet genom att få tillstånd fler regionala spårburna kollektivtrafiklinjer. I dessa fall kommer statliga investeringar att krävas för genomförandet. Jämfört med gällande ÖP (nollalternativet) ges ökade möjligheter till ett regionalt spårbundet kollektivtrafiktrafiksystem genom Öresundsmetro, mellan Malmö och Vellinge samt mellan Malmö och Bara. Potentiellt negativa miljökonsekvenser av nya spårförbindelser ska vägas mot positiva effekter. Negativ inverkan ska minimeras, vilket exempelvis kan göras genom att nya spår läggs i anslutning till existerande strukturer i landskapet.

Nya trafikleder kan leda till mer trafik. I linje med att begränsa biltrafiken tas det reservat som ligger i gällande ÖP för Lorensborgsgatans förlängning till Klagshamn bort. Det ersätts med gatudragningar som har fokus på kollektivtrafik och som anknyter till existerande infrastruktur och ägogränser i landskapet. Detta bedöms i jämförelse med nollalternativet ge mindre negativ påverkan på landskapet och bidra till att fler kan välja kollektivtrafiken som alternativ till bilen.

Planeringsriktlinjerna ger bättre förutsättningar för att fler ska kunna välja att cykla och översiktsplanens kartor redovisar ett utbyggt cykelnät. Ett särskilt prioriterat huvudcykelnät föreslås, som ska ges en särställning vad det gäller framkomlighet för att bli ett naturligt och attraktivt val för cykling längre sträckor. Vid konflikter mellan funktioner i ett begränsat gaturum ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik enligt planeringsriktlinjerna.

Det finns risker med en omvandling av infartsleder och huvudgator, bland annat avseende miljö kvalitetsnormer för luft och riktlinjer för trafikbuller. I planeringsriktlinjerna poängteras behovet av att arbeta aktivt för att minska negativa effekter från trafiken, men inte i första hand med vallar och skärmar, som kan skapa eller förstärka fysiska, sociala och mentala barriärer. Istället ska till exempel en omfördelning av trafiken övervägas, gaturummet omgestaltas, tystare beläggning och fasadåtgärder användas. Ny bebyggelse invid gator ska verka avskärmande.



Kustskydd och +3.0 m nivåkurva.



Stomlinjenät för kollektivtrafik.



Huvudgator, trafikleder.



Huvudcykelnät.

En växande befolkning i en tät och blandad stadsbebyggelse medför ett ökat folkliv, med de risker det innebär. Mängden oskyddade trafikanter gör att krav på trygghet och säkerhet måste säkerställas. I planeringsriktlinjerna poängteras stadens ambition att prioritera oskyddade trafikanter och förändra stadsbilden avseende detta. Bland annat ska befintliga fotgängarzoner med gågator och torg successivt utökas men även andra områden ska utvecklas till att bli mer fotgängarvänliga. Huvudgator ska också i ökad grad utgöra arena för stadsliv och ytor i anslutning ska användas för kompletterande bebyggelse samt grönska. Förändringarna ska vara barriärbrytande så att fler säkra plankorsningar kan skapas för fotgängare och cyklister.

Stadens tillväxt förväntas öka behovet av godstillförel. De i kartorna utpekade trafiklederna är tillägnade tunga transportuppgifter på väg. Att öka andelen gods på järnväg är en samhällelig långsiktig målsättning. Malmö kommun verkar därför för en fortsatt god och förbättrad tillgänglighet och funktionalitet till hamnens verksamheter. Ett reservat för ett yttre godsspår redovisas parallellt med Yttre Ringvägen. Denna godsbanan medför att farligt gods som idag transporteras på Kontinentalbanan kan flyttas till ett läge utanför tätbebyggda områden och bidrar på så sätt till en säkrare stadsmiljö. För att ytterligare minska riskerna med farligt gods har riktlinjer med angivna uppmärksamhetsavstånd utarbetats för vägnätet rekommenderat för farligt gods.

## Teknisk försörjning

Riktlinjerna omfattar *vindkraft* och *återvinning*. Riktlinjer för *biogas* finns i planstrategin och de särskilda verksamhetsområdena. Riktlinjer för VA och dagvatten finns i blandad stad och verksamhetsområden.

Negativ påverkan på miljön kan uppkomma såväl av vindkraftsetablering som biogasanläggningar. Etablering av vindkraft innebär både positiv och negativ påverkan på omgivningen. Positiva effekter är övervägande utifrån aspekten att vindkraftverk utan utsläpp producerar el av en förnyelsebar lokal "råvara". Ett vindkraftverk kan, med goda vindförhållanden, på kort tid producera mer energi än vad som behövs för dess tillverkning, underhåll och avveckling. Sett i ett lokalt perspektiv, för den enskilda platsen, har vindkraftverk betydande inverkan på miljön. Vindkraftverk har en påtaglig höjd som gör att de syns på stora avstånd och rotorbladens rörelser medför ett visuellt framträdande inslag i landskapsbilden. Genom buller och skuggor kan vindkraftverk påverka människor direkt och indirekt. Hur människor upplever och påverkas av vindkraft beror i hög grad på vilken inställning den enskilde har. En del har en positiv uppfattning av vindkraftverk genom att de uppfattas som en ren energikälla och associeras med en hållbar samhällsutveckling. Vindkraft kan också ge en möjlighet att genom siluetten signalera stadens ambitioner för en hållbar utveckling. En annan inställning kan vara att betrakta grupper av vindkraftverk som ett industri-landskap som visuellt förstör landskapsbilden.



Vindkraft.

En helt objektiv bedömning av vindkraftverkens lokala omgivningspåverkan är därför i det närmaste omöjlig. Verken höjd ställer dock alltid stora krav på hänsyn till landskapsbild, samt natur- och kulturvärden. Buller, skuggeffekter och risker måste alltid beaktas i förhållande till näraliggande bostäder. För att minimera negativa effekter har de områden som föreslås i översiktsplanen i första hand lokaliserats till platser som redan är påverkade av buller och storskaliga verksamheter, som hamnen och Yttre Ringvägen. I havet föreslås vindkraft, förutom det redan etablerade Lillgrund, vid Sjollen i anslutning till planerad vindkraftsanläggning på den danska sidan nationsgränsen.

I biogasanläggningar används organiskt material vilket innebär att användning av förnybar biogas kan öka inom transportsektorn och ersätta fossila bränslen. Därmed bidrar biogasproduktion dels till att uppfylla nationella miljömål, främst *"Minskad klimatpåverkan"* och *"Frisk luft"* samt därtill för att uppnå Malmö stads mål om att bli lokalt försörjd med lokalt producerad förnybar energi. Föreslagna lägen för biogasanläggningar ligger inom särskilda verksamhetsområden som är avsedda för verksamheter som kan utgöra störningar och risker för omgivningen. Behov av ytterligare miljöbedömning ska utredas i fortsatta planprocesser och MKB ska upprättas vid tillståndsprövning i de enskilda fallen.

Den växande staden kan innebära negativa konsekvenser genom att det uppstår överbelastning inom den tekniska va-infrastrukturen. Ökande avloppsmängder i kombination med större regnvolym och regnintensiteter på grund av klimatförändringar gör det allt mer angeläget att skapa robusta vatten- och avloppssystem. Öppna dagvattenlösningar ska tillsammans med en genomtänkt höjdsättning användas för att minska belastningen på befintliga system så att skadliga uppdämningar inte uppstår. Från ny bebyggelse ska dagvatten och spillvatten avledas i skilda system.

## Särskilda geografiska områden

Planeringsriktlinjer har formulerats särskilt för 26 olika geografiska områden i syfte att säkerställa att strategierna tillämpas i fortsatt planering. Områdena har olika förutsättningar och en del kommer att utvecklas i en nära framtid, andra längre fram i tiden. Riktlinjerna utgör underlag så att förstudier och åtgärder kan vidtas i tidigt skede. I vissa fall bygger riktlinjerna på framtagna planprogram och andra planer. Planeringsriktlinjerna är allmänt hållna men anger aspekter som ska beaktas i de särskilda fallen.

De särskilda geografiska områden där risk för negativ påverkan bedöms som viktigast att fokusera på i förhållande till luftkvalitet och buller är förtättningsområden; Norra Sorgenfri, Amiralsgatan-Rosengård, Fosiestråket och Pildammsvägen. Områden där markföroreningar särskilt måste beaktas särskilt är Norra Sorgenfri, Annetorps industriområde, Järnvägsverkstäderna i Kirseberg, Nyhamnen, Sofielunds industriområde och Varvsstaden. Områden som berörs av stigande havsnivåer är Limhamns hamn och norra Ön, Malmö Hamn, Nyhamnen och Segeområdet. Miljökonsekvenser av utfyllnader för hamnen ska beaktas enligt riktlinjerna.

Planeringsriktlinjerna pekar på olika aspekter att fokusera på i det fortsatta planeringsarbetet. Miljöbedömningar kan i flera fall behöva göras på en mer detaljerad nivå.

## Samlad bedömning av planeringsriktlinjer

För att säkerställa att strategierna samverkar mot de gemensamma övergripande målen har mer konkreta planeringsriktlinjer formulerats kopplade till kartor. Under förutsättning att planens planeringsriktlinjer följs är den samlade bedömningen att planeringsriktlinjerna i huvudsak stödjer varandra för att uppnå målen, förverkliga strategierna, begränsa negativa miljökonsekvenser och säkerställa biologisk mångfald.

Jämfört med nollalternativet redovisar kartorna bland annat mer odlingsmark, nya lokala och regionala spårburna kollektivtrafiklinjer, vägreservatet för Lorensborgsgatans förlängning tas bort, nya verksamhetsområden belägna i bullerutsatta lägen har lagts till och utredningsområde för kustskydd är fastlagt.

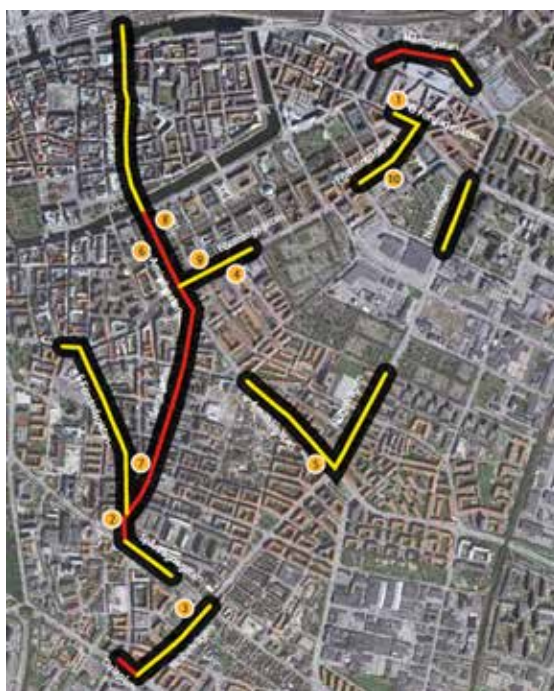
# Miljökvalitetsnormer

## Luft

Miljökvalitetsnormer har som syfte att skydda människors hälsa och miljön. Miljökvalitetsnormerna för luft anger föroreningshalter som inte får överskridas och reglerar de nivåer som människor kan utsättas för utan fara för hälsan. De ämnen som regleras, är sedan 1998 är kvävedioxid, svavel och bly. De har kompletterats med normer för partiklar, och bl a bensen, kolmonoxid och ozon i den senaste förordningen (Luftkvalitetsförordningen, 2010). Normerna överskrids på ett antal starkt trafikerade platser i Malmö. En stor del av föroreningarna orsakas av vägtrafiken. Biltrafiken i Malmö har ökat totalt sett, men har i de centrala delarna inte ökat sedan mitten av 1990-talet, snarare minskat. Införande av miljözon och omläggning av personbilstrafiken i stadens centrala delar har bidragit till detta.

En betydande del av biltrafiken orsakas av arbetsinpendling från kranskommunerna och denna har ökat totalt sett, speciellt på några större genomfartsgator. Trafiken på Stockholmsvägen har dock minskat, sannolikt har Citytunnelns öppnande och omläggning av kollektivtrafiken haft en positiv effekt. I dagsläget sker cirka 40% av resorna inom Malmö med bil, medan pendlarna till 67% är bilburna.

Malmö stad arbetar åtgärdsinriktat genom fler program som *Trafikmiljöprogram för Malmö 2012–2017*, som har satt upp mål för minskat biltrafikandel av resandet. Länsstyrelsen har 2011 tillsammans med Malmö stad och Skånetrafiken tagit fram ett *Reviderat åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Malmö stad*. Programmet anger riktade åtgärder både för kollektivtrafiken och för utformning av gatumiljön, omläggning av trafik med mera. Trenden är positiv för de platser där miljökvalitetsnormer har överskridits och åtgärder genomförts. Enligt *Kartläggning av kvävedioxidhalter för utsatta punkter i Malmö år 2013* har trafiken minskat med 19 % och halterna kvävedioxid med 12 %. Samtidigt ligger fler gator i riskzonen för överskridande, och ytterligare åtgärder måste ses över i samband med förtätning, utöver de som är utpekade i åtgärdsprogrammet. Tekniska nämnden har



Kartan visar var miljökvalitetsnormen för luft överskrids (röd linje) respektive ligger mindre än 10 % under normen (gul linje) 2010 och skyddsvärda objekt inom 50 m avstånd från respektive sida av gatan. Nyare mätningar indikerar att luftkvaliteten förbättrats på Amiralsgatan mellan Drottninggatan och Föreningsgatan. Källa: Miljöförvaltningen

beslutat att hastigheten innanför Inre Ringvägen ska sänkas till 40 km/h, och effekten på luftkvalitet och buller av detta beslut ska följas upp.

Malmö stad arbetar tillsammans med kranskommunerna och regionen för att underlätta att inpendlare väljer kollektivtrafiken istället för bilen. Arbetet för en spårväg till/från Vellinge är ett exempel på detta arbetet.

Översiktsplanens inriktning är att främst bygga i befintlig stadsmiljö och innanför Yttre Ringvägen. En ökad mängd bostäder och arbetsplatser alstrar mer trafik. Översiktsplanen anger därför att ny bebyggelse ska koncentreras i stationsnära lägen, och satsningar på spårbunden trafik/högeffektiv kollektivtrafik och bättre cykelvägar som ska underlätta att välja bort bilen som färdmedel.

Det är viktigt att frågan i fortsättningen också hanteras sektorsövergripande och med regional samverkan. Översiktsplanen anger långsiktiga strategier och den vidare planeringen bör ske med ett långsiktigt perspektiv där bevakningen av miljökvalitetsnormerna kombineras med riktade åtgärder.

## Buller

Omgivningsbuller orsakas av trafik på vägar och järnvägar, från flygplatser, samt från industriell verksamhet. Bullerstörningar påverkar hälsan negativt, ger sömnrörningar och samband med hjärt- och kärlsjukdomar är föredöme för forskning. Trafikbuller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige, och i Malmö, och är en av de stora utmaningarna i samband med den förtätning som ÖP2012 innebär.

Malmö stad arbetar aktivt med kartläggning av buller, och åtgärder för att motverka bullerstörningar. *Åtgärdsprogram mot buller 2009–2013* ska revideras under 2013. Hösten 2012 antogs en tillämpningsskrift om trafikbuller som redovisar Malmö stads krav vid planering och byggande av ny bebyggelse. Denna skrift bygger på Boverkets allmänna råd om buller i planeringen (2008). Samtidigt antogs en ny version av *Miljöbyggprogram Syd* som ställer krav till utformning och hänsyn till buller och akustik vid byggande på Malmö stads mark.

Åtgärder mot buller ska genomföras vid nybyggnation, genom utformning



Kartan visar trafikbullersituationen i Malmö 2012.  
Källa Miljöförvaltningen

och planlösning som i första hand skal säkerställa en tyst sida och att riktvärden inte uppmäts vid fasad eller inomhus. Buller- och luftkvalitetsproblematiken från trafiken bör ses gemensamt, och de mest effektiva åtgärder görs vid källan. Aktuella åtgärder i genomförande av översiktsplanens intentioner är omläggningar i gatumiljön, trafikdämpande åtgärder, och i vissa fall omläggning av trafiken. De största problemen med buller är, som vid risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft, vid stadens trafikleder och på vissa huvudgator.

Buller från järnväg finns i Malmö i första hand vid spåren från Malmö c och österut, samt längs kontinentalbanan. Citytunneln har genom omläggning av persontrafiken medfört att bullernivåerna längs Kontinentalbanan har sänkts, i dagsläget går endast godstrafiken på detta spår. Översiktsplanen avsätter en möjlighet för framtida yttre godsspår som ytterligare kan minska bullerstörningarna längs Kontinentalbanan. Den planerade nya ringen för spårbunden trafik på kontinentalbanan kan medföra något ökade bullernivåer jämfört med nuläget, men den sammantagna bullerstörningen blir mindre än innan Citytunnelns öppnande.

Industribuller i Malmö orsakas i första hand från störande verksamheter i särskilda verksamhetsområden, samt från hamnen. Dessa effekter måste studeras särskilt i den vidare planeringen där hänsyn måste tas till riktvärden i första hand vid planeringen av bostäder i Nyhamnen och norra delen av Västra Hamnen. Malmö stad deltar i projektet *Stadens Ljud* tillsammans med Helsingborg, Göteborg och Stockholm där detta studeras. Boverket har också fått i uppdrag att se över frågan och utarbeta riktlinjer för kommunernas planering i detta avseende.

## Vatten

EU antog Vattendirektivet år 2000 med syfte att skapa tydliga och enhetliga rättsliga ramar. I Sverige har direktivets miljömål genomförts i lagstiftningen som miljökvalitetsnormer och i 2009 togs beslut om miljökvalitetsnormer i form av kvalitetskrav för yt- och grundvatten. Det grundläggande kravet är att alla vattenförekomster ska uppnå god kemisk och kvantitativ status (grundvatten) eller ekologisk status (ytvatten) senast vid utgången av 2015. För Malmös del finns det enligt Länsstyrelsen risk för att både kemisk, kvantitativ och ekologisk status inte uppfylls i alla avseende.

Grundvattnets status har dock enligt Länsstyrelsen goda förutsättningar för att upprätthålla god kemisk och kvantitativ status 2015. Det har dock uppmätts hög halter av olika ämnen i grundvattnet i samband med exploatering av området med förorenad mark, bland annat klorerade kolväten. Denna påverkan hotar kvaliteten på grundvattnet. Marksanering måste genomföras vid exploatering. Om möjligt borde marksanering utföras i förebyggande syfte oberoende av exploatering vid kända föroreningskällor. Grundvattnets kvalitet hotas också av saltinträngning vid höjda havsnivåer.

Vattenstatus i Malmö enligt miljökvalitetsnormer för vattendrag visar god kemisk status 2015, men risk att god ekologisk status inte uppnås 2015, god ekologisk status 2021.

Malmös kustvatten bedöms av Länsstyrelsen uppnå god kemisk status 2015, men det finns risk för att god kemisk status inte uppnås för området från Limhamn till Klagshamn, samt för hamnen. God ekologisk status 2015, för hamnområdet har dock god ekologisk potential bedömts inte nås förrän 2021.

Påverkan på havsmiljön kring hamnen utgörs sannolikt av både föroreningar i bottensediment och fara för läckage från existerande verksamheter, som olje-

hamnen, och skeppsfarten. Åtgärder mot detta bör utredas och åtgärdas i ett långsiktigt perspektiv.

En konsekvens av att bebygga staden tätare kan vara att vatten-, avlopps-, och dagvattensystem måste dimensioneras upp. Kombinerade system och den ökande mängd avlopp från fler bostäder kommer att påverka de existerande reningsverk, och kapacitet måste ses över, tillsammans med åtgärder för att minska belastningen av dagvattenmängderna. Förtätning av staden kan innebära negativa konsekvenser för vattenstatusen i Malmö om mängden hårdgjorda ytor ökar.

För att begränsa negativa effekter anger översiktsplanen tydliga riktlinjer för dagvattenhanteringen. Kombinationen förtätning och den förväntade ökning av kraftiga regn som följd av klimatförändringarna påverkar dagvattenavrinningen om inte ÖPs direktiv om åtgärder för lokal fördröjning och infiltration följs.

För att klara detta måste andelen hårdgjorda ytor minska och andelen parkmark och grönytor öka. Minimerande åtgärder är att ta hand om dagvatten lokalt där det är möjligt. Gröna tak, grönska på väggar och i gatumiljön bidrar till lokal fördröjning tillsammans med en genomtänkt höjdsättning. Malmö stad har utarbetat en *Dagvattenstrategi* som ska följas. Krav på dagvattenhanteringen skrivs också in i detaljplaner.

Det finns risk för att miljö kvalitetsnormer vatten inte uppnås i olika avseende och Malmö måste arbeta åtgärdsinriktat för att uppnå god status för både ytvatten, grundvatten och i havet. Staden arbetar redan med åtgärder längs Risebergabäcken och i samverkan med grannkommunerna längs Sege å. Malmö deltar också i musselodlingsprojekten längs kusten som har som mål att skapa ett renare Öresund. Åtgärder för rening av dagvatten ska vidtas där det är risk för att föroreningar påverkar grundvattnets och ytvattnets kemiska och ekologiska status.

*Malmö Marina Miljö* är ett arbete som har startats upp inom Malmö stad för att inventera den ekologiska situationen i kustvattnet som underlag för ett vidare arbete.

Malmö stad avser att ta ett samlat grepp om vattenfrågorna genom en plan för vatten som genom förbättrat kunskapsunderlag och kompletterande undersökningar ska utgöra planeringsunderlag i syfte att uppnå och bibehålla god vattenstatus i kommunens vatten. Planen ska se över olika aspekter av vatten och stadsbyggnadsfrågor och kommer också att beakta miljö kvalitetsnormer för vatten, med syfte att på sikt ta fram en åtgärdsplan med riktade insatser i förhållande till ytvattnets och grundvattnets status.

# Miljökonsekvenser i relation till miljömål

## Nationella mål

De nationella miljö kvalitetsmålen beslutades 1999 och reviderades 2010. Dessa ligger till grund både för de regionala och lokala miljömål och miljökonsekvenserna bedöms i förhållande till dessa. De nationella målen är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. God bebyggd miljö
15. Ett rikt växt- och djurliv

## Regionala miljömål

De skånska miljömålen bygger på de nationella målen, Länsstyrelsen har identifierat de särskilda Skånska utmaningarna: (relevanta för ÖP):

- Hållbara transporter
- Hänsyn till havet
- Hushållning med mark och vattenresurser
- Skydd av natur och kulturvärden

Utmaningarna har konkretiserats i ett antal åtgärder som är centrala för att de nationella miljö kvalitetsmålen (relevanta för ÖP)::

- ökat andel kollektivtrafikresande
- nya bostäder planeras och byggs nära kollektivtrafik
- ökad andel fossilbränslefri uppvärmning, el och transporter
- hänsyn till klimatförändringar i fysisk planering
- åtgärder för att minska näringsläckage och utsläpp av miljögifter till vatten
- Exploatering av åkermark begränsas
- Planer för hantering av spillvatten, dagvatten och dricksvatten tas fram
- Alla kommunala och större privata dricksvattentäkter skyddas
- Värdefulla naturområden skyddas
- Åtgärder för att hejda förlusten av biologisk mångfald
- Kompensationsåtgärder för att ersätta förlorade naturvärden
- Tillgången till allemansrättslig mark, (i Malmö – tillgång till åkerlandskapet)



## Malmö stads miljömål

Malmö har antagit ett ambitiöst miljöprogram. *Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020* har omformulerat de nationella miljömål och lagt de in under fyra övergripande rubriker. Översiktsplanen är ett av flera instrument för att uppnå de ställda målen i miljöprogrammet och det är logiskt att bedöma översiktsplanens inriktning, strategier och mål mot stadens egna beslutade miljömål. Miljö och klimatmålen är i sin tur konkretiserade genom *Handlingsprogram för Miljö och Klimat* som antogs hösten 2011.

Miljöprogrammets mål är:

- Sveriges Klimatsmartaste stad
- Framtidens stadsmiljö finns i Malmö
- Naturtillgångar brukas hållbart
- I Malmö är det lätt att göra rätt

## Bedömning i relation till nationella, regionala och lokala miljömål

Översiktsplanen pekar ut områden för etablering av land- och havsbaserad vindkraft, ger förutsättningar för förbättringar för gång- och cykeltrafiken, och förstärkning av kollektivtrafiken, bl a genom utpekande av spårvägsstråk. Strategier för utveckling av grönstrukturen utgör en integrerad del av planen. Nya större parker och gröna kopplingar pekas ut.

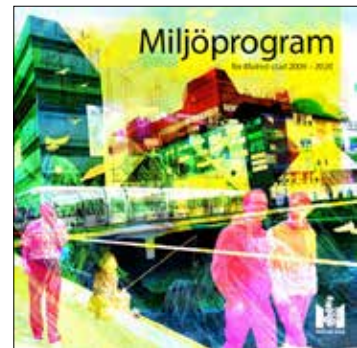
Planen bygger på principen om en tät, yteffektiv och resurssnål stad. Översiktsplanen bygger på alternativet att växa inåt, prioriterar att staden i huvudsak byggs innanför Yttre Ringvägen, och sparar på så sätt åkermark. Nya bostäder planeras i första hand nära kollektivtrafik. Plats för förnybar energiproduktion har identifierats både på land och i Öresund.

Malmö utveckling bedöms vara i linje med de regionala miljömålen, samtidigt kan dessa inte uppnås utan att det görs åtgärder i ett regionalt perspektiv av kringliggande kommuner. Det gäller både för transporter, och att spara åkermarken.

Det är väl och bra att Malmö strategi är att förtäta innanför Yttre Ringvägen och på så sätt sparar värdefull åkermark, en viktig resurs i flera hänseende bland annat för framtida matproduktion för regionens egen konsumtion. Malmö är avhängig av ett större omland för att täcka den produktion som är nödvändig för egen konsumtion. Malmö är med andra ord avhängig av att också kranskommunerna för en restriktiv politik vad gäller att bygga på bördig åkermark.

Naturvärden bevaras, kommunen har tre Natura 2000-områden och två kommunalt naturreservat, i tillägg identifierar naturvårdsplanen ett antal värdefulla naturområden och biotoper som ska bevaras. Kompensationsåtgärder och balanseringsprincipen ska tillämpas vid risk för att värdefull natur går förlorad vid exploatering.

*Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020* är ett av flera styrande dokument som ligger till grund för översiktsplanens utformning. Planen och strategierna följer inriktningen i de fyra övergripande målen, och de prioriterade åtgärder i handlingsplanen.



*Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020* (antaget av Kommunfullmäktige 2009-12-17).

## Åtgärder för att minska negativ miljöpåverkan

Miljö- och riskfaktorer redovisas i den digitala plan-kartan i form av underlag och riktlinjer :

- Uppmärksamhetsområdena för farlig verksamhet
- Markföreningar
- Buller
- Miljözon för tung trafik
- Transportleder för farligt gods

Kartmaterialet kommer att kompletteras med fler underlag bland annat med miljökvalitetsnormer för luft. Underlagskartorna kommer kontinuerligt att uppdateras

Översiktsplanen är ett vägledande dokument som påverkar vilka beslut som tas i den framtida planeringen. Planen samspelar med stadens beslut genom Malmö stads miljöprogram och den tillhörande *Handlingsplan för klimat och miljöarbetet i Malmö*. Andra styrande program är t ex *trafikmiljöprogrammet* och *naturvårdsplanen*. De åtgärder som föreslås i dessa program kommer om de genomförs alla bidra till att minska negativ miljöpåverkan.

Exempel på viktiga åtgärder att genomföra är för luftkvaliteten genomförande av åtgärder enligt *Reviderat åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Malmö stad*, och att åtgärdsprogrammet kompletteras med hänsyn till ytterligare åtgärder i samband med prioriterade förtätningar av bebyggelsen.

Arbetet med en *Trafik och mobilitetsplan* har startats upp med syfte att ta ett tydligare helhetsgrepp för hur stadens trafik ska hanteras. En översyn av stadens gatunät och trafiksystem kommer att göras, och strategier för hur malmöbornas reseandel med bil och inpendlingen med bil ska minska ska tas fram.

Malmö stads *Tillämpningsskrift om trafikbuller och Åtgärdsprogram mot buller 2009-2013* innehåller båda åtgärder för att minimera bullerpåverkan. Det senare är under revidering och nya åtgärder ska identifieras.

Åtgärder för att ta hand om och fördröja dagvatten lokalt är viktiga för att minimera effekterna av ökade och kraftiga nederbördsmängder. *Dagvattenstrategin* ska följas. Åtgärder i tät stadsmiljö, med mycket hårdgjorda ytor bör prioriteras t ex genom fördröjning med planteringar och gröna tak.

Framtagande av en *vattenplan* startar upp 2013. Planen ska behandla miljö-kvalitetsnormer för vatten, grundvatten, dricksvattenförsörjning, VA, dagvattenhantering, havsnivåhöjning med mera. Åtgärder inriktat på att säkra kvaliteten på grund- och ytvatten och i havet är prioriterad.

Arbete fortsätter med att etablera ytterligare naturreservat i kommunen tillsammans med åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden.

## Uppföljning

De betydande konsekvenserna av översiktsplanen är både ekonomiska, sociala och miljömässiga. De mest betydande miljökonsekvenserna är hushållning med åkermark, luftkvalitet och vattenkvalitet med tillhörande miljökvalitetsnormer, riskfrågor, hälsofrågor, kulturmiljö, grönstruktur, biologisk mångfald, klimatpåverkan och energifrågor.

Det är nödvändigt att kontinuerligt följa upp översiktsplanens miljökonsekvenser. System och uppföljning behöver tas fram och följas för både ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekt av översiktsplanens genomförande. Indikatorer kan användas för alla aspekter av en hållbar utveckling för att visa om utvecklingen går i önskvärd riktning eller ej. Genom indikatorer kan exempelvis effekter av fysiska åtgärder bedömas. Med en koordinerad kombination av övergripande mål, strategier, mätetal och aktiviteter kan en målstyrningsmodell utarbetas.

Målstyrning ger struktur och logik från övergripande mål till aktiviteter och investeringar och ökar sannolikheten för att nå en hög grad av genomförande. Trovärdigheten stärks och bättre möjligheter till uppföljning ges. Styrdokument ska hållas levande och mätetal löpande utvärderas för att se om de är bra indikatorer för att mäta önskade miljökonsekvenser. När styrmetoden lagts fast och färdigställt startar det egentliga arbetet; att styra, prioritera, besluta och följa upp med löpande rapportering. Tidsplaner för genomförandet behöver upprättas med ansvarsfördelning mellan kommunens olika förvaltningar.

Genom att utveckla förbättrade styrinstrument och uppföljningsmetodik kan planen successivt justeras för att de långsiktiga målen ska uppfyllas och miljökonsekvenserna minimeras. Konsekvensernas angelägenhet kan variera över tid. Om något område presterar väsentligt sämre än andra är det viktigt att investeringar styrs till detta område för att den totala effekten ska bli störst.

Flera av de aspekter som denna konsekvensbeskrivning tar upp följs upp av Malmö stads olika förvaltningar årligen. Den årliga miljörapport som miljöförvaltningen tar fram i samband med uppföljningen av *Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020* och *Handlingsplan för klimat- och miljöarbetet i Malmö* sammanställer en del av dessa och redovisar miljöläget i Malmö i stort. Underlag till miljörapporten tas fram av olika förvaltningar, ett antal nyckeltal redovisas i *Miljöbarometern*. Utöver denna uppföljning behöver kompletteringar ske. Översiktsplanen behöver successivt kompletteras med nya planer och program som inriktas på specifika sektorer eller geografiska områden. Dessa kan i förhållande till uppföljningen styras in där mer fokus krävs för att minimera negativa eller stärka positiva miljökonsekvenser.

Kommunens arbete med miljö kvalitetsmål och indikatorer kan användas som en del av uppföljningen, men behöver kompletteras med fler mätbara aspekter. Exempel på viktiga områden med tillhörande nyckeltal att följa upp :

- Luftmätning
- Bullermätningar
- Mätning av föroreningar i havet, ytvatten och grundvatten
- Trafikinventeringar, mängder bilar, inpendling, kollektivtrafikresande, cykel
- kWh produktion av förnybar energi
- Inventeringar av biologisk mångfald
- m<sup>2</sup> etableringar av nya grönområden, gröna tak
- m<sup>2</sup> minskning av hårdgjorda ytor som väg och parkering tar i anspråk
- ha odlingsmark
- Inventering av biologisk mångfald

I fortsatt planering kommer tematiska fördjupningar och PM att tas fram. I dessa studier är det viktigt att man ser på alla dimensioner av hållbar utveckling, och att miljökonsekvenserna beskrivs särskilt. Planprogram, fördjupade översiktsplaner, värdeplaner och detaljplaner som tas fram ska följa översiktsplanens riktlinjer och redovisa miljökonsekvenserna.

## Referenser, styrande dokument, PM och underlag

- *Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020*
- *Handlingsplan för klimat- och miljöarbetet i Malmö stad 2011–2014*
- *Miljörapport 2012*
- *Energistrategi för Malmö 2009*
- *Trafikmiljöprogram Malmö stad 2012–2017*
- *Reviderat åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Malmö stad, 2011 (Länsstyrelsen i Skåne län)*
- *Cykelprogram för Malmö stad 2012–2019*
- *Framtidens kollektivtrafik i Malmö, Strategi för genomförande 2010*
- *Grönplan Malmö 2003*
- *Naturvårdsplan för Malmö 2012*
- *Hur kan Malmö växa – hållbart? dialog-PM 2009:1*
- *Klimatet havsnivån och planeringen, dialog-PM 2008:2*
- *Rosengård! Strategier för en hållbar utveckling i en stadsdel, dialog-PM 2008:1*
- *Stadsutveckling Fosiestråket, dialog-PM 2010:1*
- *Hela Hyllie hållbart, dialog-PM 2009:2*
- *Dagvattenpolicy Malmö 2000*
- *Dagvattenstrategi Malmö 2008*
- *Miljöbyggprogram Syd (version 2), oktober 2012*
- *Malmö stads åtgärdsprogram mot buller 2009–2013*
- *Tillämpningsskrift om trafikbuller, 2012*
- *Avfallsplan för Malmö stad och Burlöv kommun 2011–2015*
- *Skånska åtgärder för att nå miljömålen (remiss 2012)*
- *Planprogram 6020 Norra Sorgenfri*
- *Planprogram 6021 Elinelunds gård*
- *Planprogram 6030 Varvsstaden*
- *Trafik och mobilitetsplan, under framtagande*
- *Förstudie planprogram spårväg Etapp 1, under framtagande*

## Bilaga 1

# Särskild sammanställning av miljöbedömningarna

I 6 kap 16§ andra stycket i Miljöbalken stadgas att kommunen, när en plan eller ett program med miljöbedömning har antagits, skall upprätta en särskild sammanställning. Av denna skall framgå:

- Hur miljöaspekterna integrerats i planen.
- Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd beaktats.
- Skälen till att planen antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden.
- De åtgärder som avses vidtas för uppföljning och bevakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

## Inledning och bakgrund

Den särskilda sammanställningen kan ses som ett slags utvärdering av arbetet med miljöbedömningen. Detta dokument begränsas till miljöaspekterna. I översiktsplanens planstrategi (kapitel Konsekvenser) redovisas sociala och ekonomiska konsekvenser kortfattat. Den särskilda sammanställningen har utarbetats innan antagandet av planen som en del av beslutsunderlaget.

## Översiktsplan för Malmö - Planprocessen

Malmös nya översiktsplan ersätter *Översiktsplan för Malmö 2000* som antogs 2000 och aktualiserades 2006 genom *Malmö 2005 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan*. Arbetet med den nya översiktsplanen påbörjades hösten 2009. Samrådsunderlaget arbetades fram till kommunstyrelsen godkände samrådsunderlaget 4 maj 2011. Samrådet pågick från maj till november 2011, och bestod dels av att samrådsmaterialet sändes ut på remiss och dels av omfattande utåtriktade aktiviteter både för allmänheten och genom tematiska workshops för stadens förvaltningar. Samrådsunderlaget skickades ut till 330 instanser, 132 yttranden inkom.

Samrådsunderlaget gavs beteckningen planstrategi, och innebar ett nytt sätt att samråda kring planfrågorna där strategierna bakom översiktsplanen lades fram. Avsikten var att stämma av dessa och ringa in ett antal utmaningar. Underlaget var inte att betrakta som ett fullständigt planförslag. Till samrådet togs det inte fram en särskilt miljökonsekvensbeskrivning, annat än en kortfattad konsekvensanalys där miljökonsekvenserna ingick. Samrådsredogörelsen godkändes av kommunstyrelsen 29 februari 2012.

Strategierna var utgångspunkten för det fortsatta arbetet fram till utställningsförslaget där strategier och inriktningar konkretiserades, riktlinjer för sektorsområden och geografiska områden togs fram tillsammans med ett nytt webbaserat kartverktyg och miljökonsekvensbeskrivning. Under arbetet med utställningsförslaget skickades materialet ut på internremiss inom kommunen. Miljökonsekvensbeskrivningen bearbetades och utvecklades efter synpunkter från den interna remissomgången och samråd med länsstyrelsen. Justeringar i strategier och riktlinjer utifrån miljökonsekvensbeskrivningen gjordes samtidigt. Utställningshandlingarna godkändes av kommunstyrelsen 16 januari 2013 och utställningen pågick från 4 februari till 8 maj 2013. Under utställningstiden fanns fysiska utställningar och publika arrangemang. Utställningsförslaget skickades till ca 450 mottagare, 160 yttranden inkom.

## Hur miljöfrågorna har integrerats i översiktsplanen

Miljöaspekterna har fått en allt mer betydande roll i planeringen och miljöfrågor genomsyrar därför i hög grad dagens översiktsplanering. Översiktsplaneringen är en kontinuerligt pågående process där analyser av miljöaspekter och bedömningar av olika alternativ görs successivt under lång tid. En avvägning av miljö-

konsekvenser har gjorts kontinuerligt i arbetet med översiktsplanen från framtagande av samrådsunderlaget till utarbetande av kartor och planeringsriktlinjer till utställningsförslaget och antagandehandlingar.

Översiktsplanen bygger vidare på gällande översiktsplan och på Malmös antagna miljö- och klimatmål, tillsammans med ett antal planer och sektorsprogram som t ex *Trafikmiljöprogram* och *Naturvårdsplan*. Miljöfrågorna är därför inte endast integrerade i utan utgör en fundamental förutsättning för översiktsplanen. Strategier och planeringsriktlinjer är framtagna för att bidra till att konsekvenserna av planens genomförande som helhet ska bli positiva för miljön, socialt och ekonomiskt. De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra för att Malmö ska vara en hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i. Inget av målen kan uppnås utan de andra.

Målen är att staden ska försörjas med förnybar energi, klimatpåverkan ska minska, staden ska bli mera resurssnål, biologisk mångfald ska bevaras och stärkas, jordbruksmark och naturvärden ska värnas och vattentillgångar ska skyddas. Goda vistelsemiljöer, ren luft och låga bullernivåer ska uppnås.

En övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Resurser ska sparas genom att bygga staden tätare i existerande bostads- och verksamhetsområden. I översiktsplanen ligger också förslag till satsningar på vidareutveckling av kollektivtrafiken, kombinerad med bebyggelse i anslutning till kollektivtrafikstråk och i stationsnära lägen. Utvecklingen ska stärka den blandade staden med arbetsplatser, verksamheter och service inom stadsstrukturen. Malmö ska byggas som en funktionsblandad stad för ett intensivt och rikt stadsliv. En tät stad ger bättre underlag för samhälls- och kommersiell service. Förtätning ska inte ske på bekostnad av gröna miljöer och närhet till gröna stadsrum ska öka med nya parker och utveckling av de nuvarande.

Störande verksamheter och energiproduktion ska lokaliseras i särskilda verksamhetsområden. Planen ger möjlighet för etablering av förnybar energiproduktion för att klara stadens högt ställda miljömål.

Det ska vara möjligt att nå hela staden och dess olika attraktioner genom att åka kollektivt, cykla eller gå. Attraktiva gaturum inbjuder till lägre hastigheter, minskar säkerhetsrisker och utsläpp till närmiljön. Träd och grönska i gatumiljön bidrar till bättre luftkvalitet, ger skugga och bidrar till bättre hälsa. Folkhälsan ska främjas genom mångsidigt utbud av grönskande stadsrum och parker för rekreation, idrott och lek, ska finnas inom korta avstånd från bostaden.

## **Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd/utställning har beaktats**

Som redovisat ovan har *Malmö stads Miljöprogram* programmerat hela översiktsplanen tillsammans med andra politiskt beslutade strategiska planer och program. Endast ett fåtal synpunkter som inkom i samrådet och utställningen avsåg miljöbedömningen.

Samrådet om översiktsplanen visade att stor enighet rådde kring mål, utmaningar och övergripande strategier. Samrådsyttrandena speglade en samsyn kring att Malmös stora utmaningar och de frågor som ska prioriteras under de kommande åren, dels är den socioekonomiska situationen och dels en fortsatt omställning till en ekologiskt hållbar stad. Av samrådet drog kommunstyrelsen slutsatsen att mål och övergripande strategier skulle ligga fast i det fortsatta arbetet.

Efter samrådet kompletterades strategierna med kartor och konkretiserande planeringsriktlinjer samt miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen pekar ut luftkvalitet och buller som de största utmaningarna när staden ska förtätas, samt risk för att gröna kvaliteter och naturvärden förloras om inte riktlinjerna följs.

I maj 2012 skickades bearbetat material på en intern remiss till Malmö stads förvaltningar. Internt samråd hölls under tiden med både stadens förvaltningar och med länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningen. Arbetet med översiktsplanen och utvecklingen av miljökonsekvensbeskrivningen pågick parallellt i denna period. Miljökonsekvensbeskrivningen bearbetades och utvecklades efter synpunkter från den interna remissomgången och samrådet med länsstyrelsen. Justeringar i strategier och riktlinjer utifrån miljökonsekvensbeskrivningens effekter infördes samtidigt under framtagande av utställningshandlingarna. Både i strategier och i riktlinjer har införts skrivningar för att säkerställa att luftkvalitet, dagvattenfördröjning och biologisk mångfald ska beaktas särskilt och följas upp vid den fortsatta planeringen, genom fördjupade tematiska och geografiska program och översiktsplaner.

Efter utställningen har justeringar gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen, främst i kapitlet om uppföljning, kompletteringar har skett vad gäller vatten och biologisk mångfald. I översiktsplanen har endast mindre justeringar gjorts, några riktlinjer har kompletterat i frågan om miljö kvalitetsnormer och dagvatten.

Frågeställningar som det kommer att fokuseras särskilt på i det fortsatta arbetet är trafik och mobilitet (MKN Luft och buller) och vattenkvalitet (VA-Plan, Klimatanpassning, MKN vatten) genom tematiska program och fördjupade översiktsplaner som t ex i *TROMP (Trafik och mobilitetsplan)* och *Plan för vatten*. För de geografiska områdena Södra Hyllie och Järnvägsverkstäderna Kirseberg tas det fram fördjupade översiktsplaner som ska miljökonsekvensbeskrivas.

## Skälen till att planen har antagits i stället för alternativ som övervägts

Jämfört med alternativen anger översiktsplanen en utveckling som har större möjlighet att minska bilberoendet och spara åkermark, och därigenom nå fler miljö kvalitetsmål och beakta miljö kvalitetsnormerna på ett systematiskt och åtgärdsinriktat sätt.

**Nollalternativet**, det vill säga gällande översiktsplan, kan innebära att staden inte förmår skapa en socialt hållbar och attraktiv stad med kollektivtrafiknära bebyggelse, vilket kan medföra att fler som är verksamma i Malmö flyttar till kranskommunerna. Som helhet kommer resursförbrukning och utsläpp av exempelvis koldioxid att bli större i nollalternativet jämfört med planförslaget. Nollalternativet relaterar ej till nya beslut om nationella och lokala miljömål.

**Alternativet "att växa utåt"** innebär att en stor del av åkermarken utanför Yttre Ringvägen tas i anspråk för bebyggelse. En mer utspridd bebyggelsestruktur kan leda till mer biltrafik i stadens centralare delar. Även om utbyggnaden koncentreras längs nya kollektivtrafikstråk kommer en utspridd struktur sannolikt innebära ökat resande med bil på grund av större avstånd till målpunkter i staden. Att växa utåt ger sämre chanser att uppnå miljömålen "Minskad klimatpåverkan" och "Ett rikt odlingslandskap".

**Alternativet att kraftfullt begränsa byggandet av bostäder och arbetsplatser i hela Malmö.** skulle troligen innebära att mer bostäder istället skulle uppföras på åkermark i andra delar av regionen, och eftersom fler skulle tvingas bosätta sig på allt längre avstånd från Malmö skulle inpendlingen öka, förmodligen i hög grad med bil. Malmös mål att minska biltrafiken skulle därmed sannolikt inte gå att uppfylla och istället skulle det innebära påfrestningar på Malmös gatunät och en försämrad situation avseende såväl buller som luftkvalitet. På sikt skulle alternativet resultera i en negativ socio-ekonomisk trend för regionen som med all sannolikhet skulle ha en negativ inverkan på möjligheterna att genomföra nödvändiga åtgärder för att minska Malmös och regionens miljöpåverkan generellt. Alternativet vill utifrån ett helhetsperspektiv leda till avsevärda negativa konsekvenser, såväl ekonomiskt och socialt som för miljön på sikt.

## Åtgärder för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan

Det är nödvändigt att kontinuerligt följa upp översiktsplanens miljökonsekvenser. Flera miljöaspekter följs upp av Malmö stads olika förvaltningar årligen. Den årliga miljörapport som miljöförvaltningen tar fram i samband med uppföljning av *Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020* och *Handlingsplan för klimat- och miljöarbetet i Malmö* sammanställer en del aspekter och redovisar miljöläget i Malmö i stort. Underlag till miljörapporten tas fram av olika förvaltningar. Kommunens arbete med miljö kvalitetsmål och indikatorer kommer att kunna användas som en del av uppföljningen, men behöver kompletteras med fler mätbara aspekter.

System och uppföljning för en proaktiv styrning behöver vidareutvecklas och följas för både ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter av översiktsplanens genomförande. Med en koordinerad kombination av övergripande mål, strategier, mätetal och aktiviteter kan en målstyrningsmodell utarbetas. Indikatorer kan användas för alla aspekter av en hållbar utveckling för att visa om utvecklingen går i önskvärd riktning eller ej. Genom indikatorer kan exempelvis effekter av fysiska åtgärder bedömas.

Målstyrning ger struktur och logik från övergripande mål till aktiviteter och investeringar och ökar sannolikheten för att nå en hög grad av genomförande. Styrdokument ska hållas levande och mätetal löpande utvärderas för att se om de är bra indikatorer för att mäta önskade miljöeffekter. När styrmetoden lagts fast och färdigställt startar det egentliga arbetet; att prioritera, besluta och följa upp med löpande rapportering. Tidsplaner för genomförandet behöver upprättas med ansvarsfördelning mellan kommunens olika förvaltningar.

Genom att utveckla förbättrade styrinstrument och uppföljningsmetodik kan översiktsplanen successivt justeras för att de långsiktiga målen ska uppfyllas och miljökonsekvenserna minimeras. Om något område presterar väsentligt sämre än andra är det viktigt att investeringar styrs till detta område för att den totala effekten ska bli störst. Översiktsplanen behöver successivt kompletteras med nya planer och program som inriktas på specifika sektorer eller geografiska områden. Dessa kan i förhållande till uppföljningen styras in där mer fokus krävs för att minimera negativa eller stärka positiva miljökonsekvenser.



**Malmö stad**