

ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ ÖP2012

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE



Malmö stadsbyggnadskontor  
Februari 2012

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning av inkomna synpunkter	3
Slutsatser och rekommendationer	4
Samrådsprocessen	5
Generella synpunkter	6
Malmö 2032 – en stadsbyggnadsvision	10
Malmös utmaningar	11
Mål för Malmö som en attraktiv och hållbar stad	12
Strategier för en attraktiv och hållbar stad	15
Malmö ska vara motor i regionen	28
Utbyggnadsstrategi – nära tät och blandad stad	34
Trafikstrategier med människan i fokus	50
Strategier för en grönare stad	64
Landsbygden, havet och kusten	69
Stadskaraktär, arkitektur och stadsmiljö	76
Genomförandestrategier och arbetsprocesser	79
Konsekvenser	84
Övrigt	85
Utåtriktade samrådsaktiviteter	88

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE ÖP2012

## Sammanfattning av inkomna synpunkter

### Generellt stöd

I samrådsunderlaget föreslås att Malmö ska fortsätta att växa i huvudsak inåt och bli en mer tät, funktionsblandad och grön stad. Genom komplettering av den existerande staden ska fler kunna bo och verka i Malmö, med rikare folkliv, mer handel och service och bättre kollektivtrafik. Barriärer ska brytas och plats skapas för ett mångsidigt näringsliv som ger sysselsättning och välfärd.

Samrådet har visat att det finns en påtaglig enighet kring såväl mål och utmaningar som de övergripande strategier som formuleras i samrådsunderlaget. Flera remissinstanser ställer sig uttryckligen bakom såväl strategierna som ställningstagandena och flera anser att samrådsunderlaget har en visionär ton som ger en positiv bild av framtidens Malmö. Att ambitionen för stadsutvecklingen är hög konstateras av flera remissinstanser och det anses genomgående vara rätt att sätta ribban högt.

Samrådsyttrandena speglar också en samsyn kring att Malmös stora utmaningar – och de frågor som ska prioriteras i kommunen under de kommande åren – dels är den socio-ekonomiska situationen och dels en fortsatt omställning till en ekologiskt hållbar stad. En fråga som ofta lyfts fram är att genom stadsplanering bidra till att läka samman staden och minska segregationen.

Många remissinstanser ansluter sig till huvudinriktningen att Malmö ska växa genom komplettering av den existerande staden. Att koncentrera bebyggelse vid platser som har god kollektivtrafikförsörjning och att verka för ett trafiksystem som grundas på gångcykel- och kollektivtrafik ges också ett tydligt stöd. Det framhålls ofta att detta måste ske samtidigt som Malmö bibehålls som parkernas stad och byggs grönare.

I samrådsunderlaget framhålls att en stor utmaning är att ge plats för offentlig service i en tätare bebyggd stad, till exempel förskolor, skolor och fritidsanläggningar. Detta är en fråga som engagerar många och vikten av att alla kommunala förvaltningar samverkar lyfts fram. Yttrandena ger generellt bifall till en inriktning som innebär samutnyttjande, flexibilitet och att nya och kreativa lösningar behöver prövas.

Att möjliggöra ett bostadsbyggande som kan möta efterfrågan från en växande befolkning får stöd och många påpekar betydelsen av att sträva efter en mångfald av upplåtelseformer, hustyper och prislägen för att kunna tillgodose olika behov. Det anses också viktigt att sträva efter att bostadsområden med ensidiga bostadsbestånd kompletteras med fler bostads- och bebyggelsetyper.

Malmös roll som tyngpunkt och motor i regionen får stöd från grannkommuner och Region Skåne. Det är enligt grannkommunerna viktigt att utveckla samverkan mellan kommunerna i sydvästra Skåne.

Vikten av en inkluderande planeringsprocess framhålls av många. Det handlar dels om samarbete över sektorsgränser och dels om att med olika medel involvera allmänheten i planeringen. Behovet av fördjupad samverkan mellan kommunens nämnder och förvaltningar samt med andra samhällssektorer för att klara stadens utmaningar poängteras av många.

### Ifrågasättanden

Samtidigt som remissinstanserna överlag bifaller strategierna uttrycks en oro för de svårigheter som strategierna medför, dvs ett mer komplicerat och kostsamt genomförande. Några framför att samrådsunderlaget saknar prioritering, tidsplan, diskussion kring intresse- och målkonflikter samt konkretisering av hur genomförandet ska ske. Det

finns olika syn på vilken tidshorisont som översiktsplanen bör ha. Flera pekar på behov av tydligare redovisning av konsekvenser, exempelvis för kommunens ekonomi, för teknisk infrastruktur som VA-nät, avfall och elförsörjning, för möjligheten att tillgodose stadens behov av offentlig service, rekreations- och grönytor. Särskilda frågor som anses behöva fördjupas är bl a klimatförändringarnas påverkan på staden, frågor kring kommunens vatten och att se energifrågor i ett systemperspektiv, till exempel med satsning på biogas. Flera önskar mer fokus på tillgänglighetsfrågor för människor med funktionsnedsättning och att barnperspektivet ska få större tyngd. Att förtätning sker på ett sätt som respekterar den befintliga stadens kvalitéer och inte leder till en mindre attraktiv stadsmiljö är också aspekter som ofta påpekas.

Vissa instanser anser att samrådsunderlagets övergripande och strategiska inriktning gör att det är svårt att ta ställning till stadens planer för t ex markanvändning och hade önskat mer konkret redovisning. Flera remissinstanser har dock – trots att man uppfattat materialet som svårtolkat – lämnat omfattande synpunkter och diskuterat frågeställningar just på den nivå som var avsikten d v s att under samrådet värna ett översiktligt perspektiv och att få en diskussion kring de mest väsentliga ställningstagandena.

Samtidigt påtalar många vilket ytterligare material som man anser ska finnas i utställningsförslaget och vilka utredningar som behöver göras i det fortsatta planarbetet.

## Motsatta uppfattningar

Ett spektrum av olika åsikter, ibland motstridiga, framförs i många frågor, exempelvis varierar synen på bilismen, varierande inställningar redovisas kring exploatering och byggande utanför Yttre Ringvägen, kring byggande av villor och för eller emot fokus på tillväxt.

Att det även inom kommunen finns motstående uppfattningar såväl mellan som inom olika nämnder och förvaltningar framkommer av samrådsyttrandena, exempelvis anser Tekniska Nämnden att samrådsunderlaget har ett för starkt fokus på förtätning och att ”alla andra alternativ” går förlorade, medan Miljönämnden anser att det borde vara ett större fokus på förtätning.

## Översiktsplanens möjligheter och begränsningar

Planens breda ansats har uppskattats av många – särskilt t ex diskussionen om hur stadsbyggandet påverkar stadens socio-ekonomiska utveckling. Således kan en stor tilltro och förhoppning till översiktsplanens funktion som ett samlande styrdokument noteras, även för aspekter som ligger utanför konkret fysisk planering, t ex sociala frågor.

Det går att märka en viss övertro på översiktsplanens betydelse och möjligheter som operativ genomförandeplan. Översiktsplanen är visserligen viktig som övergripande planinstrument och programmerande underlag för hela kommunen men flera problemkomplex måste också behandlas i mer genomförandeinriktade åtgärds- och handlingsplaner för att realiseras. Många synpunkter som framförs är väsentliga men berör aspekter som inte bäst behandlas i en översiktsplan eller som inte alls är relevanta för en översiktsplan.

## Slutsatser och rekommendationer

Av samrådet drar stadsbyggnadskontoret följande slutsatser och föreslår att de ska vara vägledande i det fortsatta planarbetet:

- att mål och övergripande strategier ligger fast i det fortsatta arbetet med översiktsplanen
- att intensiviera samarbetet mellan kommunens förvaltningar under det fortsatta arbetet med översiktsplanen, såväl när det gäller att förankra en gemensam målbild som för konkreta planeringsriktlinjer

- att förtydliga konsekvenserna av strategierna för kommunen och skarpere belysa de krav som kommer att ställas på den kommunala organisationen för att genomföra översiktsplanen
- att beakta relevanta synpunkter i enlighet med svaren i samrådsredogörelsen och där så krävs göra prioriteringar, kompletteringar eller förtydliganden samt tydligt redovisa såväl markanvändning och konkreta planeringsriktlinjer som alla nödvändiga planeringsunderlag
- att lägga fast vilka handlings- och åtgärdsplaner som behövs för ett koordinerat genomförande av översiktsplanen med ett långsiktigt perspektiv

## Samrådsprocessen

Samrådet för Malmös nya översiktsplan ÖP2012 pågick från maj till november 2011. Det bestod dels av att samrådsunderlaget sändes ut på remiss och dels av omfattande utåtriktade aktiviteter.

Samrådsunderlaget gavs beteckningen ”planstrategi” för att markera ett övergripande perspektiv. Avsikten var att ringa in ett antal utmaningar och mål på strategisk nivå utan att inriktningen snävats in till konkreta åtgärder. Underlaget var alltså inte att betrakta som ett fullständigt planförslag.

Samrådsunderlaget var utställt på Stadsbiblioteket och samtliga medborgarkontor under delar av samrådstiden. I en särskild bilaga till *Vårt Malmö* som delas ut till alla hushåll i Malmö, informerades om översiktsplanarbetet och de övergripande strategierna i samrådsunderlaget. Därtill har arbetet med översiktsplanen presenterats i en kortfilm som bl a visas på internet (Youtube) och samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på [www.malmo.se/op](http://www.malmo.se/op). Informations- och diskussionsmöten har arrangerats för allmänheten, företag och intresseföreningar, sammanlagt omkring 25 möten. En sammanfattning av de utåtriktade samrådsaktiviteterna och de synpunkter som hämtats in finns på sidan 88.

Samrådsunderlaget remitterades till omkring 330 instanser. Förutom Malmö stads nämnder och styrelser skickades underlaget till statliga och regionala myndigheter, kommuner i Skåne och Köpenhamnsregionen, företag, intresseorganisationer och forskningsinstitut. 132 yttranden inkom varav 87 från instanser i utskicket och resterande från sådana som nåtts på annat sätt. Omkring en fjärdedel av yttrandena kom från privatpersoner, en relativt hög andel jämfört med tidigare samråd för översiktsplaner i Malmö.

I denna samrådsredogörelse refereras och kommenteras framförda synpunkter och invändningar. Redovisningen följer samrådsunderlagets disposition. Samtliga samrådsyttranden återges fullständigt i bilaga.

## Vem har svaret?

Malmö kommuns nämnder, Region Skåne och Länsstyrelsen är bundna att yttra sig under samrådet. Utöver dessa har flera av Skånes kommuner lämnat yttranden. Av resterande instanser på sändlistan kan man notera att de som valt att skriva yttranden övervägande varit intresseorganisationer av olika slag. Av dessa är en stor del miljöorganisationer, intresseorganisationer för äldre eller personer med särskilda behov och organisationer för specifika geografiska områden (exempelvis byalag). En tydlig tendens är att endast få företag eller branschorganisationer från näringslivet har valt att yttra sig, liksom forskningsinstitut och universitet.

## Generella synpunkter

Flera remissinstanser, exempelvis **Sociala resursnämnden, SDF Centrum, Tekniska Nämnden, Region Skåne, Räddningstjänsten Syd, Lunds kommun, Höganäs kommun, Jernhusen, JM AB, Skanska Öresund AB, Möllevångsgruppen och Stad solidar** ställer sig uttryckligen bakom de övergripande målen och strategierna i samrådsunderlaget. **Länsstyrelsen** stödjer de principiellt viktiga ställningstaganden som görs i samrådsunderlaget.

**Miljönämnden, SDF Fosie, SDF Husie, SDF Kirseberg, VAsyd, Centrala Satorrådet i Malmö stad och Naturskyddsföreningen Malmö** med flera anser att samrådsunderlagets visionära ton är positiv och att den skapar en tilltalande bild av ett framtida Malmö. Att ambitionen för stadsutvecklingen är hög konstateras av flera remissinstanser och det anses vara riktigt att sätta ribban högt. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** påpekar att det inte är nödvändigt att vara bäst eller att vara unik, däremot är det väsentligt att alla som bor och verkar i staden känner stolthet, trygghet och gemenskap.

## Process och dialog

**SDF Centrum, SDF Fosie, SDF Husie, SDF Västra Innerstaden, LRF och Krumby Byalag** är positiva till den förankringsprocess som pågått under arbetet med samrådsunderlaget. **SDF Centrum** och **SDF Fosie** anser att stadsbyggnadskontorets arbetsprocess med planstrategin kan fungera som en modell för ett fortsatt arbete med övergripande frågor av det här slaget. **SDF Husie** och **SDF Västra Innerstaden** uppmärksammar särskilt det goda arbete som stadsbyggnadskontoret lagt ned för att involvera medborgarna i processen med översiktsplanen. **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO** och **Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP** ser det mycket positivt att översiktsplanen går ut på så bred remiss. **Möllevångsgruppen och Stad solidar** ifrågasätter å andra sidan Malmö stads arbete med medborgarinflytande. De anser att ett meningsfullt arbete med medborgarinflytande och -dialog kräver politiska insikter om processer som lämpar sig för detta och efterföljs. Initiativ enbart skapade av staden anses av Möllevångsgruppen och Stad solidar inte vara tillräckliga.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Såväl intern samverkan som extern dialog har varit prioriterade under arbetet med översiktsplanen och kommer fortsättningsvis att vara en viktig förutsättning för att skapa en väl avvägd och väl förankrad översiktsplan. Ett brett deltagande av malmöbor med olika intressen och behov i informella och formella planeringsprocesser borgar för bättre förankring och långsiktighet i alla projekt. Ett kontinuerligt arbete för att ständigt förbättra och utveckla former för medborgarnas deltagande behövs i planeringsprocesser inom alla stadens förvaltningar.*

## Ifrågasättande av samrådsunderlagets uppläggning och omfattning

Flera remissinstanser, exempelvis **Länsstyrelsen, Miljönämnden** och **Kulturnämnden** anser att det på samrådsunderlagets upplägg är svårt att bilda sig en uppfattning och bedöma innehållet. Avsaknaden av kartmaterial anses också försvåra tolkningen av samrådsunderlaget. **Länsstyrelsen** och **Naturskyddsföreningen Malmö** tycker inte att samrådsunderlaget tar ställning i avgörande mark- och vattenanvändningsfrågor. Resonemang angående mål- och intressekonflikter, problematisering och prioriteringar efterlyses samt tydliga vägledningar för den översiktliga planeringen efterfrågas. **Naturskyddsföreningen Malmö** och **VAsyd** saknar konkreta strategier för hur målen ska genomföras. **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** tycker inte översiktsplanen diskuterar konsekvenserna av dagens administrativa ordning som ger lag, regelverk och arkitekter

stort inflytande. **Miljönämnden** konstaterar att steget mellan samråds- och utställningshandling blir stort att dialogen och samrådet mellan kommunens olika förvaltningar behöver intensifieras. **Länsstyrelsen** anser att kommunen bör ha ytterligare samråd med Länsstyrelsen inför utställningen av översiktsplanen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Samrådsunderlaget har avsiktligt utformats med ett övergripande perspektiv och beteckningen "planstrategi" har använts för att markera detta. Avsikten har varit att ringa in ett antal utmaningar och mål på en strategisk nivå utan att inriktningen snävats in till konkreta åtgärder. Ambitionen har varit att under samrådet värna ett översiktligt perspektiv och att få en diskussion kring de mest väsentliga ställningstagandena. Flera remissinstanser har – trots att man uppfattat materialet som svårtolkat – lämnat omfattande synpunkter och diskuterat frågeställningar just på den nivå som var avsikten. Ett mer konventionellt tillvägagångssätt, d v s att till samrådet presentera en färdig plan med fler och mer detaljerade riktlinjer, riskerar att begränsa samrådet till mer detaljerade frågor. Det leder också ofta till att det andra remisskedet (utställningen) i hög grad behandlar ett planförslag som inte i någon större utsträckning skiljer sig från samrådsförslaget.*

*Till utställningsförslaget, som kommer att remissbehandlas på samma sätt som planstrategin, kommer strategierna att kompletteras med kartmaterial där ställningstaganden för mark- och vattenanvändning framgår och till vilket konkreta planeringsriktlinjer kopplas. Planstrategin kommer att bearbetas med tydligare prioriteringar och mer vägledande principer.*

*Det är riktigt att det sätt som kommunen nu valt att arbeta utifrån ställer stora krav på samverkan under den fortsatta arbetsprocessen med utställningsförslaget, såväl med länsstyrelsen som mellan de kommunala förvaltningarna.*

**Miljönämnden** konstaterar att samrådsunderlaget har ett samhällsvetenskapligt fokus för att möta socio-ekonomiska problem och att det finnas anledning att komplettera dokumentet med natur- och klimatgivna förutsättningar för att möta beslut om långsiktig hållbarhet och människors basbehov samt titta längre fram i tiden än till 2030-talet.

**Malmö högskola** menar att planen omfattar en så lång tidsperiod att det för att kunna stämma av efter hand är nödvändigt med etappindelningar. D v s inte enbart tankar om vad Malmö vill nå utan också när det ska uppnås.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. I samrådsunderlaget har en strävan varit att balansera olika förutsättningar eftersom det får anses nödvändigt för Malmös utveckling att stor vikt också läggs vid socio-ekonomiska aspekter parallellt med miljö- och klimatfrågor. Fler viktiga program inom miljöområdet som bas för översiktsplanen, exempelvis "Miljöprogram för Malmös stad 2009–2020", Dialog-PM 2008:2 "Klimatet, havsnivån och planeringen", "Energistrategi för Malmö" och "Naturvårdsprogram 2010".*

*De mål som är formulerade i samrådsunderlaget är inte av den karaktären att de fungerar att stämma av som uppnådda vid en viss tidpunkt. En del i det fortsatta arbetet med utställningsförslaget är att ta fram en effektanalys vari det ingår att skapa underlag för en utbyggnads- och investeringsplan som grovt anger vad som bör ske när för att strategierna ska leda till de uppställda målen.*

**Miljönämnden** anser att det med hänsyn till omvärldskrav och snabba förändringar av problem- och målformulering är orimligt att kommunens översiktsplan omarbetas i en allt långsammare takt samt att målsättningen bör vara att inleda arbetet med nästa nya översiktsplan redan 2016 för ett antagande 2020.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Under 1900-talet omarbetades Malmös översiktsplaner med en intervall på tio år eller mer. Malmös gällande översiktsplan (ÖP2000, antagen år 2000) uppdaterades och kompletterades år 2006 och ÖP2012 kommer att kunna antas år 2013, vilket kan anses indikera att översiktsplanen nu omarbetas snabbare än tidigare. Dessutom har Malmö sedan ÖP2000 antogs, på ett sätt som ofta frambålls som föredömligt exempelvis av Boverket, arbetat med en mer kontinuerlig "rullande översiktsplanering" i syfte att få bättre kontinuitet och förmåga att*

*möta snabbt förändrade förutsättningar. Enligt plan- och bygglagen ska översiktsplanen aktualitetsförklaras varje mandatperiod och ambitionen är att i framtiden successivt kunna uppdatera översiktsplanen utan att behöva arbeta fram en helt ny översiktsplan.*

**Centrala Sacorådet i Malmö stad** och **SDF Oxie** noterar att samrådsunderlaget genomsyras av ett förhållningssätt som inte enbart inriktar sig på bebyggelsemiljö utan även väver in andra beståndsdelar såsom miljö-, ekologiska samt socio-ekonomiska faktorer. Sacorådet anser att trots att detta till stora delar är välkommet så kan detta också vara översiktsplanens svaghet. SDF Oxie anser att den breda greppet i planen är en riktig ambition men anser samtidigt att en kanske alltför stor börda för Malmös framtida utveckling hamnat i översiktsplansarbetet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Synpunkterna berör översiktsplaneringens möjligheter och begränsningar – för att bli meningsfull måste en översiktsplan idag omfatta mer än enbart bebyggelse och infrastruktur. Samtidigt ligger många aspekter av en stads utveckling utanför ramen för vad en översiktsplan kan påverka och åstadkomma. Det är en ständigt pågående process att finna balans, samverkan och synergi mellan vad fysisk planering och stadsbyggande kan bidra till och andra samhällssektors inverkan på stadsutvecklingen.*

## Stadsdelar

**SDF Hyllie** och **SDF Södra Innerstaden** efterlyser fördjupning för Malmös olika stadsdelar. **Malmö idéella föreningars paraplyorganisation MIP** och **Malmö idrottsföreningars samorganisation MISO** anser det vara viktigt att alla stadsdelar och områden i Malmö inkluderas i översiktsplanen. **SDF Rosengård** påpekar att utvecklingen av enskilda bostadsområden och stadsdelar inte är isolerade skeenden och att utvecklingen av övriga Malmö och bostadsområden är ömsesidigt beroende av varandra, ett synsätt som behöver förmedlas i texten om områdesprogrammen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *En översiktsplan ska ge en helhetsbild av kommunens utveckling och sätta in alla delar i ett större sammanhang. Men det finns också ett värde i att kunna utläsa en enskild stadsdels utveckling. Synpunkterna kommer att beaktas i det fortsatta arbetet och i utställningsförslaget kommer alla delar av Malmö att redovisas mer ingående än i samrådsunderlaget.*

## Disposition språk och begriplighet

**Miljönämnden** har synpunkter på skriftens disposition, bl a rubriksättning, och formuleringar och önskar en större tydlighet avseende exempelvis vägledning. **SPI Seniorernas parti Malmöavdelningen, Förbundet Aktion Skåne-Miljö, Jordens vänner Malmö-Lund, Leif Jönsson, Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** och **Torbjörn Bodin** har synpunkter på språkbruk, upprepningar, begrepp och dess innebörd samt att det är svårt att få en helhetsbild och ibland svårt att utläsa innebörden av formuleringar.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Indelning, rubriksättning och så vidare kan naturligtvis göras på många olika sätt, där varje angreppssätt har sina för- och nackdelar. Att samrådsunderlaget innehåller upprepningar är i viss mån oundvikligt eftersom flera aspekter berörs av flera strategier. Det är också svårt att uteslutande använda absolut entydiga begrepp. Strävan är att översiktsplanen ska vara begriplig och tydlig, och i det fortsatta arbetet kommer såväl disposition som språkbruk att bearbetas.*

**Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** anser att illustrationerna i samrådsunderlaget lägger dimridåer över verkligheten, de är svåra att förstå och deras syfte är oklart.



**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Visionsbildernas syfte är att visualisera den framtid som strategierna i samrådsunderlaget strävar mot. Visioner och visionsbilder riskerar alltid att visa upp en alltför tillrättalagd och utopisk framtid men ett viktigt syfte med illustrationerna är att vara inspirerande.*

## Övrigt

Länsstyrelsen konstaterar att Malmö stad använder ofta sig av stora och omfattande program till detaljplan och påpekar att kommunen bör lyfta in befintliga program i översiktsplanen så att dessa får en status enligt PBL för tillståndsgivning enligt PBL och tillståndsgivning enligt Miljöbalken. Länsstyrelsen anser att detta är av yttersta vikt eftersom de stora förändringarna som Malmö stad föreslår är omvandling av befintliga industriområden. Länsstyrelsen anser att de program som inte lyfts in i översiktsplanen ska utgå som underlag för fortsatt detaljplanering. Översiktsplanens roll är att samlat redovisa kommunens syn på hur de allmänna intressena tas tillvara i planeringen samt fungera som underlag för detaljplanering. Det är även viktigt att redovisa vilka detaljplaner som står i konflikt med översiktsplanen och en strategi för hur dessa ska förändras.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *De planprogram för stora omvandlingsområden som Länsstyrelsen torde avse är Norra Sorgenfri (PP6020), Elinelunds gård (öster och söder om kalkbrottet i Limhamn, (PP6021) och Varvsstaden (PP6030). Markanvändning i dessa områden anges i gällande översiktsplan antingen som utredningsområde, service/småindustri eller bostadsbebyggelse. Planprogrammets intentioner kommer att föras in i utställningsförslaget genom att markanvändningen redovisas i enlighet med programmen (i huvudsak blandad stadsbebyggelse) och planeringsriktlinjer-riktlinjer förs in på en för översiktsplanen relevant nivå. Därmed kommer programmets syfte och mål att vara inarbetade i översiktsplanen. De kommer fortsättningsvis att ligga som grund för detaljplaneringen, eftersom de har en väsentligt högre detaljeringsgrad än översiktsplanen. Kommunen anser att det vore olyckligt om de skulle utgå som planeringsunderlag, då de är resultatet av ett gediget planeringsarbete. Översiktsplanen kan inte ersätta planprogrammen i dessa delar. Gällande detaljplaner som står i konflikt med översiktsplanen kommer successivt att förnyas i en takt som stämmer överens med omvandlingstakten. Eftersom detaljplaner är färskvara är det enligt kommunens mening inte lämpligt att förnya detaljplanerna om inte fastighetsägare/ byggherre eller exploatör har intresse för det eller kommer att använda planen för nybebyggelse.*

## Malmö 2032 – en stadsbyggnadsvision

Några remissinstanser kommenterar Malmö 2032 — en stadsbyggnadsvision. **Miljönämnden** konstaterar att visionen har en friare form än övrigt innehåll och anser att den kan bli ännu mer slagkraftig i sitt huvudbudskap, eftersom visionen ska staka ut färdriktningen för de kommande tjugo åren; att Malmös tuffaste utmaningar att lösa ligger i klimatförändringar samt de socio-ekonomiska skillnaderna inom staden. **Kulturnämnden** ser intressanta utblickar med bra koppling till omvärlden, Malmö betraktas alltså inte som ett isolat. Kulturnämnden finner också viktiga anspelningar på kulturens bärande roll i framtidens stadsmiljö. **SDF Rosengård** anser att texten skapar utrymme för att diskutera visionerna för stadens fysiska men också sociala och ekologiska utveckling. Visionen skapar utrymme för varje del av Malmö att bidra med motsvarande vision för sin respektive stadsdel. I arbetet med att utveckla Malmö blir det enligt SDF Rosengård tydligt att det hela tiden finns ett samband mellan Malmös utveckling som hel stad, och mellan varje stadsdels utveckling.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** För att bli meningsfull och slagkraftig krävs att stadsbyggnadsvisionen stöds av en övergripande Malmövision. Avsaknaden av en sådan samlande framtidsvision som omfattar alla aspekter och samhällssektorer, gör att stadsbyggnadsvisionen står utan förankring. Det är synnerligen angeläget att ett arbete med en sådan vision kommer igång. Att befästa en övergripande Malmövision har stor betydelse för stadens framtid som helhet och särskilt för att hela den kommunala organisationen ska arbeta mot samma mål.*

**Miljönämnden** och **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** ger förslag till flera tillägg till visionen (se fullständiga remissyttranden).

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer synpunkterna att beaktas.*

**Sveriges Åkeriföretag, Åkeriföreningen Syd (SÅ)** beklagar att visionen, enligt SÅ, stannar vid vilka färd sätt människor använder sig av för att röra sig i staden. SÅ anser att visionen dessutom måste omfatta all den mobilitet för varor och gods som med nödvändighet måste förekomma i en stad. SÅ vänder sig också mot synsättet att trafikleder skulle utgöra barriärer mellan stadsdelar. SÅ anser att trafikleder binder samman och förenar stadsdelarna till en stad och att genom att försvåra mobilitet, alltså möjlighet till rörlighet mellan stadsdelarna, är det snarare så att man splittrar upp staden till öar med bebyggelse som sinsemellan inte har någon gemensam samhörighet som en sammanhållen stad.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunen delar inte Sveriges Åkeriföretags synpunkt att trafikleder binder samman stadsdelar, utan att det snarare är både och; en trafikled underlättar förvisso kommunikation längs leden men försvårar tvärs, och det är problematiskt att rörelser mellan olika stadsdelar blir svåra eller omöjliga för många trafikanter. Det är riktigt att trafikkapacitet är nödvändig för att staden ska fungera för alla slags transporter mellan olika delar av staden. Ambitionen är inte att minska möjligheten till mobilitet, utan att genom att omvandla trafikleder till stadsbuvudgator, med bibehållen kapacitet men sänkta hastigheter, skapa större möjligheter att korsas och därmed bättre binda samman stadsdelar på olika sidor av trafiklederna. Malmös trafiksystem har under flertalet av dygnets timmar en överkapacitet som kan användas för transporter av varor och gods.*

## Malmö's utmaningar

**Miljönämnden** anser att, eftersom inget område bland utmaningarna prioriteras mer än något annat, slagkraft och huvudbudskap förloras. Malmö's absolut viktigaste utmaningar är enligt Miljönämnden att hantera den globala klimatförändringen samt de socio-ekonomiska skillnaderna inom staden och Miljönämnden betonar att det är viktigt att översiktsplanen får ett ökat fokus på dessa områden. Miljönämnden menar också att grundproblem blandas med konsekvenser av senare förslag och anför att stora skillnader i levnadsvillkor är en aktuell problemställning som översiktsplanen bör förhålla sig till, däremot är svårigheten att kunna rymma en ökande befolkning en konsekvens av den senare föreslagna växa inåt-strategin. Grund- och följdproblem bör enligt miljönämnden hållas åtskilda för att öka logik och tydlighet. Miljönämnden menar vidare att miljöfrågorna är styvmoderligt behandlade, och för fram flera frågor som anses behöva behandlas mer i översiktsplanen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Att en viktig utmaning är att minska Malmö's klimatpåverkan, som en av flera väsentliga miljöfrågor, framgår av samrådsunderlaget. Det är riktigt, som Miljönämnden påpekar, att det finns ett behov av att prioritera och ge ökat fokus på vissa frågeställningar och strategier som redovisas i samrådsunderlaget och i arbetet med utställningsförslaget kommer så att ske.*

*Vad som är att betrakta som grund- eller följdproblem kan diskuteras, exempelvis ska "växa inåt-strategin" inte betraktas som ett förslag i samrådsunderlaget utan är en tidigare beslutad inriktning, som har sin utgångspunkt bl a i en strävan efter minskad klimatpåverkan, efter samrådet kring dialog-PM "Så kan Malmö växa hållbart".*

*De frågeställningar som förs fram av Miljönämnden är väsentliga och synpunkterna kommer i arbetet med utställningsförslaget att beaktas och aspekterna kommer att tas upp med den fördjupningsnivå som är relevant i en översiktsplan.*

**Förbundet Aktion Skåne-Miljö** ger flera förslag till komplettering av avsnittet om utmaningar, bl a om bättre hushållning med naturresurser, effektivare användning av bioenergi, radikal minskning av förorenande och förlustbringande utsläpp, om att bygga om föråldrade system för hantering av avfall och avloppsvatten och om effektivare framställning av biogas och biogödsel.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer avsnittet om Malmö's utmaningar att bearbetas vidare och synpunkterna kommer då att beaktas.*

**Tekniska Nämnden** konstaterar att samrådsunderlaget nämner att planeringen måste kunna möta andra scenarion än hög tillväxt men att det inte belyses vidare. **SDF Oxie** och **SDF Södra Innerstaden** påpekar att planeringen bör eftersträva en flexibilitet med flera tänkbara framtidsscenarier eftersom det är svårt att förutse stadens framtida utveckling, inte minst demografiskt. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) efterfrågar hur kommunen förbereder för eventualiteten att den beräknade befolkningstillväxten inte blir av.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Det är viktigt att ha beredskap för olika framtids-scenarier. Huvudinriktningen att Malmö i första hand ska växa inåt, d v s med komplettering av staden innanför Yttre Ringvägen. Det ger flexibilitet och innebär att om befolkningen inte skulle fortsätta öka kan också byggnationen minska eller avstanna utan att negativa konsekvenser uppstår jämfört med att bygga ut nya stora stadsområden.*

## Mål för Malmö som en attraktiv och hållbar stad

Flera remissinstanser stödjer de övergripande målen som är formulerade i samrådsunderlaget exempelvis **SDF Västra Innerstaden, Förbundet Aktion Skåne-Miljö, Ängelholms Kommun, Burlövs kommun, LRF, Hyresgästföreningen Södra Skåne** och **Krumby Byalag**. Byggföretaget **JM AB** framhåller att förtäta och skapa en långsiktigt hållbar och attraktiv stad är nyckeln till framgång. **Region Skåne** skriver att visionen om den nära staden som är hållbar och resurseffektiv stämmer väl överens med de miljöambitioner som finns uttryckta i regionala miljömål och ”Miljöstrategiskt program för Region Skåne”.

### Social balans och goda livsbetingelser

**SDF Centrum** ser målet social hållbarhet som en nyckelfråga för Malmö stads fortsatta utveckling. **SDF Fosie. SDF Västra Innerstaden** framhåller att uppdraget som *Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö* arbetar med – att ge förslag på strategier för arbetet med att förbättra förutsättningarna för god hälsa hos malmöborna – kan komma att ge stöd i det fortsatta översiktsplanarbetet där en utvecklad välfärdsredovisning kan utgöra ett bra verktyg. **SDF Kirseberg** menar att ett av översiktsplanens viktigaste mål är att tjänstgöra som en vägledning, i arbetet med att skapa förutsättningar för en ökad social hållbarhet i Malmö stad och att en av de mest angelägna utgångspunkterna i planen bör vara att minimera de socio-ekonomiska barriäreffekterna i Malmö. **SDF Kirseberg** framhåller också vikten av att begreppet social hållbarhet inte endast diskuteras utifrån speciellt utsatta områden utan inkluderar Malmö stad i dess helhet. **Räddningstjänsten Syd** ser det som mycket positivt att ett stort fokus läggs på hur Malmö via den fysiska planeringen kan minska den sociala oron som råder i vissa områden. **Region Skåne** delar uppfattningen att den fysiska planeringen kan verka stödande för en god socio-ekonomisk utveckling. **Stiftelsen Fontänhuset** konstaterar att uppnå en socialt balanserad stad där alla kan leva under goda betingelser är en avgörande utmaning för Malmö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Såväl i samrådsyttrandena och från annat håll är samstämmigheten stor om att de sociala utmaningarna är av avgörande betydelse för Malmös utveckling. Som nämnts ovan kommer det att erfordras omfattande insatser på detta område. Stadsbyggandet kan på olika sätt bidra; exempelvis till att fler arbetstillfällen skapas, bättre livsvillkor och genom att överbrygga fysiska och mentala barriärer. Nya bostäder och nya verksamheter i monofunktionella områden med ensartade bostadsbestånd, bättre kollektivtrafik, fler platser för möten mellan människor i stadsrummet, lokalisering av attraktioner över hela staden m m kan bidra till en förbättrad situation.*

### Ekonomisk tillväxt

Några remissinstanser ifrågasätter att samrådsunderlaget betonar vikten av ekonomisk tillväxt. **Miljönämnden** anser att avsnittet om ekonomisk hållbarhet behöver komma bort från ett tankesätt där ekonomisk tillväxt är gynnsam i alla lägen och miljönämnden efterlyser en ökad fokusering på klimatet och de socio-ekonomiska frågeställningarna. **Jordens vänner Malmö-Lund** föredrar en ekonomi som inte expanderar. **Johan Lindström** resonerar långtgående kring ekonomisk tillväxt och framhåller att kravet på tillväxt, så som det är formulerat idag, inte kan tillåtas dominera hållbarhetsdiskursen till den grad som den gör i och med de samband som finns mellan ekonomisk tillväxt, kriser, klyftor och vår ohållbara utveckling. **Möllevångsgruppen och Stad solidar** konstaterar att ordet tillväxt förekommer 25 gånger (ekonomisk eller grön, men borträknat befolkningsdito) och har intrycket av att människor och hus förväntas vara som statister i en reklamkampanj för att få fler att flytta till Malmö så att mer pengar kan

flyta in i kassan. Möllevångsgruppen och Stad solidar frågar sig vems eller vilkas stad är det vi bygger, och på vilka villkor? **Naturskyddsföreningen Malmö** menar att den ekonomi aspekten av hållbarhet ska ha en lägre prioritet och värde än miljömässiga och sociala aspekter.

**SDF Rosengård** framhåller å andra sidan vikten av att tillskriva de olika hållbarhetsperspektiven – socialt, ekonomiskt och ekologiskt – samma tyngd för stadens utveckling och poängterar att dessa perspektiv måste samverka om den hållbara utvecklingen ska kunna åstadkommas. Stadsdelsfullmäktige Rosengård påpekar vidare att samrådsunderlaget förmedlar ett synsätt där utvecklingen på det sociala området inte kan ses skilt ifrån de andra hållbarhetsperspektiven och att detta är hela Malmös utmaning för att bli en mer attraktiv och hållbar stad för alla. Med detta synsätt bekräftas vikten av ett gemensamt ansvarstagande för hela Malmös utveckling och för alla stadsdelars utveckling.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Syftet med samrådsunderlaget har varit att presentera en sammanfattande bild av Malmös utmaningar där ekonomiska, sociala och ekologiska behov var för sig tilläts stor vikt och där ingen hållbar utveckling är möjlig om inte alla dessa behov tillgodoses i rimlig utsträckning. Att göra detta på ett kortfattat och samtidigt nyanserat sätt är inte lätt, och samrådskommentarerna visar att texten går att uppfatta på olika sätt. Att behoven rörande ekonomisk tillväxt är tydligt redovisade i samrådsunderlaget hänger samman med att Malmö under 1990-talet genomlevde en period då basen för malmöbornas arbete och försörjning hade vittrat bort vilket fick mycket allvarliga konsekvenser både ekonomiskt och socialt. Även om näringslivet idag utvecklas positivt är det helt avgörande för en stad som Malmö att kontinuerligt vinnlägga sig om att näringslivet har möjlighet att utvecklas och förnyas, bli konkurrenskraftigt och ge sysselsättning och inkomster till malmöborna och skatteunderlag till deras välfärd.*

*Detta innebär förvisso inte att en hållbar ekonomi löser alla problem. Malmös sociala utmaningar är allvarliga med växande skillnader mellan dem som deltar i arbets- och samhällsliv och dem som står utanför med negativa konsekvenser för hälsa och välfärd. Malmö måste också ge sitt bidrag till att begränsa klimatförändringarna, hushålla med ändliga resurser, återställa kretslopp och värna den biologiska mångfalden. Även på dessa områden fordras således mycket omfattande insatser, något som är möjligt utan att avstå från att vårda den ekonomiska hållbarheten.*

## Arbetsstillfällena och försörjning

**SDF Rosengård** understryker att ett mål med hög prioritet är att förstärka den ekonomiska basen för malmöbornas försörjning och att Malmö stad har en viktig uppgift i att förmedla synen på investeringspotentialer och etableringspotentialer i alla slags gynnsamma geografiska lägen. Många outnyttjade sådana lägen finns i de delar av Malmö som bebyggdes under 1960-talet. Bilden av Malmö och stadens image nämns i detta stycke som en viktig framgångsfaktor för staden som attraktiv etableringsort för exempelvis näringslivet. Detta är ännu en anledning till att synliggöra Malmös outnyttjade potentialer. **Stiftelsen Fontänhuset** stödjer det högt prioriterade målet att förstärka den ekonomiska basen för malmöbornas försörjning, och särskilt den grupp psykiskt funktionshindrade som idag står helt utanför den reguljära arbetsmarknaden. **Malmös Unga** tycker det är viktigt att skapa fler jobb och att malmöborna inte ska behöva åka till Danmark för att jobba.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Samrådsunderlaget betonar vikten av att översiktsplaneringen bidrar till att skapa fler arbetsstillfällen i Malmö och att detta innebär en mångfald olika slags arbete så att alla kategoriers behov kan tillgodoses. Det är också viktigt att kommunen tar initiativ som bidrar till att skapa incitament för satsningar i alla stadens olika delar.*

## Befolkningsutveckling och bostadsbyggande

**Region Skåne** konstaterar att Malmö stad planerar för en hög planberedskap, 2 500 lägenheter och lika många arbetsplatser per år och att detta är en utbyggnadstakt kommunen anser möjlig men inte nödvändigtvis önskvärd. Bostadsutbudet är en viktig utvecklingsfaktor för Skåne och Region Skåne ser en god planberedskap i kommunen som positiv. **MKB** ifrågasätter om det är hållbart eller ens önskvärt att möjliggöra för Malmö att växa med omkring 100 000 invånare på två decennier. MKB anser att det saknas analys av hur snabb tillväxttakt Malmö kan hantera. **SDF Södra Innerstaden** efterlyser resonemang kring vad infrastrukturen kostar i relation till en växande befolknings efterfrågan på samhällsservice. Några remissinstanser, exempelvis **SPI Seniorernas parti Malmöavdelningen** och **Sverige-demokraterna i SDF Oxie** (särskilt yttrande) tolkar samrådsunderlaget som att kommunen tar för givet eller förväntar sig att staden ska växa med 100 000 invånare. **Jordens vänner Malmö-Lund** anser att tillväxtfixeringen i ÖP2012 är besynnerlig och frågar sig om man inte istället ska sträva efter stagnation i folkmängden. **Sverigedemokraterna i SDF Oxie** framhåller (särskilt yttrande) att det inte nödvändigtvis är positivt att vara en storstad medan **Värnhems Byalag** ser att Malmö kan ha en miljon invånare redan 2050.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Utgångspunkten har varit att översiktsplanen ska möjliggöra plats för 100 000 fler invånare vilket motsvarar i genomsnitt omkring 5000 invånare per år fram till 2032. Det behöver understrykas att **100 000 fler invånare inte är ett mål eller en prognos** utan visar på en beredskap att kunna möta en sådan utveckling. En så kraftig befolkningstillväxt är inte trolig och knappast önskvärd och fokus på siffran 100 000 kommer därför att tonas ner i utställningsförslaget. Det är dock viktigt att kommunens översiktsplan har en flexibilitet inför olika scenarier, även beredskap för en tillväxt som är större än den mest optimala.*

*En balanserad befolkningstillväxt som tillsammans med fler arbetstillfällen genererar dynamik och ger kommunen ekonomiska förutsättningar torde vara eftersträvansvärt eftersom en stad med en stagnerande befolkning riskerar att hamna i en nedåtgående spiral med många negativa konsekvenser. Malmös historia under 1970- och 80-talen kan tas som exempel. Ur ett miljöperspektiv kan man också konstatera att det är mer resurseffektivt att bo tätt än glest.*

## Kultur

**Centrala Sacorådet i Malmö stad** och **Kulturnämnden** saknar det fjärde hållbarhetsbegreppet d v s den kulturella dimensionen av hållbar stadsutveckling.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Vid framtagandet av samrådsunderlaget diskuterades att föra in kultur som en fjärde hållbarhetsaspekt men, utan att nedvärdera kulturens betydelse som faktor för en hållbar stadsutveckling, bibehölls de tre hävdvunna hållbarhetsbegreppen där kulturen betraktas som en del av den sociala hållbarheten.*

## Strategier för en attraktiv och hållbar stad

Många remissinstanser stödjer uttryckligen planstrategins huvudinriktning att Malmö ska fortsätta byggas tätare och mer funktionsblandad genom komplettering av den existerande staden: **Tekniska Nämnden** instämmer i den föreslagna strategin om en nära, tät och blandad stad, **SDF Hyllie** och **SDF Husie** är positiva till att Malmö i första hand ska växa inåt och förtätas. **Räddningstjänsten Syd** menar att utbyggnadsstrategin – tät, nära och blandad stad, är positiv ur flera synvinklar. **Region Skåne** tycker att det är positivt att Malmö stad i sin översiktliga planering lyfter fram att en spridd bebyggelse ska undvikas och att Malmö i huvudsak ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Att Malmö vill åstadkomma en tät och blandad stad genom att fortsätta att i huvudsak växa inåt bedöms av **Burlövs kommun** som rätt väg och **Lomma kommun** anser att Malmö stads ambition att växa inåt och inte ianspråkta stora arealer jordbruksmark för ny bebyggelse är positiv. **Hyresgästföreningen Södra Skåne**, **Krumby Byalag**, **Centrala Pensionärsrådet Malmö** och **Svenska Kyrkan Malmö** anser att det är positivt med en förtätning av staden. **LRF** anser att ambitionen att förtäta och omvandlingen av gamla industriområden till bostäder är rätt. **Jernhusen** delar stadens uppfattning om vikten av att Malmö förtätas och utvecklas i de inre delarna. **Eksploria Edutainment AB** sympatiserar med Malmö stads ambition att i första hand bygga ut Malmö genom en förtätning av staden. **Vänsterpartiets** grundläggande princip för stadens utbyggnad är att det ska byggas innanför Yttre Ringvägen och på ytor som redan har använts för byggnader, parkeringar eller annan hårdgjord yta. **Jordens vänner Malmö-Lund** förespråkar en förtätning istället för en expansion på bekostnad av den produktiva jordbruksmarken i kommunen. **Peter Nilsson** och **Ruzana Svedelius** anser att det är helt rätt att bygga staden tätare.

**SDF Kirseberg** anser att blandad bebyggelse utgör en modell för social hållbarhet. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** påpekar att en blandad stad med närhet till dagligvaruhandel, vårdcentral, mötesplatser samt grönområden skapar förutsättningar för äldre människor att kunna leva ett oberoende liv och bo kvar i det egna hemmet trots funktionsnedsättningar. **Vänsterpartiet** menar att småindustrier och verkstäder som inte är bullriga eller miljöfarliga ska också kunna finnas i bostadsområden. Det viktiga är att bygga tätt i staden.

Flera remissinstanser, exempelvis **Tekniska Nämnden**, **Region Skåne**, **Skanska Öresund AB**, **Jernhusen Trelleborgs Kommun**, **LRF**, **Centrala Pensionärsrådet Malmö** uttrycker ett tydligt stöd för strategin att utnyttja stationslägen och andra goda kollektivtrafiknoder för koncentration av ny bebyggelse.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är positivt att många remissinstanser så tydligt uttrycker en positiv inställning till väsentliga strategier i samrådsunderlaget.*

**Tekniska Nämnden** ifrågasätter samtidigt i sitt yttrande att samrådsunderlaget har stort och ensidigt fokus på förtätning och att andra alternativ går förlorade, medan **Miljönämnden** ifrågasätter att planen inte har tillräckligt starkt fokus på förtätning; samtidigt undrar Miljönämnden om tekniska system och infrastruktur klarar förtätning och framhåller att det i samband med förtätning finns risker för ökat buller, för ökad exponering av markföroreningar, för påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten och för sämre luftkvalitet.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Inriktningen att Malmö ska växa i huvudsak inåt har behandlats i förarbetena till ÖP2012 (Dialog-pm 2009:1 "Hur kan Malmö växa – hållbart?") och beslutats politiskt och får därför anses ha varit en given förutsättning för den nya översiktsplanen. Synpunkterna speglar dock att det finns olika åsikter mellan och inom kommunens olika förvaltningar. Under det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer förankringsarbetet med att skapa gemen-*

*samma målbilder över kommunens förvaltningsgränser att intensifieras. De frågor som miljönämnden lyfter, och som kan vara problematiska vid förtätning, kommer att utredas i kommande planarbete.*

**Moderaterna** (särskilt yttrande i KS (med instämmande av Folkpartiet och SPI), SDF Hyllie och SDF Fosie) anser å andra sidan att principen att staden enbart ska byggas inåt genom förtätning, kan vara farlig för stadens attraktivitet; jordbruksmark ska inte användas om det inte behövs, men en ansvarsfull användning med tät bebyggelse och i kollektivtrafiknära lägen måste kunna ske. Vi vill inte hamna i samma dilemma som under 70-talet då attraktiva bostäder för familjer inte kunde tillgodose och att dessa flydde från kommunen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö ska enligt samrådsunderlaget i huvudsak fortsätta byggas inåt – främst innanför Yttre Ringvägen och detta rymmer möjligheter för ett allsidigt bostadsbyggande som kan tillgodose olika önskemål.*

**E.ON** anser att det är viktigt att lokala initiativ och åtgärder bedöms utifrån ett systemperspektiv utan tillämpning av geografiska avgränsningar för att säkerställa att arbetet för hållbar stadsutveckling inte leder till suboptimeringar samt att det är av stor vikt att uppställda mål för förnybar energi och mål för slutna kretslopp och energieffektivisering betraktas gemensamt i en sammanhållen helhet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Grundläggande för översiktsplanering är att ge helhetsperspektiv som underlag för stadsplanering och investeringar i gemensamma anläggningar och system. Ett skäl till att städer är ekonomiskt och resursmässigt fördelaktiga är att de ger möjlighet till samutnyttjande av sådant som gator och parker, institutioner, energisystem och liknande. Som E.ON framhåller förutsätter det dock att man verkligen utnyttjar de gemensamma investeringarna och undviker suboptimering genom att dubbla med olämpliga alternativlösningar. På en del områden har kommunen möjlighet att reglera detta medan andra områden regleras av nationella lagar.*

**Centrala Saco-rådet i Malmö** konstaterar att en stor del av strategierna bygger på att det i Malmö skapas förutsättningar för nytänkande och kreativa lösningar. Även om Saco uppfattar detta som positivt lämnar det frågor obesvarade angående vem som ska stå för detta nytänkande och hur garanterar vi att dessa innovationer sker och då i samklang med planens mål?

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Skapandet av goda förutsättningar för nytänkande och kreativitet kan ske på flera olika plan. Ofta uppstår idéer i mötet mellan människor med olika kompetens, kunskap, intressen, bakgrund m m. Översiktsplanen har i linje med detta ambitionen att skapa bättre förutsättningar för mötespunkter och att bryta barriärer, både sociala och fysiska, som delar staden. Malmö stad kan bidra till kreativitet på fler sätt exempelvis genom att bjuda in till dialog och skapa delaktighet.*

**MKB, JM AB och Malmös Unga** lyfter vikten av att skapa bättre samband och bryta eller överbygga fysiska och/eller mentala barriärer mellan olika områden i Malmö.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Detta är en av de viktigaste utmaningarna för den fysiska planeringen i Malmö och ska ständigt finnas i åtanke när staden planeras. Att få stöd för denna planeringsinriktning är värdefullt då förverkligandet i vissa fall är komplicerat.*

**Centrala Pensionärsrådet Malmö** tycker det är viktigt för Malmö att ha ett attraktivt centrum med butiker och aktiviteter som lockar människor. **Moderaterna i SDF Fosie** och **Moderaterna i SDF Hyllie** (särskilt yttrande) framhåller att citys betydelse för Malmö måste framhävas mer i planen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö centrum är självklart en viktig förutsättning för Malmö attraktivitet. Centrala Malmö har stor betydelse för Malmö som regional tyngdpunkt och för besöksnäringen. Det är den viktigaste mötesplatsen för stadens invånare och ska även fortsättningsvis vara navet för nöjesliv, kultur och handel. I samband med en befolkningsökning kommer centrum*



*att stärkas men denna typ av verksamheter kan även spridas till andra delar av staden. Det handlar inte om en nedvärdering av Malmös centrala delar utan att utveckla och se potentialen i stadens andra delar. En tydligare beskrivning av centrumets betydelse för staden och möjliga utveckling kommer att tillföras utställningsförslaget.*

**Möllevångsgruppen och Stad solidar** anser att översiktsplanen borde problematisera gentrifiering i Malmö mer. Specifikt lyfts Möllevången upp som exempel. Möllevångsgruppen och Stad solidar menar att de mindre verksamheter och boende som idag ger området karaktär kan komma att tvingas flytta ifrån området ifall utvecklingen fortsätter.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Utan tvekan kan man instämma i att de specifika kvaliteter som finns i kvarteren kring Möllevången är en tillgång för både området och hela Malmö och är önskvärda att bevara. Gentrifiering är en komplex process som kan vara mer eller mindre kraftig och innehålla inslag av medvetet spekulerande från fastighetsägare. Till stor del handlar Möllevångens gentrifiering om en ökad attraktivitet med en motsvarande ökning i hyresnivåer och lägenhetspriser. Detta är svårt att påverka via en översiktsplan. Det är främst lagstiftning angående hyresnivåer och omvandling från hyresrätt till bostadsrätt som kan reglera den utveckling som sker. Samtidigt kan det konstateras att en stad per definition är under ständig förändring.*

## **Bidra till fler arbetstillfällen, attraktiv stad för näringsliv och besökare**

**SDF Oxie** och **Tekniska Nämnden** trycker på att tillväxt, företagande och sysselsättning är centrala frågor för Malmös utveckling och måste få väsentligt fokus i ÖP 2012. Tekniska Nämnden menar vidare att marknadsförutsättningar, ekonomi- och genomförandefrågor för näringslivet måste beaktas och konkretiseras mer i planen. **SDF Oxie** anser att staden bör eftersträva en flexibilitet och god beredskap för såväl storskaliga som småskaliga näringslivsbehov. **Malmö högskola** saknar tankar kring vilka branscher som förmodas öka antalet arbetsplatser och vilka som förmodas vara mindre viktiga för stadens utveckling samt efterlyser en tydligare analys av hur Malmös arbetsmarknad kommer att utvecklas under planperioden. **Centrala Sacorådet i Malmö stad** saknar strategier som förutom infrastrukturella satsningar attraherar och stimulerar Malmös näringsliv men samtidigt också belyser att vissa av strategierna möjligen motverkar etableringen av vissa näringar. **E.ON, Malmö Centrum Företagsgrupp** och **Åke Arwidi** tycker det är viktigt att staden har en mångfald av branscher och verksamhetstyper. Planstrategin anses nästan helt fokusera på kunskapsintensiva branscher för högutbildade vilket skulle ge en för snäv näringslivsprofil; industrier är fortsatt viktiga för ekonomisk hållbarhet i Malmö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Malmös näringsliv har under de senaste decennierna breddats och blivit mindre konjunkturkänsligt, både genom att stora dominerande företag har ersatts av fler mindre företag och att floran av branscher har vidgats. Detta är en utveckling som sannolikt kommer att fortsätta och som ska stödjas. Det är som remissinstanserna påpekar viktigt med ett diversifierat näringsliv som tillgodoser arbetsmarknaden med en mångfald olika typer av arbetstillfällen.*

*I "Näring till näringslivet – näringslivspolitisk strategi för Malmö stad" (antagen 2009) pekas ett antal profilområden ut, som bedöms kunna bli särskilt framträdande för fler arbetstillfällen och tillväxt i Malmö. I diskussionsunderlag inför "Markprogram för näringslivet" (2010 behandlat av kommunstyrelsen som samrådsunderlag inför översiktsplanen) slås fast att profilområdena nya media, life science, besöksnäring, cleantech, handel, logistik och huvudkontor är högst prioriterade vad gäller att erbjuda goda lokaliseringsmöjligheter i Malmö.*

*Malmö har en begränsad yta att tillgå och strävar efter yteffektivitet. Den blandade staden och de verksamheter som passar där skapar i sig stor flexibilitet eftersom deras lokalbehov tenderar att vara mindre specifika än t ex tillverkningsbranschen. En del industriverksamheter är ytkrävande och går ofta inte att blanda med bostäder eller annan verksamhet. Arbetsmarknaden blir i allt högre grad regional och det finns*

*goda möjligheter att bo i Malmö och arbeta i annan kommun. Lokaliseringar av företag med stora ytkrav och få anställda kan i större utsträckning än tidigare att behöva ske i ett regionalt sammanhang.*

**Malmö Centrum Företagsgrupp** frågar sig varför näringslivet i stadsdelar med ett relativt litet utbud av verksamheter och företag behöver utvecklas.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Stadsdelar med både boende och arbetsplatser är vanligen både attraktiva, trygga och resursnära. Ett inslag av arbetsplatser och service i ensidiga bostadsområden medför bl a mer liv och rörelse i utemiljön under dagtid, större variation i stadsbilden, större möjligheter att hitta jobb och bostad nära varandra. Det skapar därutöver jämnare belastning på trafiksystemen då alla trafikrörelser inte samtidigt sker är samma håll.*

**Malmö högskola** lyfter fram större internationella eller nationella konferenser som en viktig potential för besöksnäringen. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) framför att turistnäringen bör tillägnas ett eget kapitel i översiktsplanen. **Eksploria Edutainment AB** vill lyfta de mervärden som upplevelseparken Eksploria skulle ge till Malmö stad i form av arbetsplatser, besöksmål och stärkande av stadens ekologiska profil. **Malmö Unga** tycker Malmö ska bygga mer nöjesfält för att locka till besökare till Malmö.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Besöksnäringen är en viktig näringsgren i Malmö som också växt kraftigt de senaste åren. Såväl Malmö arena som Svedbank stadion har färdigställts, Malmöfestivalen har firat 25 år, restaurang- och klubbutbudet har ökat och så vidare. Det är viktigt att även i framtiden skapa möjligheter för attraktioner och besöksmål som lockar besökande av olika åldrar och intressen. Den stora satsningen på en kongress-, konsert- och hotellanläggning är ett exempel. Översiktsplaneringen kan förutom att bereda mark för liknande funktioner främst stödja Malmö besöksnäring genom att bidra till en attraktiv och trygg stad, som i sin tur utgör incitament för satsningar inom besöksnäringen. Attraktioner som profilerar Malmö som en långsiktigt hållbar stad och som ligger kollektivtrafikenära är önskvärda.*

**Miljönämnden** anser att Malmö ska attrahera verksamheter och fastighetsägare som är beredda att ta ett högt samhällsansvar. **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** och **Ruzena Svedelius** påpekar att Malmö bör sträva efter att ha verksamheter som uppfyller alla tre hållbarhetsdimensionerna. Det är inte önskvärt med verksamheter som skapar arbetstillfällena och skatteintäkter men t ex är miljöstörande eller inte bidrar till social hållbarhet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö har genomgått en kraftig förändring, från en sliten industristad till en skapningsstad och det har i kombination med en fortsatt hög ambition att skapa en än mer attraktiv och långsiktigt hållbar stad genererat en ökad förståelse och höjd ambitionsnivå inom alla delar av samballet för hållbarhetsdimensionerna, så även inom näringslivet. Cleantech är ett för Malmö stad prioriterat profilområde för näringslivet. Det är dock viktigt att kontinuerliga arbeta med att föra dialog med olika aktörer, både i form av krav och råd, som har för avsikt att etablera sig inom kommunen. Om många verksamheter tillkommer som påverkar Malmö negativt miljömässigt eller socialt så kommer det även långsiktigt att minska Malmö attraktivitet som etableringsort.*

**Malmö högskola** framhåller att tillgång till högre utbildning är en viktig faktor både för privatpersoner och företag när de ska välja bostads-/lokaliseringsort.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Att ge Malmö högskola förutsättningar att fortsätta växa och utvecklas är viktigt för att rusta Malmö för framtiden, vilket framgår av samrådsunderlaget.*

**E.ON** föreslår att Malmö utvecklar Norra/Östra hamnen till ett ekoindustriellt kluster som även skulle kunna inbegripa hamnverksamheten.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Ett ekoindustriellt kluster i hamnområdet skulle stödja Malmö framtida utveckling. Det måste dock etableras på hamnverksamhetens villkor.*

## Utveckla staden som kulturell och demokratisk arena

**SDF Kirseberg, SDF Rosengård, MKB, Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande), **Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP, Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO, Stiftelsen Fontänhuset, Vänsterpartiet och Ruzena Svedelius** framhåller vikten av att skapa och utveckla trevliga, tillgängliga, trygga och välkomnande mötesplatser – både spontana och fasta – för alla stadens invånare.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** En större befolkning på samma yta kommer att skapa fler möten mellan människor och de spontana mötesplatserna kommer att accelerera i antal, liksom krav på nya planerade mötesplatser. Satsningar görs kontinuerligt för att skapa nya enskilda mötesplatser i stadsrummet, parker och torg rustas upp, idrottsanläggningar, temalekplatser m m byggs. Översiktsplanens ambition är att genom att läka samman staden, bygga bort barriärer och sprida besökspunkter och attraktioner över hela staden skapa rörelsemönster som ger förutsättningar för olika typer av mötesplatser såväl i stadsrummet som i byggnader. Stadens centrum är viktigt; där finns många olika slags mötesplatser, både kommersiella och icke kommersiella, och som vänder sig till hela befolkningen och det är väsentligt att understödja centrums attraktivitet.*

**SDF Kirseberg** uppmärksammar de mindre stadsdelstorgen i staden som viktiga mötesplatser. Dessa torg har ofta väldigt bra placering relativt bostadsområdena men präglas idag ofta av slitna miljöer och en utarmning av handel och service. Det fordras nytänkande och planering för att åter göra dessa torg till välbesökta och attraktiva lokala mötesplatser.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** En effektivare markanvändning, som översiktsplanen föreslår, ger fler boende och sysselsatta i hela staden. Detta ökar kundunderlaget och förbättrar möjligheten för små stadsdelstorg att utvecklas. Förändringar kring Oxie centrum och Lindängens centrum är exempel på planarbeten som pågår och som avser att stödja lokala centrum. Arbetet med lokala centrum kommer kontinuerligt att fortsätta i Malmös stadsplanering.*

**SDF Södra Innerstaden** och **Malmö högskola** framhåller betydelsen av ett bra och diversifierat kulturliv för stadens attraktivitet. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** håller med om att evenemang och kulturella möten är positiva och bidrar till stadens utveckling. För att främja gemenskap och integration är det dock viktigt att stadens evenemang och kulturutbud är tillgängligt och anpassat för alla stadens invånare oavsett betalningsförmåga eller bakgrund.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Ett starkt kulturliv är en viktig faktor för stadens attraktivitet. Stadsplaneringen ska stödja ett diversifierat kulturutbud i alla stadens delar och som är tillgängligt för alla stadens medborgare.*

**Malmö högskola** är positiva till idéerna bakom ett fjärde stadsrum och menar att skolans elever värderar denna typ av miljöer högt. Malmö Högskola pekar dock på att sådana miljöer måste vara tillgängliga utan kostnad. Det finns en tendens till att gator och torg privatiseras när caféer och restauranger expanderar utanför fastigheter. **Möllenvångsgruppen** och **Stad solidar** tycker att begreppet ”Det fjärde stadsrummet” skulle behöva förtydligas. De tolkar begreppet som att syftet är ”att göra stadsplaneringssak av tron på hur samhällsekonomin ska kunna utvecklas”. **SDF Rosengård** menar att en stor potential finns i de offentliga rum som ligger i anslutning till offentliga institutioner och andra publika inomhusplatser. Det finns en medvetenhet om vikten av att sänka tröskeleffekten till offentliga institutioner. Verksamheter kan presenteras, gestaltas och till viss del förläggas utomhus, så att det som sker inomhus blir känt och kanske väcker nyfikenhet hos de som passerar.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det fjärde stadsrummet handlar om mer eller mindre offentligt tillgängliga lokaler som restauranger, kaféer, skolor, bibliotek som rum för*

*möten, arbete, observation och reflektion. Det handlar inte om att allmänna ytor ska bli privata eller tvärtom. De miljöer som SDF Rosengård talar om är ett bra exempel på det fjärde stadsrummet – allmänt tillgängliga ytor i mötet mellan inne och ute, mellan privat och offentligt. Det finns en stor potential i att utveckla dessa som mötesplatser i staden och främja möten mellan människor – denna typ av miljöer kan främja innovation och tillväxt.*

**Sociala resursnämnden** vill betona tillgänglighetsaspekten för personer med funktionsnedsättning. Det är angeläget vid planeringen av stadens framtid att ständigt beakta hur staden kan vara tillgänglig för alla. Översiktsplanen bör därför i ett större avseende beskriva hur stadsmiljön ska utvecklas och tas tillvara så att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att röra sig på egen hand och i första hand med kollektiva färdmedel samt hur den offentliga servicen ska anpassas så att den blir tillgänglig för alla som är i behov av den. **Centrala Pensionärsrådet Malmö, Tillgänglighetsgruppen.se, PRO Samorganisation i Malmö, Malmö stads råd för funktionshinderfrågor** och **Strokeföreningen Malmö** framhåller också att betydelsen av tillgänglighet för grupper i samhället med olika slags funktionsnedsättning behöver få en mer framskjuten plats. **Stiftelsen Fontänhuset** framhåller att trygghets- och tillgänglighetsaspekter i hög grad också måste omfatta personer som under delar av sitt liv, ibland livslångt, har omfattande psykiska funktionshinder utifrån en försämrad psykisk ohälsa.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Som framgår i flera avsnitt av samrådsunderlaget är frågor om tillgänglighet och funktionshinder en viktig aspekt. Hela staden ska göras lätt tillgänglig för alla grupper i samhället. Tillgänglighet för människor med olika slags funktionsnedsättning behöver kontinuerligt förbättras och är en väsentlig aspekt i varje planeringsprocess.*

**Miljönämnden** framför att översiktsplanen behöver bli mer vägledande i frågor kring diskrimineringsgrunder och att den fysiska planeringen måste ta hänsyn till diskrimineringsgrunderna, förstå att människor har olika förutsättningar att nyttja staden, att människor behandlas olika samt förebygga dessa skillnader. Den fysiska miljön måste utformas så att den attraherar en mångfald av olika slags människor, inte endast de största befolkningsgrupperna. **SDF Rosengård** påpekar att kvinnor och män använder det offentliga rummet olika och att detta behöver synliggöras och belysas i all planering samt att barn och ungas specifika behov och användning av offentliga rum bör beaktas i planeringen. **SDF Centrum, SDF Fosie, SDF Hyllie, SDF Kirseberg,** och **Tekniska Nämnden** anser att översiktsplanen tydligare bör lyfta fram barnperspektivet i planeringen. **SPI Seniorernas parti Malmöavdelningen** tycker planstrategin lyfter äldre som grupp för lite. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** konstaterar att i jämställdhetsperspektiv behandlas i samrådsunderlaget.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I samrådsunderlaget slås fast att målsättningen är att skapa stadsrum där alla känner sig inkluderade, oavsett ålder, kön, etnicitet, funktionshinder och så vidare. Att olika befolkningsgruppers behov tillgodoses i den kommunala planeringen är väsentligt och i det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer synpunkterna att beaktas och följas upp så att översiktsplanens möjlighet att bidra till jämställdhet, minskad diskriminering och en stad för såväl barn som äldre tas till vara. I planeringen av staden är detta ständigt aspekter att bevaka för alla kommunens förvaltningar.*

## Bidra till en hälsosam och trygg stad

**Ruzena Svedelius** pekar på att folkhälsan är beroende av omgivningsfaktorer som buller och luft- och markföroreningar. Flera folkhälsoaspekter påverkas således direkt eller indirekt av stadsplanering.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Stadsplaneringen kan på flera sätt främja en god folkhälsa. En kommunal arbetsgrupp som särskilt ska bevaka folkhälsofrågor inom*

*stadsplaneringen och representera Malmö i nätverket Healthy Cities har nyligen startats och kommer att bevaka dessa frågor.*

**Sociala resursnämnden, SDF Västra Innerstaden och Vänsterpartiet** framhåller att det är viktigt att staden byggs på sådant sätt att malmöborna känner sig trygga. **Vänsterpartiet** anser att det främsta medlet för att främja en trygg stad är att skapa en levande stadsmiljö och att en blandad stadsbebyggelse främjar detta, och Vänsterpartiet är kritiskt till de säkerhetsinsatser som exempelvis staket och kameraövervakning.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö stad har (2006) utarbetat en rapport med planeringsriktlinjer för en trygg stadsmiljö där huvudinriktningen är att främja en stadsplanering som främjar naturliga möten, gör stadens rum tydliga samt befolkar, blandar och ökar rörelsen i staden. Säkerhetsåtgärder som kameror och staket bör endast ses som en sista utväg och inte vara ett alternativ till välplanerade stadsmiljöer.*

**Fritidsnämnden, Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP och Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO** lyfter vikten av fritidsaktiviteter för att främja människans psykiska och fysiska välbefinnande. malmöbornas hälsa och livskvalité kan höjas genom att satsa på den ideella- och fritidssektorn. Fritidsnämnden pekar på vikten av att utbudet av fritidsaktiviteter är diversifierat och passar olika gruppers behov och önskemål. Fritidsaktiviteterna bör analyseras ur ett jämförbart och trygghetsperspektiv. Särskilt viktigt är att det finns tillgång till kollektivtrafik även på kvällstid, samt att det finns upplysta och trygga gång- och cykelvägar i anslutning till fritidsanläggningar. Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation vill att man vid planering av bostäder, även planerar för näridrottsplatser i bostadsområdena för både spontan lek/idrott och organiserad idrott.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö blir allt intressantare som bostadsort samtidigt som staden ligger i ett utpräglat jordbrukslandskap. Det gör att vandringsleder och lek i skogsmark inte kommer naturligt. För att åstadkomma ett varierat utbud av fritidsaktiviteter som främjar folkhälsan måste mark säkerställas för ändamålet. Frågeställningen blir särskilt viktig i en stad med en befolkningstillväxt som medför ökad användning och därmed ökat slitage av befintliga anläggningar. Översiktsplanen avser därför att reservera mark för fritidsaktiviteter, både i nybebyggelse och i befintlig bebyggelse. Mark ska avsättas för både traditionellt kvinnliga som manliga fritidsaktiviteter.*

## Fysiska strategier för minskad miljöbelastning

**Miljönämnden** uppmärksammar att det befintliga bostadsbeståndet behöver genomgå en ekologisk renovering samt att 3% av det befintliga beståndet behöver renoveras varje år för att klimatmålen ska vara möjliga att uppnå och att översiktsplanen bör ha en tillåtande attityd för att inte förhindra en klimatreovering. En arbetsmodell kan vara att utveckla Miljöbyggprogram Syd.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Påpekandet är viktigt och, som Miljönämnden nämner, behandlas denna fråga bättre i sektorsprogram, exempelvis Miljöbyggprogram Syd, än i översiktsplanen. Frågan berör också nationella incitament för klimatreoveringar och energieffektivisering.*

## Energifrågor

**Miljönämnden** framför att ett systemperspektiv behöver införas där faktorer som bl a minskat uppvärmnings- och kylbehov, lokal produktion av förnybar energi, anpassning till höga temperaturer, extremt regnande samt höjd havsnivå behöver integreras i stadsbyggandet. Dialog-pm (2008:2) ”Klimatet, havsnivån och planeringen” bör kunna utgöra en grund för resonemang att bygga vidare på. Det måste säkerställas att stadens infrastruktur för vatten, avlopp, dagvatten, gatunät, el, värme och kyla fungerar även

under svåra påfrestningar. Miljönämnden anser att översiktsplanen är ett avgörande instrument för att nå energimålen och anger flera aspekter som bör behandlas samt att översiktsplanen behöver ha en tillåtande syn på energiproduktion och energieffektivisering och inte innehålla försvarande skrivningar som att t ex stads- och landskapsbildningsaspekter ska väga tyngre. **Sysav** ser gärna att planstrategin tydligt framhåller de förnybara energiresurser som Malmö redan har och som planeras i en snar framtid. Genom att hushålla med dessa resurser förväntar vi att Sysavs andel i den lokala energiproduktionen kan öka ytterligare och därmed ersätta fossil energi. Malmö kan då möta behoven av förnybar energi även i en expansion av staden, och behoven av nyinvesteringar i ytterligare förnybar energiproduktion kan begränsas.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Planering handlar om avvägningar mellan olika sektorsintressen och översiktsplanens roll är att staka ut en väg för den framtida utvecklingen av staden med beaktande av en rad olika sektorsintressen. I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer energi- och klimatfrågor att utvecklas vidare. De behandlas därtill specifikt i särskilda sektorprogram / handlingsplaner som t ex "Handlingsplan för klimat- och miljöarbetet i Malmö stad 2011-2014" som antogs i november 2011 och "Klimatanpassningsstrategi" som ska beslutas av kommunstyrelsen under våren 2012. Fler utredningar pågår som ser på stadens totala behov för förnybar energi från fler källor 2020 och 2030, samt möjliga lokaliseringar av vindkraft. Intentionen är att översiktsplanen ska vara flexibel för framtida teknik och innovationer och t ex inte läsas till exakta antal och placering vindkraftverk.*

**Miljönämnden** framför att översiktsplanen måste visa en förståelse för att lokala produktionsanläggningar och insamlingsmöjligheter måste få ta plats samt att det behövs en infrastruktur för bl a biogas och elfordon inom transportsektorn. **LRF** saknar en strategi för biogas och undrar var och hur Malmös försörjning helt med förnybar energi ska ske och hur miljömålen ska klaras. **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** framför att lokala anläggningar för "energi från förnybara källor" som t ex biogas och vindkraft ska stödjas i planeringen. **SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen** anser att uppgifter saknas på hur målen kring förnybar energiförsörjning ska nås. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** instämmer i att vindkraft och solenergi är en riktig inriktning men påpekar att kommunen bör vara medveten om behovet av en dialog med malmöborna för att få acceptans för framförallt vindkraften. **PRO Samorganisation i Malmö** anser att utbyggnaden naturligtvis ska vara energisparande.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Parallellt med översiktsplanen pågår arbete inom Malmö stad för att utreda hur målen i "Energistrategi för Malmö" och "Miljöprogram för Malmös stad 2009–2020" ska nås, bl a i "Handlingsplan för klimat- och miljöarbetet i Malmö stad 2011-2014" och i "Potentialstudie över förnybar elproduktion i Malmö år 2020" och ett planeringsunderlag för vindkraft arbetas fram. Områden lämpliga för vindkraft kommer att finnas med i utställningsförslaget. Kommunikation om detta sker sedan i den detaljerade planeringen.*

**Sysav** påminner om att Sysav är en betydande aktör i Skåne när det gäller att hantera avfall och producera fjärrvärme och el. Sysav vill lyfta fram energieffektivisering av värme och el som en verkningsfull strategi för ökad förnybar andel energi. Genom att minska behovet av värme och el utöver den mängd som Sysav kan leverera, minskar behovet av topplastkraft som framförallt i fallet värme kommer från fossil källa.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Energieffektivisering är en viktig del i att nå Malmös högt ställda mål på förnybar energiförsörjning, arbetet med detta sker genom att ställa krav vid nybyggnation och i områdesbaserade stadsförnyelseprojekt.*

**E.ON** framför att både slutanvänd energi och primärenergi (tillförd energi i energisystemet) bör beaktas. Via EU-direktiv för energieffektivisering kommer Malmö stads

insatser att mätas utifrån effektiviseringar av primärenergi. Detta gäller såväl hållbart byggande med fokus på "nära noll energi hus" som befintlig energieffektivisering.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Frågeställningen om beaktande av primärenergi i t ex Miljöbyggprogram Syd är ytterst en nationell fråga, men stadsbyggnadskontoret arbetar för att beakta detta i framtida versioner av miljöbyggprogrammet.*

**E.ON** anser att även om vindkraft utgör en viktig komponent i ambitionen om förnybar energi så berör den främst elanvändning och el som energibärare; för en mer heltäckande bild bör översiktsplanen omfatta andra energibehov kopplat till uppvärmning och en växande efterfrågan på kyla samt till transporter för bilar, bussar och gods.

E.ON menar att en viktig förutsättning för en hållbar stadsutveckling i Malmö stad är att skapa synergier genom integration och interaktion mellan infrastrukturer för energi, transporter, avfall samt vatten och avlopp. Redan etablerade samband som resurskretslopp på avfall som blir fjärrvärme, el och biogas kan förstärkas ytterligare där befintliga infrastruktur tillgångar utnyttjas på ett mer effektivt sätt som t ex i samarbetet mellan EoN, VA-Syd och Malmö stad i Hyllie.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Avsnittet om energi kommer att ses över i det fortsatta arbetet med översiktsplanen med beaktande av E.ONs synpunkter. Frågeställningarna om utrymme för infrastruktur för värme, kyla, biogas och transportsektor, med laddstolpar t ex är viktiga, men inte i första hand en översiktsplanefråga. Frågorna beaktas i fortsatt planering, som exempelvis i Hyllie, i fördjupade översiktsplaner, strukturplaner och detaljplanering av större utvecklingsområden.*

**Måns Norlin** har en fråga om uppgiften att omkring 10% av Malmös totala behov på 2000 GWh/år kan utgöras av lokalt producerad solexel år 2030 vilket Norlin finner vara motstridigt det som anges i "Energistrategi för Malmö".

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Siffran på 2000 GWh/år refererar till beräknat behov för elenergi, efter att målsättningen om energibesparing på 30 % är inräknat. Det är korrekt att det totala energibehovet ligger högre, på ca 7000 GWh.*

Flera remissinstanser ställer sig positiva till utbyggnad av vindkraft i Malmö, exempelvis **E.ON**, **Servicenämnden**, **Limhamns miljöförening**, **PRO Samorganisation i Malmö** och **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande). Att hänsyn måste tas till människors behov av ro och avkoppling påpekas dock. **Försvarsmakten** framhåller vikten av tidig samverkan för att hitta optimala och konfliktfria lägen. Etablering av vindkraft vid grundet Sjollen i nordvästra Malmö stöds av E.ON och Limhamns miljöförening medan **Lomma Kommun** och **Kävlinge kommun** motsätter sig detta. Limhamns miljöförening påpekar att vindkraft inte bör placeras på Limhamnsfältet och Sibbarps grönområde.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Det är positivt att flera instanser stödjer satsningen på vindkraft, som är nödvändig för att nå Malmö stads miljömål. Inom ramen för arbetet med översiktsplanen ska fysiska förutsättningar ges för att kunna nå dessa mål. Tidig kontakt med berörda intressenter kommer att tas avseende vindkraftsetablering.*

*I gällande översiktsplan finns Sjollen som ett utredningsområde för vindkraft då det bedömts ha en väsentlig potential. Detta avses befastas i utställningsförslaget för ÖP2012. En eventuell framtida etablering kommer att provas enligt gällande regelverk. Det är med hänsyn till de visuella effekterna viktigt att en vindkraftsetablering samordnas med en motsvarande på den danska sidan nationsgränsen. Limhamnsfältet och Sibbarps grönområde är inte aktuella för etablering av vindkraft.*

**PRO Samorganisation i Malmö** vill framhålla att satsning på solenergi är viktig och riktig. **Miljönämnden** påpekar att den angivna siffran att 10 % av Malmös elbehov år 2030 kan täckas genom solexel är mycket ambitiös.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Målet om att 10 % av Malmös elbehov kan täckas av sol, är högt ställt, och fler potentialstudier behöver genomföras både för sol och solvärme. Frågan kommer att hanteras i särskilda sektorsprogram och studier som underlag för den vidare planeringen.*

E.ON framhåller att fjärrvärmens idag står för 90 % av uppvärmningen i Malmö och fortsatt stora investeringar i fjärrvärmenäten i staden sker fortlöpande för fortsatt hållbar uppvärmning av Malmö. I ”Energistrategi för Malmö” prioriteras fjärrvärme för uppvärmning eftersom det är effektivt, säkert och bränsleflexibelt. E.ON ser en diskrepans mellan inriktning och innehåll i översiktsplanen och ”Energistrategi för Malmö” då fjärrvärmens inte nämns som en del den fortsatta utvecklingen mot en hållbar stad.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Fjärrvärmens är en viktig komponent i det hållbara energisystemet, översiktsplanen är tillsammans med ”Miljöprogram för Malmö stad 2009–2020” och ”Energistrategi för Malmö” de viktiga styrdokumenterna för stadens utveckling.*

Miljönämnden anser att utvinning av värme från grundvattnet i såväl kalkberggrunden som i jordlagren är en energikälla som behöver behandlas särskilt i översiktsplanen och att kommunen bör finna den lämpligaste strategin för att säkerställa att energiutvinningen sker på ett optimalt sätt. Sveriges geologiska Undersökning SGU påpekar att det i Malmö finns det goda förutsättningar att använda berggrunden och grundvattnet för energiutvinning. I översiktsplanen bör dessa resurser synliggöras. Det skapar annars en felaktig bild av möjligheterna i kommunen att nämna sol- och vågenergi och knappt beröra de stora energiresurser som finns i jordlager och berggrund. Utredningar gjorda redan på 1970-talet åt dåvarande nämnden för energiproduktionsforskning visade att det finns stora möjligheter för geotermiska energisystem för uppvärmning i sydvästra Skåne. SGUs kartläggning av djupberggrunden i SV Skåne under 1990-talet har också redogjort för den geotermiska potentialen i området. och SGU anser därför att dessa bör beaktas och värderas därefter i översiktsplanen, att man i detta avsnitt av översiktsplanen kan särskilja el, värme och kyla i den analys som ges. och även beakta att värme-lagring kan ske i de djupt liggande akvifererna under Malmö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Att energiutvinning från berggrund och grundvattnet är en av fler möjliga komponenter i Malmös framtida förnybara energiförsörjning, i form av värmeproduktion och också som möjliga lagringsmedium kommer att frambållas i utställningsförslaget. Frågan bör därtill utredas i studier och sektorsprogram som ser över energiförsörjningen fram till 2030.*

Förbundet Aktion Skåne-Miljö menar att inom alla ansvarsområden bör Malmö ha en tydlig strategi för hållbara lösningar och omedelbart fasa ut ohållbara system och metoder som är både förorenande och dyra för invånare tillämpas. Alla planerare och beslutsfattare i staden bör även ständigt vara uppdaterade angående ny kunskap och innovativa lösningar inom hållbart nyttjande av naturresurser. Förbundet Aktion Skåne-Miljö framför en rad förslag till ändrade formuleringar i samrådsunderlaget.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunens tjänstemän är efter bästa förmåga uppdaterade på ny kunskap och gällande lagstiftning. Översiktsplanen måste också ha en flexibilitet inför såväl nyaforskningsrön som ett föränderligt samhälle. I det fortsatta arbetet med utställningsförslaget kommer formuleringar att ses över efter granskning av inkomna synpunkter och förslag till tillägg.*

Förbundet Aktion Skåne-Miljö och Sveriges geologiska Undersökning SGU framhåller att termen ”producerad energi” bör undvikas eftersom energi inte produceras utan omvandlas från en form till en annan.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** ”Producerad energi” och ”energiproduktion” är i strikt mening felaktiga. Men det är vedertagna begrepp, och eftersom samrådsunderlaget riktar sig till*



*en bred och blandad krets myndigheter, föreningar och allmänheten som alla ska ha lätt att ta till sig dokumentets innehåll har dessa begrepp använts.*

**E.ON** framhåller att 20 fördelningsstationer idag försörjer Malmö kommun med el och att om Malmös befolkning fördubblas behöver antalet fördelningsstationer också fördubblas, alternativt behöver befintliga stationers kapacitet utökas med 100 %. I en del fördelningsstationer är det dock inte möjligt att utöka kapaciteten. E.ON påpekar att byggnader måste lokaliseras på ett betryggande avstånd från kraftledningar. E.ON Elnät vill få yttra sig i ärenden utanför detaljplanerat område, där byggnad avses att uppföras inom 50 m från E.ON högspänningsledningar. Utöver lokalnätet har E.ON också ett flertal regionnätledningar samt ett antal fördelningsstationer i Malmö som kan påverkas av utbyggnadsområden. **Svenska Kraftnät** har en stamnätledning (400 kV) i kommunens östra del. Företagets magnetfältspolicy följer försiktighetsprinciper som rekommenderas av Strålsäkerhetsmyndigheten, Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Socialstyrelsen. Svenska Kraftnät påminner om att byggnation i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet. Svenska Kraftnät önskar att kommunen tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga stamnätledningar som Svenska Kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. Svenska Kraftnät önskar också att deras stamnätledning visas i någon av översiktsplanens kartor.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Belastning på elnät, fördelningsstationer och påverkan på luftledningar m m är väsentliga aspekter för planeringen då stadens befolkning växer och en fortsatt god samverkan med E.ON, Svenska Kraftnät och andra aktörer är viktig. Behov och placering av fler fördelningsstationer behöver utredas i samverkan med bl a E.ON och kommer att redovisas i utställningsförslaget. Som underlagskartor till översiktsplanen kommer ledningar att redovisas. Frågorna beaktas därtill i framtida detaljplanering.*

## Va och avfall

**VAsyd** har tillsammans med Miljöförvaltningen nyligen tagit initiativ till en va-plan för Malmö kommun. Den syftar till att kartlägga och hitta de bäst fungerande va-lösningarna, för icke ansluten bebyggelse utanför VAsyd:s verksamhetsområde. Planen utgår från naturens och samhällets förutsättningar. Oavsett hur man löser va-frågan för bebyggelsen utanför verksamhetsområdena står man inför stora framtida investeringar. VAsyd påpekar att en förtätning innebär att befintlig infrastruktur till stor del kan användas, men innebär samtidigt en högre belastning på dessa. För va-nätet kan detta innebära omfattande ombyggnad och kapacitetsförbättrande åtgärder på ledningsnätet. För att säkerställa att Sjölunda kan utöka kapaciteten för en växande befolkning bör man i ÖP-arbetet belysa frågan. Förtätning innebär också att planeringen blir allt viktigare med tanke på en allt större andel hårdgjorda ytor, krympande grönområden och ökande dagvattenvolymer. **SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen** framför att Malmös gamla avloppssystem sannolikt inte kommer att klara av en kraftig förtätning, i synnerhet inte med tanke på klimatförändringar som medför ökat regnande.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** VA frågor kommer att utredas och behandlas mer utförligt i utställningsförslaget. Som en del i det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer en effekthanlys att genomföras som bl a kommer att ge ett underlag för en översiktlig kommunal utbyggnads- och investeringsplan och där också ekonomiska effekter av nödvändiga investeringar i va-ledningsnätet kan komma att belysas.*

**Svedala kommun** framför att VA-försörjningen av Bara och Klågerup löses genom VAsyds ledningsnät till Sjölundaverket. Planerad utbyggnad medför att en utökning av kapaciteten kommer att bli aktuell.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Efter diskussion med VAsyd har det framkommit att en förstoring av huvudledningen från Bara kan bli aktuell men då förmodligen görs i befintligt ledningsområde. Det är därmed snarast en avtalsfråga av teknisk karaktär mellan VAsyd och Svedala.*

Sysav anser att sambandet mellan tillväxt och stigande avfallsmängder måste brytas. Genom att planera för förebyggande av avfall och återanvändning kan de anläggningar som idag hanterar avfall från Malmö och övriga Sysav-kommuner räcka till även i en framtid med ökande befolkning och ökad ekonomisk aktivitet. Sysav kommer att medverka till att fossila bränslen fasas ut genom att bygga en egen biogasreaktor för behandling av matavfall. **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** framhåller att planering av innovativa kunskapsbaserade hållbara lösningar saknas för avfall och avloppsvatten med särskilt fokus på förnybart organiskt material som innehåller bioenergi och växtnäring; endast med biologiska metoder i system som följer det levandes behov erbjuder hållbara lösningar. Söföförbränning, termisk förgasning, reningsverk för avloppsvatten m m är dyra, förorenande och använder metoder som dödar det levande och skapar ohygieniskt arbetsmiljö. Förbundet föreslår tydliga satsningar på andra generations biogasanläggningar och att en anläggning för termisk förgasning inte ska byggas. **Ruzena Svedelius** menar att en tätare stad ger fördelar när det gäller lokal uppbyggnad av förnybart organiskt material i avfallet och från vattenfria toaletter till biogas och biogödsel i lokala anläggningar.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Utbyggnad av biogas är en viktig del i Malmös ambitioner om förnybar energiförsörjning 2030. Det är viktigt att ständigt pröva nya lösningar för infrastruktur och system inom områdena energiproduktion, avfallsbehandling återvinning och avloppsrening. I översiktsplanen kommer hänsyn tas till kommunens och statens utredningar och sektorsprogram, till forskning och till de inspel som finns från aktörer som vill etablera anläggningar av olika slag inom kommunens gränser. Därmed ska översiktsplanen öppna för nya tekniska lösningar. För att sådana ska komma till stånd krävs samarbete mellan flera av samhällets aktörer. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det blir aktuellt med fler biogasanläggningar, både större mer centrala och mindre t ex i anslutning till gårdar i Malmös ytterområden. Anläggning för termisk förgasning måste miljökonsekvensbeskrivas. Söföförbränning är en viktig del av Malmös fjärrvärmesystem. Dagens anläggningar är långt renare än tidigare generationers förbränningsteknik. Samtidigt är det viktigt att förhålla sig till avfallspyramiden genom att förhindra att avfall uppstår, i första hand återanvända, och därefter återvinna rena materialfraktioner, d v s minimera den fraktionen som går till förbränning.”Avfallsplan 2011–2015 för Malmö stad och Burlövs kommun” antogs 2011 och anger inriktningen på det fortsatta avfallsarbetet. Avlopssystemens tekniska utformning är inte i första hand en fråga för översiktsplanen och behandlas av ansvariga myndigheter i deras sektorsprogram och riktlinjer.*

**Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** anför att det inte står något om stadens sopor i samrådsunderlaget och ifrågasätter om det är hållbart att fjärrvärme delvis produceras av sopor som importerats från andra europeiska länder.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Under rubriken ”Bidra till slutna kretslopp” i samrådsunderlaget redogörs för EU:s avfallshierarki vilken innebär att i första hand ska uppkomst av avfall hindras, i andra hand ska produkter återanvändas och i tredje hand materialåtervinnas. Först i fjärde hand ska avfallet återvinnas som energi och i sista hand deponeras. Att importera sopor för att producera fjärrvärme framstår knappast som en hållbar lösning men är inget som en översiktsplan kan påverka.*

**Förbundet Aktion Skåne-Miljö** ger förslag att komplettera följande mening (sidan 29). ”Den fysiska planeringen måste därför styra så att utrymmen och platser för återanvändning, och återvinning av produkter samt insamling och sortering av avfall och material från vattenfria toaletter är attraktiva, lättillgängliga, och lätta att använda.”

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Planstrategin kommer att omarbetas inför nästa remissomgång så ordalydelsen kan komma att ändras. Synpunktens innebörd noteras.*

**VAsyd** påpekar att ur ett avfallshanteringsperspektiv kan man se en större konkurrens om ytorna i staden samt att mer arbete behövs i enlighet med EU:s avfallshierarki, som innebär mer förebyggande arbete; det innebär bl a en annan typ av exempelvis återvinningscentraler som utformas för att tillvarata produkters värde och livslängd, vilket ställer krav på fysiskt utrymme. **SDF Kirseberg**. **SPI Senioreernas Parti Malmöavdelningen** menar att det nuvarande systemet med återvinningsstationer på platser runt om i staden inte fungerar och inte kommer att fungera med en ökande befolkning. **Ruzena Svedelius** anser att för att invånare ska kunna göra rätt måste hållbara system erbjudas för insamling och hantering av olika fraktioner av hushållsavfall samt av material från vattenfria toaletter. **Sysav** pekar på möjligheten att planera för långsiktiga och genomtänkta lösningar för insamling av avfall som finns vid planläggning av nybebyggda områden. Genom att på ett tidigt stadium planera för bättre möjligheter för sortering och återvinning av avfall främjas samtliga perspektiv inom hållbar utveckling; miljönytta, sociala frågor som boendemiljö samt ekonomi och samhällsnytta. **Sysav** anser att det är positivt att avfallshierarkin nämns i samrådsunderlaget och uppmärksammar behov av plats för stadsnära återvinningscentraler; det är viktigt att reservera plats på lång sikt för Sysavs verksamhet samt att planera för fastighetsnära sortering av avfall.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Synpunkterna om plats för återvinning av olika fraktioner är relevanta och viktiga och kommer att beaktas i fortsatt planarbete. Frågan kan i översiktsplanen behandlas i form av planeringsriktlinjer som ska beaktas vid detaljplanering och strukturplaner. Fler större återvinningscentraler kan t ex lokaliseras i områden avsatta för verksamheter eller infrastruktur. Att peka ut lägen för lokala återvinningsbehållare ser vi dock inte som en översiktsplanefråga. Lämpliga platser för mer lokal insamling i nya bostadsområden ingår i detaljplanearbetet. I övrigt hänvisas till "Avfallsplan 2011–2015 för Malmö stad och Burlövs kommun", och kommande handlingsplaner och policyer inom avfallsområdet.*

**Anders Friström** saknar en hänvisning till var man kan hantera schaktmasseöverskott lokalt under förutsättningen "rätt schaktmassekvalitet på rätt ställe".

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är en viktig fråga som ska beaktas och utredas vidare. Hamnen har tagit emot massor i samband med nya utfyllnader och vill vara en resurs även framöver i samband med planerade nya utfyllnader, det kommer också att finnas behov för utfyllnader i samband med utbyggnad av infrastruktur. Rena schaktmassor ska i möjligaste mån användas inom det område som byggs ut, det görs t ex i Hyllie under pågående utbyggnad.*

## Malmö ska vara motor i regionen

Länsstyrelsen påpekar att kommunen ska visa hur översiktsplanen förhåller sig till regionala och nationella mål och att översiktsplanen ska sättas i ett regionalt sammanhang; exempel på frågor som ska behandlas på ett regionalt plan är: vattenfrågor, handelsetableringar, bostadsfrågor, verksamhetsetableringar, landsbygdsfrågor. Kommunen ska även redovisa hur översiktsplanen förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Syftet med avsnittet om Malmös roll i regionen är att sätta in Malmö och översiktsplanen i dess regionala sammanhang. Av yttrandet från Region Skåne framgår att man anser att samrådsunderlaget lyfter fram de regionala frågorna och utvecklingsplanerna på ett föredömligt sätt.*

*Viktiga regionala visionsdokument är "Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2009–2016" (RUP), utgivet av Region Skåne, och "ÖresundsRegional utvecklingsstrategi" (ÖRUS), utgiven av Öresundskomiteen 2010 och inriktningen och prioriteringarna i dessa regionala visioner överensstämmer väl med Malmös syn på hur regionen kan utvecklas. Bland de frågor som berörs i de regionala visionerna vill Malmö särskilt framhålla markhushållning och betydelsen av helhetssyn på kollektivtrafik och bebyggelsestruktur, behovet av ytterligare järnvägskapacitet för gods- och persontrafik, hög-hastighetståganknytning samt Copenhagen Airports roll.*

**Region Skåne, Burlövs Kommun, Simrishamns kommun och Höganäs kommun** anser att det är positivt för regionen att Malmö stad genom planen uttrycker en stark vilja att vara en motor i regionen och en stark aktör på många regionala arenor. **Kävlinge kommun** påpekar att Malmö har en viktig roll som tyngdpunkt i regionen bl a för arbete och kulturliv. **Lunds kommun** instämmer i Malmös strategier för regional integration. **Värnhems Byalag** anser att det inte är ett troligt scenario – om än lovvärd tanke – att Malmö ska fungera som en motor i regionen. Värnhems byalag är rädd att Malmö inte kommer kunna konkurrera utan utvecklas till en förort till Köpenhamn snarare än en motpol som driver utvecklingen i regionen. Byalaget är negativa till ett ökat regionalt samarbete med Köpenhamn. Värnhems Byalag är övertygade om att det samarbetet kommer att ske på Malmös bekostnad. D v s få, om några, fördelar för Malmö men en mängd nackdelar.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** De omgivande kommunerna ger stöd för att Malmö har en viktig roll som motor för regionens utveckling. Detta positiva stöd är en förutsättning för att Malmö ska kunna axla denna roll och en god grund för samarbetet i regionen.*

*Översiktsplanen beskriver att Malmö ska vara en motor för Öresundsregionen tillsammans med Köpenhamn – inte i konkurrens med Köpenhamn. Köpenhamn är en nationell huvudstad, vilket innebär att tydligare vara del av ett europeiskt och globalt sammanhang. Med Öresundsbron kunde Malmö bli en del av detta sammanhang – vilket fått starka positiva effekter på Malmös utveckling de senaste tio åren.*

**Tekniska Nämnden** menar att regionalt perspektiv måste kopplas till näringslivets markanvändning i Malmö. Framtida näringsliv måste stärka Malmös och regionens varumärke, öka attraktionskraft och långsiktig tillväxt utan att begränsa nödvändiga basverksamheter, t ex verksamheter som kräver särskilda verksamhetsområden. ÖP 2012 behöver avväga vilka näringar och nya arbetsplatser som bör tillskapas för att få en optimal markanvändning och näringslivsmix samt en ökad sysselsättning för alla. ÖP2012 bör föreslå på vilket sätt kommunal planering och fastighetsmarknad ska samverka för att uppnå framtida långsiktigt hållbar, hög och stabil tillväxt.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Dessa frågor behandlades i diskussionsunderlag inför "Markprogram för näringslivet" och tillhörande samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsen ges förslag till riktlinjer och rekommendationer som arbetas in i ÖP 2012.*

## Malmö i ett Europeiskt regionalperspektiv

**Region Skåne, Malmö högskola och Folkpartiet i SDF Fosie** (Särskilt yttrande) anser att översiktsplanen bör sätta in Malmö i ett vidare perspektiv än det öresundsregionala – gärna i ett strategiskt europeiskt perspektiv. Med byggnationen av Fehmarn Bält-bron till norra Tyskland kommer potentialen i sydvästra Östersjöregionen förstärkas alltmer och bli än mer lättillgänglig. Detta innebär nya möjligheter för Malmö, som kan spela en viktig roll på denna nya arena och förstärks av att ESS-anläggningen invigs ungefär samtidigt som Fehmarn-Bält-förbindelsen. **Region Skåne** anser att Malmö också bör tydliggöra kopplingen till Stockholm, Oslo och Göteborg, dels i ett Nordiskt Triangel-perspektiv (TEN-T), dels i det nyligen förstärkta samarbetet i den Skandinaviska Arenan (Öresund-Göteborg-Oslo), där Skåne och Öresundsregionen spelar en stark roll. Med planerna för höghastighetståg blir dessa kopplingar än mer angelägna att göra inom ramen för Malmös nya översiktsplan.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Synpunkterna är högst relevanta. I viss mån täcks det storregionala och europeiska perspektivet in genom det nära samarbetet med Köpenhamn. Som huvudstad spelar Köpenhamn naturligt på den vidare internationella arenan och det är i stor utsträckning genom samarbetet med Köpenhamns kommun som Malmö stad kan omsätta det geografiskt vidare perspektivet till konkret handling. När det gäller skandinaviska kopplingar norrut har Malmö dock en tydligare egen roll att spela. Copenhagen Airport, CMP och regionens anknnytning till framtida höghastighetstågnät är exempel på frågor där Malmö verkar för bättre anknnytning till världen utanför Öresundsregionen.*

**Region Skåne** menar att det kan vara värdefullt att anlägga ett tydligt sydsvenskt perspektiv mot bakgrund av de diskussioner kring framtida regionbildning som för närvarande pågår.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Frågan om framtida regionbildningar är inte en översiktsplanefråga, men icke desto mindre är ett geografiskt perspektiv som omfattar grannlänerna i allmänhet relevant.*

## Öresundsregionen

**Region Skåne** påpekar att i det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne är Öresundsintegrationen en av fem huvudutmaningar för att främja tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans i Skåne; först i ett Öresundsperspektiv blir vi en region av europeiska mått, och en gemensam bostads- och arbetsmarknad ökar dynamiken i såväl Skåne som på Själland. Malmö översiktsplan anses av Region Skåne ha ett föredömligt Öresundsperspektiv; i förlängningen skulle ett utökat planeringssamarbete med Köpenhamn och andra aktörer i regionen kunna innebära en optimering av resurser i ett samlat Öresundsperspektiv, exempelvis vad gäller besöksanläggningar. **Region Skåne** och **Höganäs kommun** menar att det är bra om planförslaget kan komma att uttrycka en tydligare koppling till resten av Öresundsregionen. Idag är det fullt möjligt att vara bostad i den norra delen av Öresundsregionen och samtidigt ha tillgång till arbetsmarknaden i Malmöregionen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att man måste se till hela Öresundsregionen. Samtidigt bör inte det vida perspektivet bli så dominerande att man tappar bort fokus från regionens storstäder och motorer. Citytunnelutbyggnaden och stödet till stambanentbyggnaden är exempel på hur Malmö verkar för bättre integration och resmöjligheter inom den skånska delen av Öresundsregionen.*

## Regional samverkan

**Svalövs kommun, Ystad kommun, LRF, Malmö Centrum Företagsgrupp** pekar på att allt fler planeringsuppgifter behöver hanteras i samverkan mellan kommuner och nätverk och former för detta måste utvecklas. **LRF** anser att ÖP 2012 saknar en regional planering där Malmös tillgångar och behov interagerar med omlandet. **Föreningen Den Goda Jorden** anser att det samarbete som påbörjats inom Skåne-regionen måste ge konkreta resultat så att exploateringen på den bästa åkermarken undviks. **Lomma kommun, Staffanstorps och Kävlings kommun** anser att det är positivt att Malmö stad vill satsa på det mellankommunala samarbetet i sydvästra Skåne, tidigare Samverkan Skåne Sydväst. **Lomma kommun** menar vidare att tillsammans kan kommunerna hitta gemensamma lösningar och prioriteringar på de utmaningar som vi gemensamt står inför vad gäller transporter, boende, näringslivsutveckling m m. **Staffanstorps kommun** föreslår också att ett led i en sådan samverkan skulle kunna vara att utveckla den fysiska planeringen i Malmö-Lund-stråket, d v s Malmö, Burlöv, Staffanstorp och Lund. **Lunds kommun** framhåller att både tidigare och pågående samarbeten mellan Lunds kommun och Malmö stad, utgör viktiga plattformar för ett fortsatt långsiktigt och framgångsrikt samarbete i mellankommunala frågor. **Trelleborgs Kommun** pekar särskilt på att samarbetet kring de näringspolitiska frågorna och bostadsbyggandet behöver fördjupas och konkretiseras samt att det behöver diskuteras och samordnas hur Malmös och Trelleborgs hamnutbyggnader kommer att påverka varandra. **Räddningstjänsten Syd** framhåller att kommunalförbundet som består av räddningstjänsterna i Burlöv, Eslöv, Kävlings, Lund och Malmö är ett gott exempel på ett väl fungerande regionalt samarbete.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I Sverige är den regionala planeringsnivån svagt utvecklad. Eftersom många planeringsfrågor idag har en tydlig regional dimension pågår många typer av regionala samarbeten. De regionala sammanhang som är viktigast för Malmö att vara drivande i finns beskrivna i planstrategin. Det finns ett gott stöd för samarbetet mellan kommunerna i sydvästra Skåne. Förslaget från Staffanstorps kommun om ett utvecklat samarbete kring fysisk planering i Malmö-Lund-stråket är intressant.*

## Regional infrastruktur

**SDF Kirseberg, Region Skåne, Kävlings kommun, Svalövs kommun Trelleborgs kommun Ystads kommun** och **Malmös Unga** pekar på den regionala kollektivtrafikens är betydelse för ett väl fungerande regionalt samarbete. **Region Skåne** informerar att de arbetar intensivt med statliga investeringsmedel till regionen för att kunna möta den starka tillväxten av resande med kollektivtrafiken och för att bidra till regional utveckling. **Malmös Unga** tycker att transport och kollektivtrafiken nationellt ska vara billigare och snabbare. **Jordens vänner Malmö-Lund** ifrågasätter om ökad långpendling med regionaltåg är eftersträvanvärt. Vad har närlokaliserade jobb för sociala- och miljöfördelar i jämförelse?

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Många remissinstanser trycker på betydelsen av en fortsatt utvecklad regional kollektivtrafik – och att detta är en fråga som har såväl samhällsekonomiska, sociala som miljömässiga fördelar.*

**Länsstyrelsen, Lunds kommun, LRF och Värnhems Byalag** anser att förslaget att utreda ytterligare en Öresundsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn är intressant. **Tekniska Nämnden** påpekar att förutsättningarna behöver utredas ytterligare. **Trafikverket** ställer sig tveksamma till behovet av en ny spårförbindelse till Köpenhamn och att behov i första hand bör lösas av ökad kapacitet med förstärkningar på befintlig förbindelse. **Värnhems Byalag** vill att metrons spår ska förlängas så att Lund och Roskilde blir ändstationer; denna tunnelbana kommer då att bli huvudpulsåder i regionen då den sammanbinder fyra universitet och två stora kommersiella centrum. **Läns-**

**styrelsen** påpekar att metron illustreras som en linje vilket antyder att dragningen redan är bestämd och att det är lämpligare att illustrera den på ett annat sätt tills en förstudie förslagit en sträckning. **SDF Centrum** menar att fler alternativa förbindelser mellan Själland och Skåne är viktiga att skapa men efterlyser hur dessa resonemang förs inom regionen. **Region Skåne** påpekar att den viktigaste åtgärden för att öka kapaciteten över Öresund är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. En sådan förbindelse har enligt Region Skåne systemeffekter i hela regionen genom att en stor del av godstågen inte behöver ledas via Sydvästskåne och innebär att befintlig infrastruktur kan utnyttjas effektivare; samtidigt bidrar HH-förbindelsen till regional utveckling genom bättre tillgänglighet mellan Nordvästskåne och Köpenhamn.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Många remissinstanser stödjer tanken om en ny fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, medan andra remissinstanser uttrycker tveksambeter. För bara drygt tio år sedan blev visionen om en gemensam Öresundsregion möjlig genom öppnandet av Öresundsbron. Som Region Skåne påpekar börjar vi redan idag närma oss kapacitetstaket. Öresundsbron kan inom översiktsplanens planperiod gå från det som gjorde Öresundsregionen möjlig till det som förhindrar fortsatt utveckling – av kapacitetsskäl. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör blir ett värdefullt tillskott till regionens infrastruktur men kan inte lösa ett fortsatt ökat resbehov mellan regionens kärnor, Köpenhamn och Malmö/Lund. En ny fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn ska ses i detta perspektiv. Mer konkreta förslag för alternativa utformningar och möjlig finansiering för denna förbindelse är föremål för en just påbörjad studie som drivs av Malmö stad och Köpenhamns kommun. Studien är medfinansierad genom Interreg-medel.*

**Tekniska Nämnden** menar att plats för höghastighetståg behöver reserveras vid Svågertorp. Spårreservatet för det yttre godsspåret behöver även rymma höghastighetståg för persontrafik. Kontinentalbanan behövs för alla tågtyper och behöver därför bulleravskärmas. **Lunds kommun** trycker på vikten av att en snabbtågsförbindelse angör Malmö/Lund.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Höghastighetståg är en av de enskilt viktigaste regionala frågorna för Malmö och Skåne och markreservat kommer att redovisas i utställningsförslaget.*

**Lunds kommun** anser att hög tillgänglighet till Copenhagen Airport, bra förbindelser på universitetsaxeln Roskilde-Köpenhamn-Malmö-Lund, med kopplingen till Brunns-  
hög och forskningsanläggningarna (spårförbindelsen Lundalänken) är viktiga förutsättningar för regionen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Hög tillgänglighet i regionen är viktigt. Med Öresundsbron har Malmö och Skåne i övrigt fått en mycket god förbindelse till Kastrup vilket har mycket stor betydelse för regionens attraktivitet och tillväxt.*

**Vänsterpartiet** vill inte att staden planeras för miljöskadliga transporter som flyget. **Jordens vänner Malmö-Lund** ifrågasätter att översiktsplanens målsättning att stärka ”mobilitet” och ”co2-neutralitet” nämns i samma stycke som en önskan att expandera flyget på Sturup. Att få ihop koldioxidneutralitet och flygindustrin i samma mening är som att måla med svart med syfte att få en vit vägg. Malmö stad bör lägga pengar på effektiv och fungerande tågtrafik istället för att mer än vad som redan görs.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Såsom nämnts i tidigare kommentarer är det viktigt för Malmö och Öresundsregionen att ha goda förbindelser med andra länder och kontinenter, och det går inte att komma ifrån att flyget är svårslaget transportmedel på de längre sträckorna. Flyget har de största utsläppen räknat per personkilometer men står för en liten del av de totala utsläppen. Stora utsläppsminskningar kan framför allt göras inom de nationella och regionala transporterna. Malmö stödjer aktivt arbetet med höghastighetståg, vilket kan minska flygtrafiken på de mellanlånga distanserna, och verkar för en utbyggnad av den spårburna kollektivtrafiken i Skåne och Öresundsregionen.*

**Tekniska Nämnden** menar att Malmös koppling till Köpenhamn är väl beskrivet men relationerna till Skåne behöver utvecklas. Om staden växer så växer in- och utpendlande vilket kräver en utvecklad samverkan med regionen. Förutsättningar, strategier och konkreta förslag till nödvändiga åtgärder för att skapa ett hållbart resande i regionen behöver arbetas igenom och planeras. **Lunds kommun** och **Simrishamns kommun** lyfter fram att Simrishamnsbanan som en viktig utbyggnadssatsning. Med Simrishamnsbanan kan utbyggnadstrycket spridas och trängseffekterna mildras. För **Staffanstorps kommun** framstår också Östervärn och dess närliggande omvandlingsområde ”Järnvägsverkstäderna i Kirseberg” som ett område med mycket stor potential. När Östervärns station utvecklats till en nod för Malmöringen, Simrishamnsbanan och spårvägen mot Kirseberg har Östervärnsområdet en mycket hög tillgänglighet från både staden och regionen. I Staffanstorps översiktsplan skisseras på mycket lång sikt även en snabbspårväg med regional knytning Lund-Staffanstorp-Östervärn som skulle öka områdets attraktivitet. **Svedala kommun** noterar att utbyggnadsstrategin redovisar ett utredningsområde för regional spårburen kollektivtrafik mellan Malmö-Bara-Klågerup, i enlighet med Malmö stads och Svedala kommuns gemensamma spårutredning 2010. Svedala arbetar vidare med planeringen för en spårlinje i de detaljplaner som berör Bara. **Kävlinge kommun** och **Lomma kommun** anser att Lommabanen är en viktig länk i regionens tågstrategi och ser gärna att Lommabanen kan lyftas fram tydligare i dokumentet som en viktig satsning i närtid för möjligheterna att skapa mervärden i den befintliga kollektivtrafikstrukturen. Kommunerna understödjer planeringen av nya lokala spårvägslinjer i samverkan med Region Skåne med förutsättningen att spårvägarna ska vara integrerade i ett regionalt system. På lite längre sikt är ett ökat samarbete kring lightrail/duospårväg önskvärt. **Ystad kommun** menar att ett fortsatt ökat resande likt den utveckling som varit de senaste åren kommer det framöver att krävas dubbelspår på sträckan Malmö-Ystad för att klara den ökade trafiken. Mark måste reserveras för detta ändamål. Planer finns också på att leda om Ystadsbanan, så att den passerar Sturups flygplats, vilket skulle ha stor betydelse för tillgängligheten till flygplatsen. **SDF Oxie** anser att en av planens viktiga funktioner är att peka ut reservat för kommande spårvägslinjer, men även behovet av framtida järnvägslinjer och utbyggnad till dubbelspår på befintliga linjer. Mark för banvallar inklusive säkerhetsavstånd till bebyggelsen bör reserveras. **Svalövs kommun** lyfter fram persontrafik på Söderåsbanan, med stationer i Kågeröd och Svalöv, liksom en fortsatt utbyggnad av väg 108 söderut förbi Teckomatorp mot Kävlinge är viktiga kopplingar till och från nordvästra Skåne och bland de mest angelägna infrastrukturfrågorna för Svalövs kommun.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Remissinstanserna för fram många angelägna nya och utbyggda regionala tågförbindelser. Detta illustrerar samtidigt behovet av ett utvecklat samarbete mellan kommunerna, för att tydligare nå fram till regionala och statliga myndigheter. Reservat för dubbelspår på den befintliga sträckan Malmö-Ystad ska utredas i fortsatta planarbete.*

**Miljönämnden** förordar den mellersta spårsträckningen till Vellinge framför de två andra, som illustreras i samrådsunderlaget. Dess fördelar är den centrala dragningen genom Tygelsjö, den gena dragningen till Hyllie, att befintlig banvall kan nyttjas så att ytterligare barriärer kan undvikas samt att målpunkten Hyllie nås. Ett alternativ för att bevara tysta områden på landsbygden och inom kommunen är att låta spårsträckningen följa Trelleborgsvägen (och gå öster om Tygelsjö) för att på så sätt samla bullerkällorna. **Region Skåne** rekommenderar att en framtida spårburen trafik mot Vellinge knyts till Hyllie och inte Svågertorp som förekommer som ytterligare ett alternativ. Hyllie, som station, kan erbjuda en bättre regional och lokal tillgänglighet. **Länsstyrelsen** finner att den västliga dragningen är direkt olämplig då den kan komma att skada värdena för



riksintresset för kustzonen och anser att spårlinjen söderut mot Vellinge bör konsekvensbeskrivas. **Vänsterpartiet** anser att spårlinjen mot Vellinge ska gå via Hyllie och Svågertorp och sedan raka vägen mot Tygelsjö och Vellinge samt önskar att nya satellitorter inte anläggs längs linjen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Remissinstansernas synpunkter kommer att vägas in i slutliga ställningstaganden om reservat i översiktsplanen.*

## Övrigt

**E.ON** anser att det finns större samhällsekonomiska vinster i att bygga ihop flera lokala fjärrvärmenät till regionala nät, där mindre fossila anläggningar kan fhasas ut till förmån för fler större anläggningar placerade utanför stadskärnan.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Frågan om placering av större anläggningar utanför stadskärnan kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.*

**Folkpartiet i SDF Fosie** framhåller (särskilt yttrande) behov av en välutvecklad digital infrastruktur.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att vid sidan av infrastruktur för person- och godstransporter också behövs god digital infrastruktur för kommunikation. Det är dock inte en fråga som behöver diskuteras i översiktsplanen för att realiseras.*

## Utbyggnadsstrategi – nära tät och blandad stad

**Länsstyrelsen** saknar i samrådsunderlaget konkreta förslag på hur strategierna ska genomföras i praktiken och påpekar att det till utställningsförslaget bör specificeras vilken typ av bebyggelse som föreslås och vilka konsekvenser denna får på t ex trafikstruktur och luftmiljö (MKN) i innerstaden. Länsstyrelsen anser att kommunen inte bör planlägga för ytterligare villabebyggelse då denna är ytkrävande. **Region Skåne** ser fram emot att strategin förtydligas och kompletteras med framförallt grönområden och ytterligare infrastruktur i den fortsatta planprocessen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I utställningsförslaget kommer att redovisas mer konkreta förslag på hur strategierna kan genomföras. Det kommer också att innebära en mer specificerad redovisning av föreslagna bebyggelse typer, grönområden och infrastruktur m m samt konsekvenser för t ex trafikstruktur och luftmiljö. Översiktsplanen kommer att medge utrymme för en del småhusbebyggelse, företrädesvis av tätare karaktär.*

**Miljönämnden** menar att omvandling av infartsleder till stadsgator kan göras stegvis, med omgestaltningar av gatumiljöerna, reducering av antal körfält, tillåtande av korsande rörelser och införande av signalreglering så att trafikens framkomlighet och hastighet gradvis sänks. För att inte försämra tillgängligheten för in- och utpendlare bör omvandlingar av infartslederna ske parallellt med en utveckling av kollektivtrafiken inom regionen. **Tekniska Nämnden** anser att förutsättningarna för förtätning utmed stadens infartsleder bör testas i ett pilotprojekt, exempelvis utmed Pildammsvägen vid Holma. **SDF Fosie** anser att avsmalning av de gator som idag fungerar som barriärer är något som måste prioriteras i en förtättningsprocess. **Vänsterpartiet** ser positivt på förtättningsprojekten längs våra infartsvägar som redovisas i planstrategin. **Lena Petersson & Anna-Margrethe Thagaard** anser att Gamla Lundavägen ska miljöförbättras med smalare vägbredd och trädplantering och klassas som lokal gata.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är angeläget att komma igång med ett pilotprojekt för förtätning av stadens infartsleder. En analys av förutsättningar och effekter bör föregå val av infartsled. I utställningsförslaget kommer förslag att redovisas. Markering som infartsled avser Stockholmsvägen, inte Lundavägen. Det är riktigt att Lundavägen kan miljöförbättras t ex med smalare körfält, separata gång- och cykelbanor och trädplantering. Den utgör emellertid en viktig länk i stadens huvudgatunät och kan därför inte klassificeras som en lokal gata. Syftet är inte minskad tillgänglighet, däremot att sänka hastigheter för att minska barriäreffekter.*

**Tekniska Nämnden** anser att strategin att i huvudsak växa inåt är förenad med väsentliga svårigheter och utmaningar samt att potentialen i strategin kan vara överskattad och genomförandesvårigheterna underskattade. Tekniska Nämnden anser vidare att om staden ska lyckas med att skapa den täta, gröna och välfungerande stad som planstrategin förespeglar så måste tydliga strategier för konflikt- och problemlösning presenteras utifrån reella behov. ÖP 2012 bör enligt Tekniska Nämnden föreslå vilka behov som primärt behöver tillgodoses och vilka friytor som ska vara norm i olika stadsdelar samt vilka verksamheter som inte ryms innanför Yttre Ringvägen. Tekniska Nämnden konstaterar att planstrategin inte vidrör stadens villaområden och menar att även här borde utrymme beredas för minskad segregation och stadsmässig täthet.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Utbyggnadskapaciteten bedöms inte vara överskattad. Huvuddelen finns redan fastlagd i gällande översiktsplan och utgörs av större omvandlingsområden och en del nyexploateringsområden. Den extra potential som tillkommer genom ytterligare förtätning uppgår till ca 20% av den totala utbyggnadskapaciteten. I dessa delar är genomförandefrågorna svårare, vilket framgår av samrådsunderlaget, men å andra sidan kan positiva effekter uppnås. Det kan handla om att komplettera ensidiga områden med nya funktioner och bostadstyper eller att överbygga bar-*

*riärer och länka samman stadsdelar. Samutnyttjande av mark och lokaler är en viktig faktor, som kommer att bebyggas mer ingående i utställningsförslaget. Samrådsunderlaget föreslår stor restriktivitet när det gäller att ta parkmark i anspråk för andra ändamål. Istället anges att det behövs fler nya grönytor och en utveckling av de befintliga. I utställningsförslaget kommer avvägningar mellan olika intressen att konkretiseras. Då kommer också att preciseras vilka funktioner som inte ryms innanför Yttre Ringvägen. Villaområdena omnämns inte specifikt men det är viktigt att även i dessa områden verka för större blandning och högre täthet.*

**Miljönämnden** påstår att samrådsunderlaget föreslår omfattande utbyggnader utanför Yttre Ringvägen, vid bl a Vintrie, Svågertorp, Lockarp, Glostorp, Tygelsjö och Klagshamn och anger att de riskerar att bli homogena till både innehåll och form, funktionsuppdelade, glesa och bilinriktade. **LRF** framhåller att utbyggnad kring byarna runt staden måste ta hänsyn till åkrars långsiktiga produktionsvärde och att en rationell syn på boende i form av tät bebyggelse och närhet till samhällsservice bör gälla.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Utöver utbyggnadsmöjligheter som finns i gällande översiktsplan, anger samrådsunderlaget, förutom verksamhetsområden i Yttre Ringvägens omedelbara närhet, inga stora utbyggnadsområden i de lägen som Miljönämnden anger. Däremot markeras utredningsområden, bl a vid Klagshamn och Tygelsjö för vilka det tydligt framgår av samrådsunderlaget att de förutsätter etablering av stationer vid spårbunden trafik. En väsentlig förutsättning i samrådsunderlaget är att såväl nya verksamhetsområden som nya bostadsorter får en effektiv markanvändning och utformas och kopplas till den övriga staden så att bilresandet kan minimeras. Utbyggnadsstrategins huvudinriktning är således att i så stor utsträckning som möjligt bevara jordbruksmarken, något som dock måste vägas mot angelägna utbyggnadsintressen, främst för näringslivet, för att Malmö ska utvecklas till en ur alla aspekter fungerande stad. I de fall det bedöms motiverat att bebygga jordbruksmark ska den utnyttjas betydligt mer yteffektivt än i dagens ytterområden.*

**Miljönämnden** menar att översiktsplanen inte kategoriskt bör peka ut enbart förtätningens möjlighet längs infartsleder, utan förtätning bör ske där det helt enkelt finns plats och där det är lämpligt. De stora cirklarna runt planerade järnvägsstationer vid bl a Fosie och Persborg leder ögat från kanske viktigare förtätningens områden. Det planerade spåvnätets integrering med stationerna Hyllie, Triangeln och Malmö C kommer innebära att de områden som omfattas av framtida spårvägsdragningar utgör minst lika attraktiva förtätningens områden som områdena runt de nämnda järnvägsstationerna.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Förtätning vid infartsleder pekas inte ut kategoriskt utan är en av flera strategier för förtätning som redovisas i samrådsunderlaget. Andra är att förtäta i stationsnära lägen, i befintliga verksamhetsområden och i storskaliga bostadsområden. Även de områden som berörs av framtida spårvägsdragningar kan bli intressanta för förtätning.*

**Svenska Kyrkan Malmö** anser att det är viktigt att kyrkogårdsmark inte försvinner. Kyrkonämnden står bakom planens önskan om att bibehålla Malmös grönska, det är därför viktigt att värna alla befintliga grönytor och särskilt Malmös begravningsplatser som också är högkvalitativa parker.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö ska stärka sin profil som en grön stad. I denna strategi utgör begravningsplatserna en viktig del som gröna och allmänt tillgängliga områden.*

**Värnhems Byalag** anser att vissa industriområden ska tas bort, främst de som ligger mitt inne i bostadsbebyggelse och de som ligger mellan staden och havet, och att principen borde vara att inga industrier ska finnas innanför Inre Ringvägen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Störande verksamheter ska erbjudas lägen på platser som tål störningar. Men det finns också verksamheter som inte är störande för omgivningen. De kan vara viktiga för den blandade staden och bör därför kunna tillåtas även innanför Inre Ringvägen. Ut-*

*över pågående hamnomvandling kommer även Nyhamnen att omvandlas till blandad bebyggelse. Större delen av de övriga hamnområdena är viktiga för hamn- och industriändamål under överskådlig tid.*

För **Burlövs kommun** kan det ibland framstå som om Malmö stad vänder sin sämsta sida mot Burlöv. Malmö hamn kryper t ex längre och längre norrut med det ökade buller och de utökade transporter som det medför för Burlövs kommun. Skyttebanans verksamhet, med sitt buller, blir mer och mer omfattande. Det ligger även andra stora verksamhetsområden i Malmö vilka har skyddszoner som hinder för markanvändning i Burlövs kommun. Denna norra utkant av Malmö är både entré till Malmö norrifrån och till Burlöv söderifrån och därför viktig för båda kommunerna.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Hamnområdet är sedan lång tid tillbaka ett viktigt hamn- och industriområde och kommer att bestå som sådant under överskådlig tid framöver. Det har också status som riksintresse för hamnverksamhet. För skytteverksamheten kommer högre skyddsvalar att anläggas för att minska omgivningspåverkan. Även för övriga verksamheter är det viktigt att minimera omgivningspåverkan, i första hand genom åtgärder vid störningskällorna. En god gestaltning av området längs Västkustvägen är angelägen, så att den upplevs som en tilltalande entré till såväl Burlöv som Malmö. Det fortsatta planarbetet kommer att ske i samarbete med Burlövs kommun.*

**Lomma kommun** saknar koppling mellan skisserade utbyggnader och anläggningar i havet och längs kusten med inriktningen att värna eko-systemtjänster.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Framtidsvisionerna avseende kustskydd och ny spårförbindelse till Köpenhamn behöver utredas betydligt mer så att konsekvenser och avvägningar beträffande andra intressen kan göras. Utbyggnader i havet behöver inte nödvändigtvis ge negativa konsekvenser utan kan om de görs rätt även ge positiva effekter på miljön.*

## Sociala aspekter, trygghet och säkerhet

Några remissinstanser framför farhågor för vilka konsekvenser en tätare stad får för den existerande stadsmiljön, för trygghet och möjligheten till medborgarinflytande.

**SDF Kirseberg** framhåller att nya miljöer i en förtätad stad kan komma att innebära en ökad otrygghet för medborgarna varför det är viktigt att beakta trygghetsaspekten tidigt i planarbete och byggnation. **SDF Centrum** påpekar att med förtätningen kommer ett antal fråge- och problemställningar kring barnperspektiv, social omsorg, trafik, grön stad och delaktighet. **SDF Fosie** anser att det är viktigt att kunna visa att förtätningen gynnar de socialt belastade grupper som idag befinner sig utanför samhället. **SDF Västra Innerstaden** önskar en komplettering som omfattar arbetet med redan befintliga strukturer eftersom förtätningar och nybyggnation skapar nya rörelsemönster som är viktiga att planera för även utanför det direkta området. **Malmö stads råd för funktionshindrade** framhåller att tillgång till tysta miljöer och luft/lukter påverkar hälsotillståndet och särskilt bör beaktas vid förtätning av staden. Personer med funktionsnedsättningar, särskilt personer med hörselnedsättningar och kognitiva besvär, kan uppleva ökade besvär och stress om bullernivåerna stiger. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** pekar på att är en fin gräns vid förtätning utan att förtäta för tätt och att det ställs höga krav på logistiken i form av bra gångstråk och vägnät för cykel-, bil- och kollektivtrafik. **Möllevångsgruppen och Stad solidar** undrar om en tät stad är en inmutad stad och vad det innebär för spontana och alternativa rörelser och medborgarinitiativ; vem kan egentligen på förhand bestämma exakt vad som behövs i en stad? **Christer Svensson** anser att risken är stor att våld och otrygghet ökar i en tätare stad.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *En tät stad behöver inte stå i motsats till möjligheter för spontana och alternativa rörelser eller medborgarinitiativ. Vid förtätning är det särskilt viktigt med öppna och breda processer där alla berörda är med redan från början i planeringsprocessen, vilket ger*

*förutsättningar för lokalt engagemang och medborgarinflytande. Avsikten är att främst förtäta platser som idag har relativt låg täthet. Befintliga parker och grönområden ska i största utsträckning bevaras och utvecklas och nya kan tillkomma. När det gäller tryggheten så är den oftast större om fler människor befolkar de offentliga rummen, vilket förtätning kan bidra till. Utställningsförslaget kommer att innehålla mer detaljerade redovisningar avseende bl a förtätning och konsekvenser för trygghetsfrågor, rörelsemönster och trafik m m.*

**Räddningstjänsten Syd** påpekar att hänsyn måste tas till aspekter och intressen som kan stå i konflikt med den täta staden och saknar en uttalad strategi för hur olycksriskerna ska hanteras vid förtätning av staden.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är viktigt att i planeringen beakta olycksrisker. När det gäller säkerhetsavstånd längs leder för farligt gods tillämpas riktlinjer som är antagna av kommunfullmäktige. I andra fall kan särskilda riskanalyser behöva göras. Generellt sett bör åtgärder vid störningskällan prioriteras så att skyddsavstånden kan minimeras.*

## Hela staden

**SDF Hyllie** vill lyfta fram att det måste finnas en balans mellan satsningar på större utbyggnadsområden och de områden som är i behov av upprustning och förändringsarbete. Detta är av vikt för att uppnå målen om att minska segregation och utanförskap inom staden. **SDF Fosie** ser en fara i att de större utbyggnadsområdena prioriteras framför de områden som är i behov av upprustning och förändringsarbete. Det är enligt SDF Fosie av största vikt att förtätning i de så kallade miljonprogramsområden som byggdes på 70-talet inte sker i form av separat byggda hus som blir till en avskild enhet i området och att upprustning av befintliga byggnader, parker och torg också måste ske. SDF Fosie efterlyser en mångfacetterad strategi som lyfter våra torg. **SDF Rosengård** anser det önskvärt att i de storskaliga bostadsområdena tillföra funktioner som kan bidra till en mer blandad stad och ett mer aktivt lokalt stadsliv. Här handlar det om att komplettera med nya bostadstyper och upplåtelseformer, tillföra möjligheter för verksamhetsetablering t ex med fler arbetsplatser, skapa nya och öppna mötesplatser i det offentliga rummet samt att bryta trafiksepareringen. **Miljönämnden** menar att en knäckfråga för att skapa förtätningstryck i de delar av staden som står i störst behov av förnyelse och utveckling är huruvida staden är berett att dela risker med exploatörer och att stadens ekonomiska modell behöver utvecklas så att skattemedel kan bidra till utveckling av nya gator, torg och parker i omvandlingsområden; den gängse modellen där exploateringskostnader ska täckas av exploateringsintäkter behöver modifieras, annars riskerar investeringar endast dras till stadsdelar som redan är fungerande och attraktiva. **MKB** anser att en oproportionerligt stor del av de utvecklings- och utbyggnadsinsatser som presenteras i strategidokumentet tenderar att förstärka obalansen mellan stadens östra och västra delar; om den socio-ekonomiska segregation som präglat Malmös utveckling under flera decennier ska kunna brytas, måste en betydligt större del av stadens framtida satsningar och investeringar allokeras till stadens socio-ekonomiskt svaga områden, än som framgår av samrådsunderlaget. **Vänsterpartiet** framhåller att det är av yttersta vikt att samtliga framtida utbyggnadsområden bidra till att minska segregationen i staden, idag förläggs en oproportionerligt stor del av resurserna i stadens västra delar. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) vill understryka att det är viktigt att alla stadsdelar och områden inkluderas i översiktsplanen och att investeringar och arkitektur måste komma till gagn för alla i Malmö. **Peter Nilsson** tror att Malmö hade mått bra av att "jämnas ut" så att det kan dyka upp fler små centrum i olika stadsdelar, vilket man ser i många större städer.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** En bättre balans mellan satsningar på större utbyggnadsområden och befintliga områden, som är i behov av upprustning och förändring t ex storskaliga*

*bostadsområden är önskvärd och i linje med intentionerna i planstrategin. Sannolikt behöver då mer av stadens investeringar styras till dessa områden och incitament skapas för att fastighetsägare och exploatörer ska satsa. Nya modeller för fördelning av kostnader för allmänna nyttor som gator, parker, ledningar m m kan behöva utvecklas. Det är viktigt att förändringarna utnyttjas för att skapa både en mer blandad och en mer integrerad stad. Förtätning kan bidra till detta och till att skapa bättre underlag för lokala centra. Torgen och andra offentliga platser har en viktig roll och bör utformas som attraktiva och allmänt tillgängliga mötesplatser. I utställningsförslaget kommer utbyggnadsstrategi och utbyggnadsordning att utvecklas och konkretiseras mera.*

## Bostadsfrågor

**Lunds kommun** konstaterar att Malmö stads bedömning av deras behov av nya bostäder de kommande 20 år är proportionellt med det som Lunds senaste översiktsplan ger utrymme för, såväl i förhållande till dagens antal invånare som till antal bostäder. Detta tyder på en likvärdig bedömning av det framtida behovet. **Region Skåne** är positiva till beredskapen till den relativt höga utbyggnadstakten i Planstrategin.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är positivt att det finns en samsyn i regionen om behovet av ett bostadsbyggande i denna omfattning.*

**MKB** anser att den snabba befolkningsökningen och låga betalningsförmågan, tillsammans med ett dåligt utnyttjande av beståndet till följd av en felaktig prissättning och höga transaktionskostnader, är orsak till att trångboddheten ökat, och inte ett förment lågt bostadsbyggande.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Malmös befolkning har ökat i en takt som inte stämmer överens med takten på bostadsproduktionen, och det måste anses angeläget att öka takten på bostadsbyggandet för att möta en snabb befolkningsstillväxt. För ökad betalningsförmåga behövs nya arbetstillfällen, och samrådsunderlaget betonar vikten av att detta.*

**Tekniska Nämnden** framhåller att antalet nyproducerade bostäder i Malmö de senaste åren varit förhållandevis lågt relativt befolkningsökningen. Vikten av nya bostäder för Malmös framtida goda utveckling framhålls. Fastighetskontoret anser sig de närmaste åren kunna uppfylla sitt mål att möjliggöra byggstart av minst 1 500 nya bostäder per år på mark som tillhandahålls av kommunen. Fastighetskontoret bedömer att möjliga bostäder enligt ÖP 2005 eller senare fördjupad ÖP eller dylikt är ca 20 000 nya bostäder, att jämföra med de 35 000 som nämns i planstrategin. Tekniska Nämnden anser att det sannolikt blir nödvändigt att göra strategiska förändringar av markreserven.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Malmös befolkning har de senaste åren ökat i en takt som inte stämmer överens med takten på bostadsproduktionen. Det är positivt att fastighetskontoret anser sig kunna uppfylla de mål om att möjliggöra 1 500 nya bostäder per år på mark som tillhandahålls av kommunen, likväl som att det finns samstämmighet kring att det kan bli aktuellt med markförvärv för att lösa framtida behov i Malmö. Diskrepansen mellan fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets bedömning av antalet möjliga bostäder enligt gällande översiktsplan beror på huruvida utbyggnadsmöjligheter på privatägd mark räknas in eller inte. I det fortsatta arbetet kommer en gemensam beräkningsmodell att användas.*

## Blandade upplåtelseformer & hustyper

**Sociala resursnämnden, SDF Centrum, SDF Kirseberg, Tekniska Nämnden, MKB, Förbundet Aktion Skåne-Miljö, JM AB, Villaägarna i Malmö och Ruzena Svedelius** framhåller vikten av att Malmös bostadsmarknad kan erbjuda en variation och bredd av olika hustyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar för att kunna tillgodose behov och önskemål för olika smaker och faser i människors liv. **Värnhems**

**Byalag** efterfrågar särskilt relativt små lägenheter. **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** befarar att det nytänkande och den kreativitet som krävs för att få till stånd en sådan varierad bostadsmarknad kommer att förhindras genom dagens administrativa ordning som ger lag, regelverk och arkitekterna ett för stort inflytande.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** När det gäller att få till stånd en varierad bostadsmarknad är Malmö stads främsta verktyg planinstrumentet, markpolitiken och det allmännyttiga bostadsbolaget MKB. Samrådsunderlaget understryker vikten av att det i planeringen av nya bostadsområden eftersträvas en blandning av hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Ett annat sätt att verka för ett mer varierat bostadsbyggande är ett flertal byggherrar bygger inom samma kvarter.*

**SDF Oxie** anser att ett ställningstagande att begränsa marknära boende inom Malmös gränser utifrån en önskan att minska resebehovet emellertid också kan innebära att resorna förlängs då de som efterfrågar denna typ av boende istället väljer att bosätta sig i kranskommunerna. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) **MKB, JM AB, Villaägarna i Malmö och Leif Jönsson** vill lyfta vikten av att det även i framtiden byggs småhus i Malmö. **Villaägarna i Malmö** önskar att man i högre grad än idag ger malmöbon möjlighet att förvärva en villatomt för att uppföra ett eget hus.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är väsentligt att även beakta behovet av marknära boende i Malmö. För att uppnå en hållbar stadsutveckling behövs ett effektivt markutnyttjande och bra underlag för miljövänliga transporter, och därmed är möjligheterna begränsade att anlägga nya stora områden med friliggande småhus på stora tomter. Men med markbostäder av tätare karaktär kan dessa behov till delar tillgodoses inom Malmö, exempelvis i områden som finns avsatta i gällande översiktsplan (Bunkeflostrand, Tygelsjö, Klagshamn, Fortuna/Hemgården och Kvarnby). För att de som väljer att bosätta sig i kranskommuner ska kunna resa på ett miljövänligt sätt verkar Malmö för en förbättrad regional kollektivtrafik.*

**Sociala resursnämnden, SDF Centrum, SDF Hyllie, SDF Kirseberg, MKB, Lunds kommun och Hyresgästföreningen Södra Skåne** framhåller behovet att i både nybyggnation och förtätningsprojekt sträva efter att uppnå en blandning av upplåtelseformer. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** och **Peter Nilsson** pekar dock särskilt på behovet av hyresrätter i Malmö inte minst för de unga som vill etablera sig på bostadsmarknaden. **Vänsterpartiet** anser det viktigt att Hyllie får en stor andel hyreslägenheter. **SDF Centrum, SDF Hyllie, SDF Södra innerstaden, Tekniska Nämnden, Hyresgästföreningen Södra Skåne, Möllevångsgruppen och Stad Solidar, Vänsterpartiet** och **Anonym** tycker det är viktigt att det byggs nya bostäder med relativt billiga hyror eller priser. Särskilt behovet av billigare hyresrätter är något som påpekas vara viktigt. **SDF Centrum och Tekniska Nämnden** vill särskilt lyfta frågan om unga malmöbors situation på bostadsmarknaden. **Södra Innerstadens SDF** menar att satsningen på Malmö högskola måste följas upp med en tillräcklig tillgång på studentbostäder. **MKB** anser att storskaliga hyreshusområden skulle må väl av att kompletteras med bostadsrätter och äganderätter. Även omvandling av hyresrätter till ägarlägenheter i områden med en övervägande del hyresrätter skulle vara ett verksamt medel för att öka integrationen. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** efterlyser blandade upplåtelseformer i hela staden, även när man planerar och omstrukturerar i områden med enplanshus. **Seniorgården AB** efterfrågar nya och attraktiva boendeformer för stadens seniorer samt menar att seniorer i stor utsträckning vill bo kvar där de har bott tidigare. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** vill att nya bostäder byggs till rimliga priser och med gemensamhetslokaler till, vilket lockar alla generationer.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Samrådsunderlaget understryker vikten av att i planering av nya bostadsområden eftersträva en blandning av hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Vid planering av nya bostadsområden tas också hänsyn till vilken typ av bebyggelse och vilka*

*upplåtelseformer som finns i närliggande befintligt bestånd, allt för att efterstäva en så god blandning som möjligt. I samrådsunderlaget nämns också att ett särskilt fokus på boende för studenter och unga är angeläget och att det går att göra boendekarriär utan att behöva flytta alltför långt ifrån sin befintliga bostad, även för äldre. Malmö stad satsar också generellt på att skapa fler och bättre mötesplatser.*

**SDF Centrum** tror att behovet av trygghetsboenden kommer att öka i framtiden. **SDF Centrum** och **Sociala resursnämnden** lyfter behovet av utbyggnad av LSS-bostäder i Malmö. Vid planering av sociala boenden bör det tas i beaktande att de inte koncentreras till några få delar av staden utan att dessa sprids.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att behov av fler trygghetsboenden kan komma att finnas. Genom att skapa trygghetsboenden och mötesplatser kan Malmö stad bidra till att bryta isolering och förbättra hälsan för många äldre. Det är angeläget att LSS-bostäder ges plats i den täta funktionsblandade staden. En tätare stad kräver att serviceverksamheter i större utsträckning måste samexistera med boende och andra verksamheter.*

## Offentlig service

**SDF Kirseberg** pekar på vikten av samhällsservice som barnomsorg och skola med kvalitet. **Sociala resursnämnden** påpekar att det blir en utmaning att kunna anpassa och utveckla den offentliga servicen i framtiden. **SDF Hyllie** lyfter vikten av att Malmö stads förvaltningar har en samsyn och gemensamma målbilder när det gäller att avsätta mark och hitta lokaler för utökad kommunal service. Större samsyn och djupare dialog mellan förvaltningarna vid byggande och drift av offentlig service, som till exempel förskolor och LSS-boenden efterlyses. För **Utbildningsnämnden** är det viktigt att Malmös skollokaler är säkra och dimensionerade för att möta det framtida utbildningsbehovet. Konkurrensen mellan skolor är hård och elever väljer aktivt utbildning och skola efter innehåll, inte efter om skolan är placerad nära hemmet. **Utbildningsnämnden** efterfrågar därför att de kommunala skolorna placeras nära varandra i staden för att skapa förutsättningar för utbildningssamarbete mellan skolorna så de kan erbjuda en bred utbildning med många val. De efterfrågar även att skolorna placeras centralt i staden och i lägen som är lättillgängliga med kollektivtrafik.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Samhällsservicen är viktig både för invånarnas dagliga liv och välfärd och för Malmö som attraktiv boendeort. När befolkningen ökar och när Malmö ska bli en mer koncentrerad och diversifierad stad ställs den kommunala organisationen inför nya utmaningar både när det gäller anläggningar och lokaler, kvalitet och innehåll. För att klara utmaningarna kommer det att behövas nya synsätt och modeller både för hur verksamheterna bedrivs, hur lokaler och institutioner ska utformas och för vad detta får kosta. Utställningsförslaget kommer att behandla samhällsservice mer utförligt men nya former på serviceområdet måste också utvecklas successivt i samband med att delar av Malmö omvandlas och förnyas.*

**SDF Centrum, Husie, Rosengård, Södra Innerstaden, Kirseberg och Fosie** framhåller alla vikten av att tillgodose behov av samhällsservice och att alla förvaltningar samverkar så att Malmö får en utbyggnad av offentlig service som sker smidigt, går i samklang med befolkningsutvecklingen och är kostnadseffektiv. Flera av stadsdelarna uttrycker också ett tydligt stöd för att en utveckling av nya och innovativa lösningar. Det framhålls också att ytor för verksamheter som LSS-boende och vårdboende måste planeras tidigt. Flera av stadsdelarna påpekar också att berörda stadsdelsförvaltningar ska få ekonomisk kompensation för att kunna tillgodose ett ökat behov av kommunal service i takt med utbyggnaden och att åtgärder som medför ökade kostnader för verksamheterna, i form av ökade lokalhyror, måste kompenseras. **Tekniska Nämnden** anser att en särskild djupanalys bör göras av hur realistiska möjligheterna är att tillgodose behovet av offentlig service i den centrala staden. Tekniska Nämnden anser att en radikal översyn av



P-normen är nödvändig eftersom den är svår att uppfylla och ger extra kostnader vid t ex förskole- och LSS-utbyggnad. **Utbildningsnämnden** ställer sig positiva till att prova nya innovativa lösningar så länge det innebär att våra framtida skolor ligger centralt, lättillgängliga och nära varandra i staden. **Vänsterpartiet** framhåller att plats för förskolor och skolor samt övrig offentlig service måste ha största prioritet vid all stadsplanering. Vänsterpartiet föreslår att förskolor kombineras med att bygga andra offentliga inrättningar i ett andra plan, som BVC, folktandvård eller kontor och att förskolor i bottenvåningar på nybyggda bostadshus är ett sätt att utnyttja marken bättre. **Villaägarna i Malmö** anser att översiktsplanen ska säkerställa ytor för skolor, förskolor och seniorboende. **Ruzena Svedelius** menar att det är rätt tänkt att nyskapande lösningar behöver prövas och utvecklas för att kunna ge plats för samhällsservice. **Åke Arwidi** upplever att vård och omsorg behandlas mycket styvmoderligt, speciellt i äldreomsorgen kan behövas större ytor. **Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Samrådsunderlaget framhåller behovet av en bred samverkan och djupare dialog vad avser frågor om mark och lokaler för offentlig service. Nyskapande lösningar krävs, exempelvis samutnyttjande av mark och lokaler, flexibla byggnader, utnyttjande av tak, förskolebussar m m. I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer dessa frågor att få särskilt fokus och kompletteras i utställningsförslaget bl a beträffande vård och omsorg. Den ekonomiska kompensation som efterfrågas av stadsdelarna är inte en fråga som behandlas i översiktsplanen men det är angeläget för kommunen att skapa finansieringutrymme för den högre kostnadsnivå som stadsdelarna pekar på. En tillämpningsutredning av den nyligen antagna parkeringsnormen pågår.*

**SDF Rosengård, SDF Centrum, Centrala Pensionärsrådet Malmö och PRO Samorganisation i Malmö** pekar på behovet av flexibla och nytänkande lösningar för samutnyttjande av lokaler och närmiljö, exempelvis att skolor eller förskolor kan användas för andra aktiviteter på kvällstid. **SDF Centrum** föreslår att Varvsstaden kan vara ett kommande testområde för nya lösningar vad gäller t ex samutnyttjande kring skolgård/park och en mer yteffektiv utemiljö för förskola.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Att samutnyttja lokaler och ytor i staden på ett bättre sätt än idag är ett utmärkt sätt att bidra till ett effektivt markutnyttjande. Det finns också ekonomiska incitament för ett sådant synsätt. Varvsstaden kan vara ett intressant område för att utveckla denna typ av lösningar utan att förlora andra kvaliteter.*

## Rekreation och fritid

**Fritidsnämnden** framhåller att när nya områden planeras måste möjligheten till olika typer av fritidsaktiviteter vara en viktig del. Den mest kritiska och svårhanterliga situationen gäller enligt Fritidsnämnden fotbollsplaner. Fotbollsaktiviteter är den mest populära idrotten för både flickor och för pojkar och utgör en tredjedel av samtliga fritidsaktiviteter; en grundläggande princip för idrotts- och fritidsanläggningar har varit närhetsprincipen och denna princip är viktig för fotbollen. Fritidsnämnden vill också betona vikten av att utreda hur Ribersborgsstranden, Stadionområdet och Bulltofta Rekreationsområde kan utvecklas till ännu bättre områden och mötesplatser för fritidsaktiviteter och rekreation. **SDF Hyllie** och **SDF Fosie** vill understryka vikten av att fritid, rekreation och grönska får en betydande plats i arbetet med att förtäta staden. **SDF Kirseberg** framhåller vikten av att kultur- och fritidsarenor finns på flera håll i staden. **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO** och **Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP** ser det som viktigt att vid all planering av bostäder, även planera för näridrottsplatser i bostadsområdena för både spontan lek/idrott och organiserad idrott samt att förtätning inte får innebära att stadens gröna ytor bebyggs så att t ex idrotts ytor minskar.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Samrådsunderlaget föreslår stor restriktivitet när det gäller att ta parkmark och andra rekreationsytor i anspråk för exploatering. Istället anges att det be-*

*hövs fler nya grönytor och en utveckling av de befintliga till att bli mer mångsidigt användbara och tåliga för ett mer intensivt utnyttjande. Detta gäller också idrottsytor. I utställningsförslaget kommer avsnittet om rekreation och fritid att utvecklas mer. En viktig princip är att mark och lokaler för rekreation och fritid finns spridda i staden och i närheten av bostadsområden.*

## Mark för näringslivet

**Tekniska Nämnden** anser att den angivna potentialen, att åstadkomma 50 000 nya arbetsplatser i den blandade staden genom omvandling och förtätning, måste betraktas som en oerhört stor utmaning; omvandling av äldre verksamhetsområden till blandad stad innebär dessutom att befintliga verksamheter trängs undan av nya bostäder. Tekniska Nämnden menar att en särskild analys bör göras av vilka typer av arbetsplatser som måste tillskapas, och i vilken omfattning, för att väsentligt öka sysselsättningsgraden i Malmö, inte minst för ungdomar. För övriga typer av arbetsplatser måste en tydlig strategi tas fram som visar på hur och var möjligheter för dessa kan tillskapas; det handlar om optimal mix mellan t ex mark för kontor, industrimark och tyngre verksamheter. Tekniska Nämnden önskar att Malmö antar utmaningen och utvecklar nya, moderna och hållbara verksamhetsområden med högt markutnyttjande. Tillgången till planlagd mark för företag inom branscher som småindustri, verkstäder, grossiströrelser, bil- och volymhandel, bygg och anläggning vilka behöver lokaliseras till fastigheter i särskilda verksamhetsområden, är i nuläget mycket begränsad, samtidigt som intresset för att få marktilldelning för etablering är stort. Ska näringslivet kunna utvecklas på sikt kommer det, enligt tekniska nämndens uppfattning, att bli nödvändigt att pröva etableringen av nya verksamhetsområden även utanför Yttre Ringvägen. Förtätning av befintliga verksamhetsområden måste studeras närmare i det fortsatta arbetet, men potentialen bör inte överskattas enligt Tekniska Nämnden. **SDF Södra Innerstaden** framhåller att det är viktigt att fortsätta utveckla de halvcentrala delarna av Malmö; industrier med miljötillstånd måste utlokaliseras och ge plats för nyföretagande utan miljöbelastning. **Länsstyrelsen** påpekar att stora områden pekas ut som verksamhetsområden och att kommunen till utställningen bör visa vilka arealer som är nödvändiga utifrån lämpliga analyser. **Moderaterna i SDF Fosie** (särskilt yttrande) påpekar att det är viktigt att vi har mark att erbjuda företagen. **Malmö Centrum Företagsgrupp** påpekar att det är önskvärt att Malmö även fortsättningsvis har små och medelstora industrier och att det bör finnas en mångfald av branscher inom näringslivet så även industrier. Det är enligt Malmö Centrum Företagsgrupp viktigare att marken planeras för näringsverksamhet än för odling. **Skanska Öresund** anser att ytkrävande verksamheter inte hör hemma i ett resurssnålt Malmö. **LRF** menar att det är viktigt att Malmö har utrymme för ett mångsidigt näringsliv och arbetsplatser för olika kategorier och anser att planerade verksamhetsområden ska placeras innanför Yttre Ringvägen, inte utanför som samrådsunderlaget föreslår. **Ruzena Svedelius** anser att det är rätt tänkt att plats för störande verksamheter kan etableras i omedelbar anslutning till Yttre Ringvägen och att i äldre verksamhetsområden som Fosieby industriområde och Östra Hamnen behöver marken successivt utnyttjas mer effektivt.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Målet är enligt samrådsunderlaget att ge goda etableringsmöjligheter för olika typer av företag. Samtidigt är det viktigt att hushålla med marken och undvika störningar. Det innebär större krav på ytteffektivitet och att miljöstörningar i första hand ska åtgärdas vid störningskällan.*

*De näringar som väntas växa i Malmö framöver finns framför allt inom administration, service, medier, utbildning, forskning och liknande. Den största delen av dessa kan tillgodose i den blandade staden i utbyggnadsområden och genom förtätning. För tung industri och logistikföretag finns etableringsmöjligheter i Norra Hamnen. För småindustri, verkstäder, bygg- och anläggning m m som inte kan inrymmas i den blandade staden föreslås nya verksamhetsområden i omedelbar anslutning till*

*Yttre Ringvägen, i vissa fall utanför trafikleden. Det är som Tekniska Nämnden poängterar viktigt att de utvecklas till moderna och hållbara verksamhetsområden med högt markutnyttjande och att de inte blir lägen för företag som faktiskt kan etablera sig i blandad stadsbebyggelse. Storleken på områdena och avvägning mot andra intressen som jordbruk m m kommer att utvecklas i det fortsatta planarbetet. Att inom staden bibehålla existerande verksamhetsområden där billiga lokaler för småindustrier kan finnas är också väsentligt. Det är också angeläget att understryka vikten av ett utökat regionalt samarbete för att underlätta möjligheterna att hitta bästa möjliga lokalisering för olika typer av företag.*

## Handel och besöksnäring

**Länsstyrelsen** framhåller att framtida handelsetableringar bör redovisas och konsekvensbeskrivas. **Miljönämnden** påpekar vikten av att kommunen hänvisar nya handelsföretag till den befintliga stadsstrukturen i centrum, längs stadshuvudgator, kollektivtrafikstråk och kring stationer, istället för till redan etablerade handels- eller verksamhetsområden. Annars kommer bilresandet att öka ytterligare. **LRF, Naturskyddsföreningen Malmö, Vänsterpartiet** och **Åke Arwidi** anser att anläggningen av externa köpcentrum strider mot principen att handel och annan utåtriktad verksamhet ska centraliseras. **SPI, Ulla Ulmert** och **Malmö Unga** anser att Malmö har satsat för mycket på shoppingcenter i stadens utkant som de menar utarmar stadens centrum. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** pekar på vikten av god kollektivtrafik till köpcentrumen för att de ska vara tillgängliga även för människor som inte kör bil.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I samrådsunderlaget föreslås inga nya externa köpcentra. Vissa befintliga handelsområden kan med fördel förtätas eller kompletteras med såväl arbetsplatser som boende. Komplettering av befintliga stadsdelar med boende och sysselsatta kommer också att öka underlaget för handel i dessa områden. Den nu pågående handelsetableringen i Hyllie får ett lokalt underlag på 15 000 boende och 8 000 sysselsatta och gångavstånd till en järnvägsstation med omfattande regional trafik.*

## Särskilda platser

### Hamnen

**CMP** påpekar att Malmö hamn utgör riksintresse för kommunikationer enligt ett beslut av Trafikverket år 2010, riksintressets omfattning finns preciserat i en rapport. **CMP** undrar hur man ska tolka kommentaren att fortsatta omvandlingar av hamnområdet kan beröra riksintresset. **CMP** påpekar även att nyttjanderättsavtalet mellan Malmö Stad och **CMP** löper åtminstone till 2035, med möjliga förlängningar om 5 år i taget, med 20 års ömsesidig uppsägningstid. För Nyhamnen gäller dock att kommunen har rätt att återta marken där från och med 2020, under förutsättning att man senast 3 år före återtagandet skriftligen meddela **CMP** om detta. **Tekniska Nämnden** och **CMP** motsätter sig beskrivningen av delar av Frihamnen som ett utredningsområde. Frihamnen bör definieras som verksamhetsområde eftersom det kommer vara det under överskådlig tid. **Tekniska Nämnden** och **CMP** välkomnar beskrivningen av Norra hamnen som ett logistiknav, med plats för logistik- och transportföretag att etablera sig. Detta bör vara den styrande visionen för området. Att Norra Hamnen samtidigt identifieras som ett möjligt etableringsområde för övrig tung industri är **CMP** tveksamma till; utrymme för alla dessa olika verksamheter inom det aktuella området saknas. **CMP** påpekar att planstrategin saknar bron över Industrihamnsbassängen och väganslutningen från Spillepengsgatan till Lappögatan. Dessa framtida satsningar på infrastrukturen är utomordentligt viktiga för den framtida utvecklingen av hamnområdet. **CMP** noterar även att den förslagna lokaliseringen av en ny fast förbindelse till Köpenhamn i planstrategin är den lokaliserad vid inseglingsrännan för Östra hamnen och Frihamnen. **CMP** förutsät-

ter härvidlag att befintligt farledsdjup in till hamnen bibehålls om denna lokalisering ska kunna bli aktuell. CMP lyfter att skissen för kustskydd i Planstrategin behöver utredas mer då den inskränker på hamnverksamheten. **Miljönämnden** påpekar att när områdena kring hamnen utvecklas blir det viktigt att hålla tillräckligt avstånd till såväl befintliga avfallsanläggningar, reningsverk och värmeverk m m som till framtida och experimenterande kretsloppsteknik som det bör lämnas plats för i hamnen t ex olika former av biogasanläggningar. **Skanska Öresund AB** är positiva till att tidigare hamnmiljöerna ska utvecklas till nya attraktiva områden för boende och verksamheter. **SDF Kirseberg** och **Värnhems Byalag** påpekar att kopplingen mellan Kirseberg och Centrum stärks och stora ytor mark för bebyggelse och grönska kan frigöras om trafikleder och Malmös bangård grävs ner under mark. **MKB** föreslår att utreda en överdäckning av spårområdet från Malmö C till Frihamnsviadukten. **Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** önskar en utredning ang. möjligheten att skapa nya badanläggningar i före detta hamnbassänger. Möjligheten att knyta samman Kirseberg med havet i Östra hamnen bör utredas.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Stora delar av hamnområdet har stor betydelse i det europeiska transportsystemet och för hamnanknutna verksamheter. I utställningsförslaget kommer broförbindelse över Industrihamnen och erforderliga väganslutningar att redovisas. Att ange verksamhetsområde, i enlighet med nu gällande översiktsplan, för de delar av Frihamnen där samrådsunderlaget visar utredningsområde, kommer att övervägas i arbetet med utställningsförslaget.*

*Ny fast förbindelse till Köpenhamn och kustskydd är idéer som behöver utredas mer i form av särskilda utredningar eller fördjupningar av översiktsplanen. Bangårdsområdet utgör som påpekas en kraftig barriär mellan Innerstaden, Kirseberg och Östra Hamnen. Eftersom det är mycket komplicerat och kostsamt att ta bort barriären bedöms det inte som realistiskt inom överskådlig tid.*

P g a det utmärkta kommunikationsläget anser **Jernhusen** att området Södra Nyhamnen/Carlskatan bör tillåtas bli en annan typ av bebyggelse än den som idag finns i Malmö, t ex genom tätare stadsrum och högre hus. **Jernhusen** önskar även en blandad stadsbebyggelse med kontor, hotell, handel och bostäder m m i området men påpekar att servicen blir en utmaning. **NCC Property Management** efterfrågar en tydligare tidplan gällande utveckling av Nyhamnen I Planstrategin står att Nyhamnen först ska utvecklas när ”Västra Hamnen och delar av Hyllie färdigställt”. NCC önskar att kompletteringen av Nyhamnen istället ska följa tätt inpå den nu aktuella detaljplanen, vilket gör att en snar början av planering av området bör föreligga.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att Nyhamnsområdet med sitt centrala kommunikationsläge kan vara lämpligt för tät innerstadsbebyggelse. I utställningsförslaget kommer en tydligare tidsplan för utveckling av Nyhamnen att redovisas.*

## Universitetsholmen och Malmö Högskola

**Malmö högskola** påpekar att Södra Varvsbassängen utnyttjas av sjöfart för transport men om Klaffbron ersätts med en fast bro kommer transporterna att gå över till järnväg eller lastbil med konsekvenser för högskolan, t ex avspärrningseffekt. Malmö högskola uppskattar sitt centrala läge i Malmö. För att växa ytterligare kommer tillgången till mark för expansion inom nuvarande campusområden att vara en förutsättning.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I en blandad stad med olika funktioner uppstår intresseområden som behöver hanteras på så bra sätt som möjligt. Mer detaljerad planering pågår för att lösa dessa inom aktuellt område. Plats för högskolans expansion finns söder om sjukhuset på Medeonområdet och kan möjliggöras i den västra delen av Universitetsholmen.*

## Kirseberg och nordöstra Malmö

För **Vänsterpartiet** är utbyggnadsområdet i Sorgenfri prioriterat, samt nya områden i nordost, t ex Kirseberg. Utifrån Malmös geografiska läge där det mesta resandet sker till och från Malmö i nordlig riktning, är det bättre att bygga i de nordliga delarna av kommunen än i de södra. Detta minskar det totala resandebehovet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I Norra Sorgenfri pågår detaljplanearbete redan.*

*Vad gäller Kirseberg är området Järnvägsverkstäderna utpekade som ett intressant stationsnära omvandlingsområde på sikt. När det gäller minskat regionalt resande kommer dock andra stationsnära lägen även i framtiden ha ett betydligt bättre kollektivtrafikutbud - framförallt Centralen, Triangeln och Hyllie.*

**Jernhusen, Lena Peterson och Anna-Margrethe Thagaard** välkomnar en omvandling av järnvägsdepån i Kirseberg. **Jernhusen** påpekar att för att en sådan omvandling ska kunna ske måste den verksamhet som finns där idag omlokaliseras. Dock finns i dagsläget ingen utpekad lokalisering för en ny depå. Kostnadsbilden av en omlokalisering är inte heller klarlagd. **Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** undrar varför kommunen inte köpte marken vid depåerna innan Jernhusen?

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Omvandling av området förutsätter att verksamheter som finns där idag får ny lokalisering. För depån har lokalisering till Glostorp diskuterats.*

## Kvarteret Lyckan

**Pågen AB** och fastighetsägaren **Xtera Fastighetsförvaltning AB** önskar skriftligt svar från Malmö Stad om Pågens framtida verksamhetsutövning i kvarteret Lyckan, Malmö. Av den principiella utbyggnadsstrategin framgår att Persborg och Rosengård är två områden som ska användas till andra ändamål än i dag. Cirklarna omfattar även vårt nuvarande område. Pågen vill kunna fortsätta verka och utveckla Pågen AB inom aktuellt området, inom gällande detaljplan och gällande verksamhetstillstånd. De behöver även fortsatt god tillgång till transportvägar till och från bageriet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Översiktsplanen kommer inte att ange förändringar av markanvändning för Pågens område.*

## Sjukhusområdet

Det är angeläget för **Region Skåne** att "Fördjupad översiktsplan för UMAS Triangeln Medeon" fortsatt ligger till grund för detaljplanearbete till den koncentration och förtätning som Region Skåne planerar.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Den fördjupade översiktsplanen är aktuell och kan ligga till grund för detaljplaneringen.*

## Hyllie

**SDF Hyllie** påpekar att Hyllies nya stadsdel behöver ickekommersiella alternativ till de befintliga och planerade kommersiella utbudet i form av arena, köpcentrum, hotell och mässanläggning exempelvis ett kulturhus. Vid en förtätning/nybyggnation i Kroksbäck är detta enligt SDF Hyllie en skapa ett naturligt centrum som kan fungera som nav för service och mötesplats. SDF Hyllie vill trycka på vikten av att en överdäckning av Annetorpsleden på sikt kommer till stånd så att den nya och den gamla bebyggelsen kan sammanlänkas. **MKB** menar att en överdäckning av Annetorpsvägen i Hyllie är nödvändig för att knyta nya och gamla Hyllie samman på ett hållbart sätt, liksom spårskaktet mellan station Hyllievång och Pildammsvägen, skapar en stor och förbisedd tillväxtpotential.

**Vänsterpartiet** anser att det är viktigt att det nya Hyllie byggs på ett sätt som inte leder till en segregation i förhållande till Holma, Kroksbäck och Lindeborg.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Det är riktigt att Hyllie centrum kan behöva kompletteras med lokaler för kulturändamål. Överdäckningar av Annetorpsvägen och Citytunnelns spårområde är önskvärda för att ta bort barriärer och skapa bättre samband mellan stadsdelarna. De är emellertid mycket kostsamma och kan genomföras först när det blir marknadsmässigt lönsamt. När Hyllie byggs ut är det viktigt att bryta barriärer mot andra stadsdelar och skapa en sammanhängande stadsväv som kan bidra till att motverka segregation.*

## Svågertorp och Petersborg

**Eksploria Edutainment AB** önskar inleda en gemensam diskussion kring utvecklingen av området söder om Svågertorp där Eksploria har markreservation.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Området söder om Svågertorps station är på siket intressant för olika typer av markanvändning, där Eksploria och besöksnäringen utgör ett inslag men där även andra intressen som exempelvis jordbruket måste vägas in. Som en viktigt intressent är Eksploria Edutainment AB en viktig samtalspartner i utvecklingen av platsen.*

## Kalkbrottet

**Miljönämnden** menar att verksamhetsområdet mellan Yttre Ringvägen och Kalkbrottet riskerar att begränsa möjligheterna att ströva fritt runt Kalkbrottet, och kan av denna anledning ifrågasättas.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Vid planering av området ska möjligheten till allmän passage runt Kalkbrottet beaktas.*

## Lorensborg

**MKB** anser att förtätning av Lorensborgsområdet utgör en kraftig tillväxtpotential i en attraktiv del av staden, som bör prioriteras i kommande planarbeten.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Det är positivt med ett initiativ från MKB i detta område, gärna i samarbete med andra fastighetsägare. Området kan utgöra ett bra exempel på hur förtätningspotentialen i ett storskaligt bostadsområde kan utnyttjas.*

## Lindängelund

**SDF Fosie** vill betona vikten av att arbetet med Lindängelund, Malmös botaniska trädgård, prioriteras.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I ett översiktsplaneperspektiv är Lindängelund etablerad sedan ÖP2000.*

## Rosengård

**SDF Husie** anser att man bör låta det s.k. Rosengårdsstråket få en naturlig förlängning, med intressanta stoppunkter hela vägen till Husie. Därigenom skulle rörelse mellan de båda stadsdelarna främjas. **MKB** pekar på att tillkomsten av Rosengårds station är en nödvändig och vital del av stadens utveckling och för att knyta samman stadens alla delar. SDF Husie påpekar att ett samarbete mellan Husie och Rosengårds stadsdelsförvaltningar och tekniska förvaltningar för att utveckla Ögårdsparken skulle också vara till gagn för både Husie, Rosengård och Malmö.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Tankar om att förlänga Rosengårdsstråket till Husie finns och beskrivs i det nya planprogrammet för Herrgården (PP6031) och kommer att inarbetas i översiktsplanen. Den kommande station Rosengård blir en viktig utvecklingspunkt för att länka ihop Malmös centrala delar med Rosengård. Vidare bidrar stationen till att förenkla för de boende att nå*

*en större regional arbetsmarknad. Detaljplan för stationen är antagen. Samarbetsprojekt som det som föreslås för Ögårdsparken ligger i linje med översiktsplanens ambition att bryta både fysiska och mentala barriärer i ett kreativt sammanhang.*

**Magnus Avesson** anser att man borde titta på korsningen Scheelegatan / Amiralsgatan som en plats att utveckla.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Korsningen Scheelegatan / Amiralsgatan ingår i området mellan Rosengårds centrum och Rosengårds station vilken mycket riktigt utgör en viktig del i förnyelsen av detta område.*

## Sege

**Senso Habibovic** föreslår att flytta bort Sege-golfbanan och bygga stora bostadsområden där, gemensam Malmö-Lund Universitet och Sjukhus.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Området kring Segeås nedre lopp är ett viktigt natur- och rekreationsområde både för östra Malmös och Arlövs invånare. Det är också ett låglänt område som riskerar mer frekventa översvämningar när havsnivån stiger. Större delen av området är beläget i Burlövs kommun. Ändrad markanvändning är inte aktuell.*

## Fortuna / Hemgården och Kvarnby

**Miljönämnden** anser att om markbrist föreligger för verksamheter bör övervägas om Fortuna / Hemgården-området ska få rymma ännu mer verksamheter än vad planstrategin nu föreslår. Det föreslagna södra området i Kvarnby är bullerexponerat från Yttre Ringvägen. Om småhusbebyggelse planeras ger det dåliga förutsättningar för skapandet av tysta utomhusmiljöer, vilket kan innebära behov av bullervall utmed Yttre Ringvägen. Föreslagen bebyggelse vid Kristineberg står i konflikt med i gällande översiktsplan reserverad mark för yttre godsspår, något som bör prioriteras framför ny bebyggelse.

**Försvarmakten** påpekar att det i anslutning till Kvarnby Skjutbana finns militära övningsområden samt statliga fastigheter som åtminstone på medellång sikt kommer att vara av intresse för Försvarmakten.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Östra Malmö, d v s Fortuna/Hemgården, Kvarnby m m kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med beaktande av inkomna synpunkter och i utställningsförslaget kommer markanvändningen att preciseras. Föreslagen bebyggelse vid Kristineberg står inte i konflikt med i gällande översiktsplan reserverad mark för yttre godsspår.*

## Oxie

**Miljönämnden** anser att innan ny bebyggelse föreslås för Oxie bör en ortsanalys genomföras, där inriktningen bör vara förtätning kring stationen. Enligt **SDF Oxie** har Oxie potential för ytterligare bebyggelse. Oxie borde med de goda kommunikationerna med Malmö i övrigt kunna fortsätta att utvecklas med nya bostadsområden. Stadsdelens förutsättningar för utbyggd samhällsservice i form av t ex förskolor är också goda i förhållande till innerstadens. **Moderaterna SDF Oxie** (reservation) menar att även om Oxie ligger en bit utanför Malmös centra är det oerhört viktigt med en levande stad mitt i centrat. Viktigt är också att Oxieborna på ett enkelt sätt kan cykla, åka buss, tåg och köra bil in och ut från Malmös attraktiva framtida centra på ett smidigt sätt. Det finns även stor potential i Oxie vad gäller bebyggelse av bostäder, industriområden och nya attraktiva grönområden. En sammankoppling med övriga Malmö i form av just bebyggelse ser vi som en viktig åtgärd för att för en gångs skull sammanlänka Oxie med övriga Malmö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I Oxie finns sannolikt utrymme för kompletterande bebyggelse. En fysisk sammankoppling med Malmö tätort är svår att åstadkomma p g a spårreservat och riksintresse för kulturmiljö m m.*

**Kronhage Invest AB** önskar utveckla området Fårabäcksvägen / Ebbarpvägen (norr om Jägersrovägen).

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Exploatering av det föreslagna området stämmer inte med utbyggnadsstrategin. Det ligger perifert, är svårt att ordna god kollektivtrafik och det tar värdefull jordbruksmark i anspråk.*

## Glostorp

**Miljönämnden** menar att verksamhetsområdet vid Glostorp avviker från det övriga innehållet i planstrategin och bryter mot grundprincipen om att spara jordbruksmarken och att bevara det öppna landskapet. **Kulturnämnden** tar bestämt avstånd från ett framtida verksamhetsområde i Glostorp. **SDF Oxie** anser att Glostorps verksamhetsområde bör tas under övervägande med anledning av de förändringar som skett i området sedan området ursprungligen pekades ut som verksamhetsområde; området borde kanske få en annan användning t ex bostadsbebyggelse. **Käglinge egnahemsrörelse** är emot att Glostorp planeras som verksamhetsområde. **Nätverket Oxie Byar** menar att opinionen mot ett järnvägstekniskt centrum i området och fakta som framkom under utredningen visar att Glostorp som framtida verksamhetsområde är ogenomtänkt och dåligt förankrat med byborna i Käglinge, Glostorp, Krumby och Lockarp. Glostorpsområdet skulle kunna utvecklas på flera sätt vilket kan skapa större möjligheter till rekreation och nytta för alla Malmös medborgare. **Krumby Byalag** anser att planeringen av Glostorp som verksamhetsområde ska rivs upp för att bevara landsbygden och jordbruksmarken som finns i området. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) kan inte acceptera att Glostorp markeras som verksamhetsområde. **Hästrådet i sydväst** vill att markeringen ”verksamhetsområde” tas bort på mark som idag är åkermark samt att hänsyn tas till hästgårdar och ryttare vid planering av nya väg 101 från Lockarp till Arrie.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Glostorps industriområde har funnits med i planeringen sedan 1960-talet och utgör även fortsättningsvis en strategisk resurs för verksamheter med behov av spåranknytning och för logistikanläggningar. Här finns t ex möjlighet att etablera viktiga depåfunktioner för den regionala kollektivtrafiken så att järnvägsverkstäderna i Kirseberg kan frigöras för andra ändamål. Området kommer att redovisas som verksamhetsområde i utställningsförslaget.*

## Vintrie och Lockarp

**Miljönämnden** menar att verksamhetsområdet söder om Yttre Ringvägen i höjd med Vintrie tar omfattande jordbruksmark i anspråk och bör utgå. Ett bättre alternativt bör vara att prioritera verksamheter framför bostäder inom Fortuna/Hemgården-området samt att förtäta i befintliga verksamhetsområden, som idag har mycket stor andel markparkeringsplatser. Verksamhetsområdet vid Lockarp bör istället för att breda ut sig mot söder kunna växa mot öster, norr om motorbanan.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** De platser för verksamheter, exempelvis Vintrie, som redovisas i samrådsunderlaget har tagits fram i arbetet med ”Markprogram för näringslivet” tillsammans med bl a fastighetskontoret och näringslivskontoret. Behovet av sådan mark får anses vara mycket viktigt för Malmös näringslivsutveckling. Närmare avgränsning av områdena kommer att redovisas i utställningsförslaget.*



## Ribersborg, Limhamn, Sibbarp och Bunkeflostrand

**Fritidsnämnden** vill betona vikten av att utreda hur Ribersborgsstranden kan utvecklas till ännu bättre mötesplats för fritidsaktiviteter och rekreation. **Limhamns miljöförening** ser en konflikt mellan de gröna stråk, som Malmö i många uttryck vill värna om, och ny bebyggelse mellan Limhamnsfältet och Sibbarps grönområde något som understryks av att detaljplaner, vilka nyligen antagits, för kvarteren Glasbruket, CEMENTEN, Gråsejen och Dragörkajen har mycket tät bebyggelse. Limhamnsfältet och Sibbarps grönområde bör enligt miljöföreningen ges ett skydd som naturreservat, alternativt senare som nationalpark. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** och **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) lyfter vikten av Ribersborg som rekreativområde och mötesplats för malmöborna. Förändringar här måste ske varsamt så dessa kvalitéer bevaras. Folkpartiet anser att Ribersborg ska lämnas i huvudsak orört.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att Ribersborgsstranden har potential att bli en ännu bättre mötesplats och samtidigt att förändringar måste ske varsamt. Det är viktigt att dels utveckla Limhamnsfältet och Sibbarps grönområde, dels koppla samman dem så att det blir attraktivt att röra sig längs kusten. Hur det ska ske i förhållande till ny bebyggelse och vilka skyddsformer som eventuellt behövs för grönområdena kommer att utredas i fortsatt planarbete.*

## Klagshamn

**Emelie Stenman** framför många synpunkter på utvecklingen i Klagshamn bl a att bebyggelsen är ensidig och befolkningsstrukturen alltför homogen, att service saknas liksom naturliga mötesplatser, särskilt för vuxna. **PEAB** menar att parker, vägar och skola i Klagshamnsområdet är dimensionerade för, och kräver, en fortsatt utbyggnad; Klagshamn har snart nått den kritiska massa som krävs för egen närhandel och lite mer service som för det goda med sig att antalet trafikrörelser med bil kan minska. Det är enligt PEAB viktigt för fortsatt utveckling att kollektivtrafiken förbättras och en förlängning av Lorensborgsgatan. PEAB saknar beskrivning av utvecklingen för Klagshamnsudden och dess koppling till staden.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer utvecklingen av Klagshamn att studeras vidare, i samverkan med berörda aktörer. Att utveckla kollektivtrafiken innan ytterligare större områden läggs till de som redovisas i gällande översiktsplan är väsentligt.*

# Trafikstrategier med människan i fokus

## Allmänt

**Tekniska Nämnden** menar att betydelsen av kollektivtrafik och fördelarna med yteffektiva transporter är väl beskriven i samrådsunderlaget, men att samspelet mellan trafik och stadsutveckling kan fördjupas, exempelvis genom hur spårvagn strukturerar staden samt socio-ekonomiska och demokratiska sidor av trafikplanering. **Miljönämnden** anser att det blir en utmaning att åstadkomma en gång- och cykelfrämjande stadsmiljö fri från barriärer som samtidigt säkerställer att stadens utbud, attraktioner och arbetsplatser förblir tillgängliga. Miljönämnden menar också att barns behov av att röra sig fritt bör utgöra en viktig prioritet i planeringen av staden. Miljönämnden framhåller att ökad orienterbarhet förtjänar större uppmärksamhet eftersom det främjar trygghet, benägenheten att välja gång eller cykel och minskar restider för gång- o cykeltrafik.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att såväl socio-ekonomiska och demokratiska aspekter av stads- och trafikplaneringen, barnperspektivet och orienterbarheten kan och bör fördjupas, något som kommer att ske i det fortsatta arbetet med översiktsplanen och dess riktlinjer.*

## Prioriteringar mellan trafikslag

**Miljönämnden, SDF Husie, SDF Södra Innerstaden, Region Skåne, Trafikverket, Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande), **Malmö Centrum Företagsgrupp, Vänsterpartiet** och **Åke Arwidi** anser det positivt att tydliga prioriteringar görs mellan transportslagen och att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska utgöra grunden i transportsystemet. **Tekniska Nämnden** menar att prioriteringarna mellan olika trafikslag behöver förtydligas i inner- och ytterstad. **SDF Södra Innerstaden** menar att inpendling av biltrafik måste minska för att innerstaden ska utvecklas. **Miljönämnden** framhåller att resbehovet inom staden behöver minska och att de effektivaste sätten att resa inom staden med gång, cykel och kollektivtrafik behöver hittas. **Region Skåne** framhåller att kollektivtrafiken ska vara det strukturerande elementet i stadsutvecklingen och menar att en god framkomlighet med prioritering av kollektivtrafiken är avgörande; både separata busskörfält och prioritering i korsningar är av största betydelse, men även prioritering i förhållande till fotgängare och cyklister. De senare trafikantgrupperna bör därför inte regelmässigt prioriteras utmed kollektivtrafikens huvudstråk enligt Region Skåne. **Leif Jönsson** anser att vid detaljutformning ska framkomlighet och säkerhet för fotgängare och cyklister prioriteras.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är en utmaning att omsätta dessa strategier i praktiken och kommunen kommer att behöva förtydliga prioriteringarna i kommande riktlinjer, fördjupade planer och program och fysiska åtgärder. Att gång-, cykel- och kollektivtrafik generellt ska prioriteras framför biltrafik innebär att satsningar behöver ske i högre grad på dessa färdmedel, medan biltrafikens behov dämpas. Målet är inte att Malmö ska bli en stad utan bilar. Dock bör biltrafikens anspråk underställas stadslivet i stort, liksom de andra trafikslagens anspråk, och hanteras på ett sätt som inte äventyrar stadens övriga mål. Hur prioriteringar mellan olika trafikslag, även mellan gående, cyklister och kollektivtrafik, i praktiken kan anordnas på olika platser i stads- och gatumiljön behöver fortsätta utredas.*

**SDF Fosie, SDF Oxie, Malmö högskola, JM AB, Moderaterna i SDF Hyllie** (särskilt yttrande), **Sverigedemokraterna i SDF Oxie** (särskilt yttrande) och **SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen** påpekar att trots god kollektivtrafik och positiva insatser för att gynna cyklister och gående så kommer bilen med stor sannolikhet under lång tid att vara ett viktigt transportsätt. För många pendlare är bilen fortfarande nödvändig för vardagslivet. Det måste därmed även finnas en strategi och beredskap för att hantera en

ökande biltrafik i avvaktan på att visionerna om mindre biltrafik i innerstaden faller på plats. **Trafikverket** och **Malmö Centrum Företagsgrupp** påpekar att det är viktigt att biltrafiken finns kvar om än i andra former och med andra villkor än idag. **SDF Fosie** påpekar att det kan finnas målkonflikter mellan prioritering av gång- cykel- och kollektivtrafik och exempelvis möjligheten att lösa godstransporter. **SPI** menar att samrådsunderlaget anger att biltrafiken i det närmaste ska bort från innerstaden, men SPI tror att framtidens bilar är mindre i storlek och är eldrivna eller mycket bränslesnåla.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Samrådsunderlaget anger inte att biltrafiken i det närmaste ska bort från innerstaden. Däremot är ett mål att den inte ska öka, utan behållas på samma nivå eller på sikt minska, även om antalet invånare och verksamma ökar. Bilberoendet bör minskas proaktivt. Tillgängligheten till centrum är viktig och kan förbättras genom effektiv, bekväm och driftssäker kollektivtrafik och genom att utveckla gång- och cykelmöjligheterna ytterligare. På så vis kommer det att finnas utrymme kvar för godstransporter och biltransporter för dem som inte har något reellt alternativ. Huvudgator med mycket trafik kommer under överskådlig tid att finnas i staden. I stadens utkanter kommer renodlade trafikleder att behövas för att fördela och sortera genomfarts- och infartstrafik för personer och gods.*

**Tekniska Nämnden** vill se en kvantitativ redovisning av eftersträlvade färdmedelsandelar. Nutida, förväntade och önskade personrörelser och godstrafikbehov samt materialflöden behöver behandlas på en mer detaljerad nivå med siffror och prognoser. Staden saknar en fysisk trafikplan där infarter, huvudgator, stadsgator, lokalgator, kollektivtrafikstråk, bytespunkter, cykelvägar, shared space, gågator m m behandlas. Staden saknar en trafikstrategi som ger besked om prioritering och innehåll i alla typer av gator och vägar. **SDF Centrum** önskar mer av problematiseringen kring bilen och dess framtida roll i den förtätade staden. Trafiken och då särskilt biltrafiken riskerar att öka i Centrum trots den planering som gjorts med kollektivtrafik, cykelstråk och gångtrafik. Här måste realistiska mål konkretiseras för att minska biltrafiken så att det ska vara fortsatt attraktivt att bo i Malmös centrala delar. **SDF Kirseberg** vill se en tydligare presentation av effekterna av ett ökat antal cyklister, en utökad kollektivtrafik och ökad biltrafik i översiktsplanen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är naturligt att låta samrådsunderlagets strategier övergå i en "plan för hållbar trafik och mobilitet", vilket föreslås i "Trafikmiljöprogram för Malmö 2012-2017" (förslag). Inom ramen för detta arbete bör även ingå prognoser för olika scenarier för person- och materialflöden, effekter av påverkansåtgärder m m. Köproblem börjar bli tydliga i vissa gator vissa tider på dygnet. I en internationell jämförelse är problemen idag relativt små, men kommer, om inte andra trafikslag får möjlighet att utvecklas, att öka i takt med stadens tillväxt. Forskning och praktisk erfarenhet visar att det inte går att bygga bort bilköer med utökad infrastruktur för bilismen, utan det är andra åtgärder som behövs för att minska andelen bilresor och styra över dem till mindre ytkrävande färd sätt. Om utbyggnadsområden (som Västra Hamnen) ska kunna marknadsföras som hållbara krävs att boendes och verksammas förflyttningar görs hållbara i högre grad än idag, dvs att andelen resor med bil minskar.*

**Sveriges Åkeriföretag, Åkeriföreningen Syd** anser att fartgupp/bulor i gatorna är dåligt. De bromsas trafiken med en onödig efterföljande acceleration som följd i stället för att trafiken kan flyta i jämn fart, vilket är mer miljövänligt. De anser vidare att stadsmiljöer inte borde utformas så otydligt råder kring vilka färdmedel som har företräde, och ger ett konkret exempel. **Felix Ferreira & Fernand Ferreira** anser att trafikproblem uppstår när man tränger in biltrafiken i smalare och färre vägbanor. Trafiken flyter ej som den skulle, och utsläpp, irritation och bränslekonsumtion ökar.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Åtgärder i form av gupp, avsmalningar och upphöjningar vid korsningspunkter med gång- och cykeltrafiken har entydigt goda effekter på trafiksäkerheten*

*ten, men behöver placeras och detaljutformas rätt för att uppnå optimala effekter, bl a för kollektivtrafiken. Det får dock anses klarlagt att åtgärder som dämpar motorfordonstrafiken i kombination med prioritet för alternativa färdssätt även är miljöeffektiva åtgärder, när man skapar bestående överflyttningar mellan färdssätten.*

**Moderaterna i SDF Hyllie** (särskilt yttrande) menar att för att få ett fungerande centrum och näringsliv måste gatorna i Holma öppnas upp så att genomfartstrafik, liksom i Kroksbäck, blir möjlig till Hyllievång.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Samrådsunderlaget stödjer denna syn. Hyllie Boulevard, Hyllie Vattenparksgata och Påskliljegatan är byggda i detta syfte. Gatorna behöver utvecklas med mer bebyggelse för att stråken ska kunna aktiveras.*

## Gatumiljöer för både rörelse och vistelse

**Miljönämnden, Region Skåne, Trafikverket och Värnhems Byalag** är positiva till att utveckla Malmös infartsleder till stadshuvudgator. **Region Skåne** anser att detta begränsar tillgängligheten med bil till centrala Malmö men att det kan kompenseras med en utbyggd kollektivtrafik där huvudstråken kan erbjuda snabba och turtäta förbindelser. **Miljönämnden, Värnhems Byalag** och **Johan Lindström** anser att Malmös breda gator har utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik. **SDF Oxie** anser att strategin att strypa stadens tillfartsvägar känns för djärvt under den aktuella planperioden och att utan fungerande genomfartsleder som samlar upp trafiken söker sig trafikanterna till andra oönskade alternativ. **Åke Arwidi** är negativ till att bygga vid huvudleder, dels p g a att de inte kan erbjuda goda boendemiljöer, dels för att stadens trafik ska fungera. **Tekniska Nämnden** menar att det behövs betydligt fler möjligheter för gående och cyklister att passera de stora trafiklederna på ett trafiksäkert sätt. **SDF**

**Miljönämnden** lyfter vikten av att lokalisera handel vid huvudgatorna nära bostäder och kollektivtrafikpunkter, samt att försöka leda biltrafiken kortast lämpliga sträcka ut till ringvägssystemet istället för att tillåta genomfartstrafik i innerstaden.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Marken kring Malmös infartsleder har potential att rymma kompletterande bebyggelse. Detta kan ske utan att tillgänglighet och kapacitet i gatan minskas, samrådsunderlaget föreslår alltså inte att strypa stadens tillfartsleder. Ambitionen är att skapa gaturum för upplevelserik vistelse och inte enbart för snabba transporter. Vilka gator som behöver gestaltas om, på vilket sätt och möjlig tidplan för detta är konkretiseringar som återstår. Barriäreffekterna kan byggas bort med åtgärder i själva gatan, men inte mindre viktigt är att bebyggelse och aktivitet kommer närmare och befolkar gatorna med människor.*

**Tekniska Nämnden** tycker att begreppet stadsgator behöver definieras, och att exempel på förtätade stadsgator behövs där konsekvenserna analyseras. Det är angeläget när fler funktioner ska samsas på begränsade ytor och transportbehoven ökar.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Kommunen kommer att behöva komplettera och exemplifiera trafikstrategierna i kommande riktlinjer, fördjupade planer och program samt fysiska åtgärder. Effekter och konsekvenser behöver studeras närmare ur ett helhetsperspektiv.*

**Sveriges Åkeriföretag, Åkeriföreningen Syd** anser att vägars barriäreffekter går att överbrygga genom gångbroar, gångtunnlar eller effektiva övergångsplatser. Detta är nödvändiga åtgärder att vidta redan idag oavsett hur breda gatorna är eller hur mycket man än smalnar av dem.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I vissa fall är gång- och cykelbroar och -tunnlar bra åtgärder, men innebär ofta problem på andra sätt, t ex trygghetsmässigt och kostnads- och miljömässigt. Separering i plan kan tvärtom förstärka barriäreffekter genom att inbjuda till höga hastigheter. Sådana lösningar kan ibland också direkt motverka möjligheten att skapa folkliv i gatuplanet i linje med sam-*

*rådsunderlagets samlade strategier om en tät och nära stad. Åtgärder för att överbygga barriäreffekter oavsett gatornas bredd är dock nödvändiga för att uppnå underlagets mål och vision.*

## En stad för gående

**FOT Fotgängarnas förening** tycker det är bra att översiktsplanen har ambitionen att göra Malmö till en stad för gående och att den önskvärda utvecklingen är att man oavsett fysisk förmåga ska kunna promenera överallt i staden. FOT saknar dock en vision om hur gåendet blir en utgångspunkt och ett ledord för planeringen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Som komplettering till översiktsplanens fokus på att göra Malmö till en stad för gående arbetas det för närvarande med "Fotgängarprogram 2011–2016 Malmö den gångvänliga staden" där frågor kring gående fördjupas. Även "Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad" behandlar frågor kring gåendes villkor.*

**Gamla Sofielunds Byalag** påpekar att framkomligheten i deras område var väldigt dålig under det kraftiga snöfallet vintern 2010. Snöröjningen sköttes ytterst dåligt. **Leif Jönsson** menar att vägunderlaget inte får medföra svårighet för stora grupper användare, och att det är ytterst viktigt med en jämn beläggning utan uppstickande kanter (som finns vid t ex små- och storgatsten).

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Frågor kring snöröjning och detaljutformning av underlag är inte lämpade att behandla i en översiktsplan.*

## Malmö som cykelstad

Många remissinstanser stödjer uttryckligen samrådsunderlagets strategi att göra Malmö till en bättre cykelstad. **SDF Centrum** tycker att flera av förslagen för Malmö som en internationell föregångare som cykelstad är verkligen intressanta, och önskar att arbetet med att separera cyklister och bilars gemensamma utrymmen fortsätter, liksom att tydliggöra gränserna mellan fotgängares och cyklisters ytor. **Trafikverket** menar att cykeln ensam har den största potentialen att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra kommunikationerna och samtidigt minska trafikens miljöbelastning och barriäreffekter. Verket menar också att cykelnätet ska utformas så att man kan ta sig tryggt, gent och säkert i staden, och ser gärna att cykeln ges ännu större utrymme i den översiktiga planeringen med exempelvis beskrivningar och en karta som markerar de stora cykelstråken. **Hyresgästföreningen i Södra Skåne** och **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) pekar på att det är viktigt att cyklister känner trygghet och även på behovet av säkra och lättanvända cykelparkeringar med flera tjänster. **Jack Bårström** lyfter också fram cykelparkeringslösningar vid tågstationerna, och pekar ut några stora stadsgator som förslag att bygga cykelvägar längs för att synliggöra cyklingen och för att slippa cykling på trottoarerna. Även **Nils Wemmenhed** tycker att kommunen bör satsa på cykeltrafiken, och föreslår åtgärder för skyltning och vägvisning. **Naturskyddsföreningen Malmö** tycker överlag att cykeln borde få en större plats i planen, och att beskrivningen av strategin inte är tillräcklig. Cykeln och dess effekter på ett samhälle borde få mer plats, menar man, och konkretiserar med att lyfta upp hälso- och miljöaspekterna, samt att cykeln inte bara är ett yteffektivt transportslag – det är även kostnadseffektivt. Vidare menar föreningen att cykeltrafiken missgynnas (i relation till biltrafiken) bl a vid ombyggnader och underhåll, och tycker att man bör satsa på en högre kvalitet. **Vänsterpartiet** anser att säkerheten på cykelbanorna måste höjas, och föreslår fler upphöjda korsningar. De ser också ett behov av att bredda de mest utnyttjade cykelvägarna i staden, och att enkelritningar av biltrafiken skulle kunna göras för att ge mer utrymme för cyklar och gående. Partiet tycker, liksom **Jan Jangsell**, att gång- och cykelbanor i fortsättningen bör byggas längs bilvägar. Jan Jangsell motiverar med att man slipper nuva-

rande omvägar, och tycker även att upp- och nerförsbackar för de gående och cyklande ska undvikas vid korsningar i olika plan med motortrafik. **Vänsterpartiet** motiverar ställningstagandet med att cykel- och gångstråk längs trafikerade vägar kan användas efter mörkrets inbrott. **Åke Arwidi** tycker att cykelbanor längs gator inte ska dubbelriktas, då det kan förvilla trafikanterna. **Johan Lindström** lyfter fram ”Köpenhamnsmodellen” med enkelriktade, tydligare och mer lättolkade cykelstråk längs huvudgatorna som utvecklingsbar även i Malmö, för att öka tillgängligheten och kapaciteten för cyklister, medan **Leif Jönsson** inte tycker att vi kan lära oss något av Köpenhamn och istället föreslår andra åtgärder. Han pekar dessutom på behovet av namnsättning av cykelvägar. **Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP** och **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO** tycker att trygghets- och säkerhetsaspekten är viktig för tillgängligheten med cykel, och menar att cykelvägar bör vara åtskilda från biltrafik. **SDF Södra Innerstaden** skriver att de östra delarna av kuststaden Malmö behöver bra gång- och cykelstråk för att få kontakt med havet. **Malmös Unga** tycker att det är bra, bl a för miljön, att satsa på cykelmöjligheter i Malmö, men påpekar att det tar lång tid att cykla till stan om man bor långt utanför den. **Värnhems Byalag** önskar också av säkerhetsskäl en cykelbana mellan Värnhemstorget och Centralstationen. **Åke Arwidi** tycker att det fortfarande saknas viktiga sträckningar med bra cykelbanor, t ex från Rosengård till centrum längs Amiralsgatan.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Remissvaren ger konstruktiva förslag på åtgärder och inga åtgärdestyper bör på förhand uteslutas – bredare cykelbanor, dubbel- eller enkelriktade cykelbanor, fler cykelbanor i nya och förbättrade stråk längs huvudgatorna, i lokalgator eller i parkmiljö, bättre cykelparkering är alla åtgärder som kan ingå ett samlat åtgärdsprogram för trafiken och cyklingen. Befintlig cykelplan behöver tydligare arbetas ihop med riktlinjer och förslag på utbyggnadsordning i det fortsatta översiktsplanarbetet och därmed vägas mot prioriterade åtgärder för andra transportslag och för andra sektorer. En viktig aspekt är tydlighet, var man ska cykla, särskilt behöver detta förbättras i halvcentrala lägen. Det är varken önskvärt eller realistiskt att separera alla rörelser i olika plan. Det kommer också alltid att finnas stråk för cykling i lokalgator, där trafikmängder och trafiktempot då ska vara sådant att alla fordonslag kan blandas. Namnsättning av cykelvägar är en löpande process, som har pågått under ett par års tid nu, och som kan spås fortsätta. Utvecklingen av cykelnätet bör inrikta sig på att öka sambanden inom staden och tätorterna, men också mellan tätorterna och den närmaste landsbygden.*

**Jordens vänner Malmö-Lund** undrar varför inte Malmö stad har antagit en parkeringsnorm för cyklar för motsvarande sätt som för bilar, med vilken man kan kräva av fastighetsägare att tillhandahålla plats för cyklar. Man pekar också på stadens ansvar att möjliggöra för vettig parkering av cyklar utan risk för överansamling. **Värnhems Byalag** menar att ett mål måste vara bättre möjligheter för cykelparkering, exempelvis vid kollektivtrafikknutpunkter.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I ”Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad” ingår parkeringsnormer för cykel såväl som för bil och motorcykel. Medan kommunen inte gärna upplåter allmän platsmark till bilparkering mer än kortare stunder, förordas enligt policyn att anordna fler cykelplatser på sådan mark, i syfte att skapa ökad tillgänglighet i den nära och blandade staden.*

**SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen** tycker att det är ett problem med höga hastigheter med cyklar och mopeder, och att mopeder bör hänvisas till gatorna. **Åsa Freij** undrar hur man får cyklister att sluta cykla på gångbanorna.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunen arbetar med kampanjer för bättre trafik- kultur. Det planeringen kan bidra till för att undvika trottoarcykling m m är att bygga ut cykelinfrastrukturen efter behovet. Mopedtrafik klass 2 som får framföras i 25 km/h är enligt lag tillåten på cykelbanor om en kommun inte väljer att reglera detta på annat sätt. I Malmö har man valt att för-*

*bjuda sådan mopedtrafik bara på känsliga platser såsom utanför skolor och äldreboenden. Ett dilemma är att mopedisterna generellt är säkrare på cykelbanorna än bland biltrafiken, men att det upplevs som otryggt av cyklister. Mopedtrafik klass 1 är förbjuden på alla gång- och cykebytor. Ansvar att följa gällande lagar och regler är individens och tillsynen är polisens uppgift.*

## Kollektivtrafiken

**SDF Västra Innerstaden** och **SDF Rosengård** menar att en väl fungerande kollektivtrafik fyller en viktig funktion i den hållbara staden för att underlätta för människor att röra sig i staden. De har uppfattningen att den bör utvecklas vidare, med avseende på kvalitet, punktlighet, prisvärdhet, turtäthet och linjesträckningar, där regionen knyts samman genom utbyggda nät och nya trafiknoder. **Tekniska Nämnden** anser att stationslägen och andra goda kommunikationslägen måste tillvaratas på ett insiktsfullt sätt. **SDF Rosengård** menar att nya tågstationer utgör motorer i stadens utveckling såväl när det gäller resande och service som etableringsmöjligheter m m **Region Skåne** och **Jernhusen** ser det som positivt med tät bebyggelse i de stationsnära lägena, vilket ger förutsättningar för en långsiktigt hållbar stad. Kollektivtrafiken och cykeltrafiken gynnas, underlaget stärks långsiktigt för kollektivtrafiken, och alltför stor miljöbelastning kan undvikas. **Region Skåne** lägger till att det också främjar en blandad befolkningsstruktur. Även **LRF** tycker att bostäder nära spåren är bra. **Skanska Öresund AB** anser att de stationsnära områdena är mest lämpliga för förtätning, följt av områden längs goda kollektivtrafikstråk. **SDF Husie**, **SDF Hyllie**, **Vänsterpartiet**, **PRO Samorganisation i Malmö**, **Stiftelsen Fontänhuset**, **Jernhusen**, **Anna Karin Nord** och **Erik** välkomnar satsningen på spårvägar i Malmö. **Trafikverket** delar uppfattningen att spårburen trafik är en möjlig utveckling i stråk där busstrafiken inte räcker till kapacitetsmässigt. **Vänsterpartiet** menar att översiktsplanen måste lägga fast de framtida regionala stråken för spårvagn, så att fler pendlare kan välja spårvagn hela vägen i centrala staden. Partiet trycker vidare, liksom **PRO Samorganisation i Malmö**, på att det finns ett behov av åtgärder för bussarnas framkomlighet, tillgänglighet och miljöpåverkan, som ett förstadium till spårväg eller som permanent lösning. **Limhamns miljöförening** och **PEAB** anser i samma anda att ytor och stråk bör reserveras för den framtida kollektivtrafiken.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kollektivtrafiken behöver utvecklas, lokalt och regionalt, med bättre buss- och tågförbindelser, och på sikt också spårväg där det behövs av kapacitets- och kvalitets-skäl. Utvecklingen av busssystem bör göras så att omställningen till spårtrafik underlättas, där det kan bli aktuellt. I vissa fall kommer bussar att utgöra den permanenta lösningen. Utbyggnader av bostäder, verksamheter och andra besöksmål i lägen nära högvärdig kollektivtrafik, primärt på spår, är grundläggande för att uppnå alla hållbarhetsaspekterna. Det är fundamentalt för bibehållen tillgänglighet och attraktivitet, inte minst ur ett regionalt perspektiv när biltrafiken inte kan fortsätta att öka till, från och inom staden.*

**Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande), **Moderaterna i SDF Fosie** (särskilt yttrande), **Sverigedemokraterna i SDF Oxie** (särskilt yttrande), **Sverigedemokraterna i SDF Hyllie** (särskilt yttrande), **Malmöns Unga**, **Förbundet Aktion Skåne-Miljö**, **Värnhems Byalag** och **Åke Arwidi** är kritiska mot spårvägsplanerna, och menar att det finns bättre alternativ för kollektivtrafiken i Malmö. **Sverigedemokraterna i SDF Oxie** och **Moderaterna i SDF Fosie** lyfter (särskilda yttranden), liksom **SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen**, fram el- och induktionsdrivna bussar som intressanta alternativ till spårvagnar. **Folkpartiet i SDF Fosie** skriver i sitt särskilda yttrande att trängseln på stadens gator talar emot spårväg som lösning för kollektivtrafiken, att finansieringen är osäker, och framhåller att den Öresundsmetro som nu utreds mellan Malmö och Köpenhamn kunde ses över i centrala delar i Malmö för att erbjuda en

komplett kollektivtrafiklösning. Även **Moderaterna i SDF Fosie** och **Johan Lindström** tycker att spårbunden trafik under jord borde ingå i en utredning som omfattas av alla alternativ. Lindström förslår hopkoppling till Köpenhamns metrosystem och olika linjedragningar i Malmö. Något som också **Värnhems byalag** skriver om tillsammans med förslag på olika tekniska lösningar. **Peter Nilsson** tror också att Malmö skulle behöva en tunnelbana, eftersom han menar att det redan finns för många bilar i staden. **Förbundet Aktion Skåne-Miljö** tror att de spårvägssystem som finns idag inte är tillräckligt tekniskt utvecklade och att olika nya tekniker kan komma att skapa förutsättningar för bättre lokal kommunikation. Både **Malmös Unga** och **Åke Arwidi** anför farhågor om höga kostnader och säkerhet som tvivel mot spårvagnar. **Malmös Unga** tycker att bussar är mer effektiva och tycker att pengar istället kan användas till spårtrafik under jord om kollektivtrafiken är i behov av att expandera. Enligt **Åke Arwidi** förefaller dock Malmöringen liksom järnväg till intilliggande orter vara bra projekt. **SPI Senioreernas Parti Malmöavdelningen**, tycker att regional spårvagn för inpendling till Malmö är en mycket bra lösning och pekar specifikt ut stråket söderifrån till Malmö centrum. **Folkpartiet i SDF Fosie** för resonemang om metro, menar att staden kan bli alltmer attraktiv att bosätta sig i medan man arbetar i Köpenhamn och att en metro bör byggas så att staden får som mest nytta av den samt att superbusskonceptet för kollektivtrafiken i Malmö bör utredas. **Johan Lindström** identifierar några nackdelar med metroförslaget: den ena är anläggningskostnaderna och den andra menar han är att gatumiljöerna i Malmö idag inte behöver avlastas utan det finns jämförelsevis mycket plats för spårbunden trafik i gatumiljön.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Beslut om fortsatt arbete med spårväg har tagits av Kommunfullmäktige och Kommunstyrelsen efter utredningen "Framtidens kollektivtrafik 2007–2010", där olika strukturella och tekniska system inventerats och jämförts. Det innebär inte att alla andra system, som t ex superbussar, är ointressanta. Spårväg är intressant p g a att den kan tillgodose det kapacitetstillskott som kommer att behövas och – som erfarenheterna från den pågående "spårvägsboomen" i västvärlden visar – att den på ett positivt sätt kan utgöra stommen för stadsutvecklingen i nya spårvägsstråk. Från "nya" spårvägsstäder kan man också lära sig hur man klarar trafiksäkerhet m m. Spårvägssystem är tekniskt mogna system som utvecklas kontinuerligt i likhet med bilar och bussar. Förslagen om metro/tunnelbana för Malmös lokala kollektivtrafik bedöms inte som realistiska under överskådlig tid. Spårburna system medför redan i ytläge en tillräcklig utmaning vad avser investeringen, som mångdubblas om de ska förläggas under jord. Tunnellösningar för kollektivtrafiken ska, för att kunna motiveras samhällsekonomiskt, binda ihop målpunkter på nya sätt och med korta restider över långa avstånd, vilket innebär att det behöver vara långt mellan stationerna. En ny Köpenhamnsförbindelse kommer, även om den förlängs inom staden, fungera likt Citytunneln som en regional länk. Liksom i fallet med Citytunneln ersätter en tunnelloösning inte mycket av behovet av turtät och tillgänglig kollektivtrafik ovan mark.*

**Länsstyrelsen** påpekar att kommunen bör redovisa principskisser över spårvagnsutbyggnaden och visa på konsekvenserna i form av bullerstörningar längs med spåren. **Jernhusen** efterlyser en tydlig strategi var de anläggningar ska placeras som behövs för underhållet av spårvagnarna.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Principskisser för nya spårvägar redovisas i samrådsunderlaget. Stadsbyggnadskontoret arbetar för närvarande dels med ett planprogram för spårvägar och dels med en förstudie som i ett samlat dokument ska ge förutsättningar för en spårvägsutbyggnad. Bullerstörningar och placering av anläggningar för underhåll är frågor som pågående utredningar om spårväg är inriktade på. En underhållsanläggning är också aktuell för ett utvecklat system av typ superbuss, liksom fortsatt för tåg.*



**Tekniska Nämnden** menar att översiktsplanen bör slå fast att rekreations- och grönområden samt offentlig service ska ha nära till god kollektivtrafik. **Naturskyddsföreningen Malmö** vill se att kollektivtrafiken byggs ut i förebyggande syfte så att befolkningen inte hinner fastna i ett bilburet beteende, istället för att omvänt se befolkningsökningen och en tätare stad som bidragande till kollektivtrafikens utbyggnad. **Trelleborgs Kommun** förespråkar att det bör vara främst arbetsplatser som planeras vid stationsnära lägen samt att det även är viktigt att planera för bra bussförbindelser till arbetsplatser.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kollektivtrafiken behöver finnas på plats före, eller i ett tidigt skede, i anslutning till utbyggnadsprojekt, av det skäl som Naturskyddsföreningen anför. Det finns anledning att arbeta mer proaktivt med kollektivtrafiksatsningar, och andra hållbara trafiklösningar. Det ingår i förvaltningarnas ordinarie arbete att tillsammans med Skånetrafiken väga behovet av tillgänglighet till olika målpunkter i och kring staden. Offentlig service och rekreationsområden bör lokaliseras i lägen nära god kollektivtrafik, om upptagningsområdet är större än gångavståndet. De stationsnära utbyggnaderna kan ha olika inriktning, men bör likväl bygga på tät och funktionsblandad stad med både arbetsplatser och bostäder.*

**Miljönämnden** menar att det sannolikt finns förutsättningar att trafikera Malmöringen så länge Kontinentalbanan behövs för godstransporter. **Trafikverket** påpekar att verket utreder möjligheten att trafikera kontinentalbanan med persontrafik tillsammans med Malmö stad, Svedab och Region Skåne. Trafikeringen begränsas för närvarande av juridiska restriktioner. Trafikverket påpekar också – även om man står bakom kommunens inriktning – att det inte finns några statliga medel avsatta för att utveckla spår-vagnstrafiken inom en översiktlig [sic !] framtid.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Trafikverket är en naturlig samtalspart från statens sida när det gäller juridiska och finansiella frågor för trafiksystemet. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om nuläget. Men det gäller likväl att ha en beredskap för framtida lösningar för spårvägar och annat för en hållbar tillgänglighet.*

**Region Skåne** anser att Malmö stads arbete med Fosie och Fosiemy är intressant utifrån aspekter som förtätning, hållbar utveckling och segregation, men har synpunkten att en station på Kontinentalbanan vid Fosiemy inte kan antas som en given förutsättning. Stationen kan eventuellt vara berättigad för en lokal tågtrafikering, såsom för den aktuella Malmöringen, men Region Skåne förutser att Kontinentalbanan på sikt behövs för en mer regional tågtrafik. En sådan trafik har en mycket större andel genomresande vars restider påverkas av mängden uppehåll, vilket kan göra att en station vid Fosiemy inte är samhällsekonomiskt berättigad.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Den framtida utvecklingen i tågsystemet får avgöra en stations långsiktiga roll i Fosiemy. En beredskap behöver finnas för flera scenarier. Kontinentalbanan kan ses som ett komplement – med högre tillgänglighet till östra Malmö – till den snabbare tågtrafiken i Citytunneln. Ett trafikupplägg med uppehåll i Fosiemy kan vara samhällsekonomiskt motiverat, ur ett bredare perspektiv än vad som kan hanteras av de nuvarande kalkylmodellerna.*

**SDF Husie** påpekar att den regionala spårväg som finns angiven till Bara, bör ses som en stadslinje hela vägen fram till Yttre Ringvägen, och att hållplatser planeras med detta i åtanke. Områden längs hela Sallerupsvägen kommer att bli ännu mer tätbebyggda och då nya utbyggnadsområden planeras vore det bra om en god kollektivtrafik planerades parallellt, gärna i form av spårväg. **SDF Hyllie** ser gärna en prioritering av spårbunden kollektivtrafik mot Hyllie station med sträckning genom Holma-Kroksbäck. **SDF Kirseberg** framhåller att den planerade ringlinjen med tågtrafik, med Östervärns station, kommer att få stor betydelse för Kirsebergs stadsdel. Planering för att utveckla nuvarande område är av stor vikt för Kirseberg då stationen kommer att bli ett första ”föns-

ter” mot Kirseberg, och lyfter behovet av planskild trafik i förhållande till framtida järnvägstrafik på Simrishamnsbanan, inte minst med planerna för byggnation i Sege park. Även **Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** ser fram emot att Östervärns station åter ska öppnas, och tycker också att den skissade spårförbindelsen från Östervärns station till Sege park ser intressant ut.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Spårvagnstrafik till Husie, Hyllie och Kirseberg är inte prioriterat i den första etapp som nu utreds, men är möjligt på längre sikt. I avvaktan på spårväg är det viktigt att kollektivtrafiken, buss och tåg, utvecklas och prioriteras bl a på ett sådant sätt som lyfts fram i yttrandena.*

**Trafikverket** ser positivt på att Malmö har tydliga ambitioner att förtäta staden och att kompletterande bebyggelse och utbyggnadsområden i huvudsak planeras i områden där kollektivtrafiken är etablerad och välfungerande, men tycker att dessa möjligheter är tveksamma i Kvarnby, Bunkeflostrand och Kalkbrottet, där kollektivtrafik saknas eller inte är konkurrenskraftig med bilen. Trafikverket påpekar också att Västra Hamnen genererar alltmer en större mängd resor och att trafiksituationen idag är mycket hårt belastad. Ytterligare utbyggnader av Västra Hamnen kräver en riktigt högvärdig kollektivtrafik för att området ska bli hållbart. På lång sikt kan spårvägar avlasta systemet men på kort sikt måste man hitta lösningar för att effektivt trafikförsörja området. **MKB** påpekar att trafiksituationen i och omkring Västra Hamnen måste lösas. **Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP och Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO** framför båda vikten av att planera bra kollektiv trafik även i Malmös ytterområden. **Limhamns miljöförening** föreslår framtida kollektivtrafik, spårbunden eller av annat slag, på gamla Limhamnsjärnvägen och vidare via Bunkeflostrand till Hyllie. Även **Johan Lindström** tycker att en tvärgående snabbspårvagnslänk i yttre Malmö vore intressant att utreda, och föreslår en sträckning mellan Arlöv och Ön. **PEAB** menar att en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken till Klagshamn är viktig för utvecklingen där, och föreslår vid sidan av en förlängning av Lorensborgsgatan en bussgata av Lundalänkstyp som förelöpare till spårbunden trafik. Klagshamn menar man har målpunkter för hela Malmö med bl a hamn, strand, natur, och ridskola. **KF Fastigheter & Jägersro trav och galopp** föreslår att Malmö stad planerar för ny spårvägslinje från Södervärn via Persborgs station och Jägersrovägen till verksamhetsområdena på Jägersro, Elisedal och Fosie, i syfte att öka tillgängligheten för icke bilburna besökare och arbetspendlare.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att behovet av hållbara lösningar för Västra Hamnen är viktiga. Särskilda busskörfält och prioritet i trafiksignaler är ett första steg. De övriga nämnda områdena är möjligen perifert belägna i Malmö, men centralt i regionen, framförallt i förhållande till Köpenhamn, som man når via den för Kalkbrottets, Bunkeflostrands och Klagshamns del väl belägna stationen Hyllie. Stadsbyggnadskontoret håller med om att kollektivtrafiken behöver utvecklas till dessa utbyggnadsområden. Kommunen samarbetar om detta med Skånetrafiken, och i fallet med regionala förbindelser söderut också med Vellinge kommun. Större utbyggnader i byarna får ske under villkor att kollektivtrafikstandarden kan förbättras väsentligt. Busstrafiken behöver utvecklas i första hand – Lundalänken är då en bra förebild. Malmö-Limhamns järnväg är nedlagd och spåren är upprivna, och kommer inte att återupptas för spårtrafik. Lokala spårvägar till Limhamn-Bunkeflo, Hyllie och till områdena kring Jägersro är inte prioriterad i den första etapp som nu utreds, men kan bli aktuella på längre sikt.*

**Jernhusen** framhåller behov av lägen för underhåll av järnvägsfordon i Malmö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Malmö Stad har tillsammans med bl a Jernhusen under lång tid sökt en lösning för underhåll av persontågen. Lokaliseringsutredningar har genomförts med slutsatsen att denna funktion, om den ska ligga inom Malmö kommun, lämpligast lokaliserar till Glostorp.*

**Eksploria Edutainment AB** för fram en idé att skapa ett luftburet miljövänligt transportsystem, till exempel en "SkyCab", som knyter ihop Hylliestationen, Malmö Syd/Svägertorp, Botaniska trädgården och Vattenparken vid Hyllie vattentorn.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kollektivtrafiken behöver utvecklas offensivt på kort sikt, och det går därmed inte att vänta in utvecklingen av nya, idag oprövade system, där det inte finns någon allmän standard för infrastruktur och fordon. Tillgängliga resurser behövs för att bygga vidare på beprövade system, där man inte låser sig för en teknik som är leverantörsberoende. Olika kollektivtrafiksystem har prövats och analyserats i utredningen "Framtidens kollektivtrafik" 2007-2010. Buss och tåg finns redan idag som knyter ihop alla de nämnda målpunkterna, och de kan vidareutvecklas. Om extern finansiering kan erhållas för att testa ett SkyCab-system så kan det emellertid bli aktuellt att pröva i särskild ordning.*

**Villaägarna i Malmö** vill att kommunen verkar för att förbättra kollektivtrafiken till attraktiva målpunkter för fritidsaktiviteter, till exempel Katrinetorps gård. Man lyfter fram brister i kopplingen mellan närmaste busshållplats och gården. **Åke Espemar** önskar att stadsbuss nr 1 ska stanna vid hållplats Kronprinsen (som den gjort tidigare), för att enkelt komma därifrån till Triangeln utan ett besvärligt och tidsödande byte.

**Yvonne Vilserius** undrar om stadsbussarna kommer att flytta från Södra Förstadsgatan till Rådmanngatan 2013/2014, om Södra Förstadsgatan kommer att bli en gågata då, och hur eventuella spårvagnar påverkar detta?

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Fortsatta utredningar, i översiktsplanen och i andra sammanhang, får bearbeta dessa frågor. Exakta linjesträckningar är en fråga för Skånetrafiken. Det är planerat att stadsbussarna ska flyttas från Södra Förstadsgatan till Rådmanngatan när bygget vid Triangeln (kv Kaninen) är klart. Spårvagnstrafiken kan, när den blir aktuell (inte före 2014), komma att trafikera Rådmanngatan eller Södra Förstadsgatan. Den sistnämnda kan då bli gågata – med eller utan spårvagnar.*

**Möllevångsgruppen och Stad solidar** undrar om det som står i planstrategin om att den kollektiva trafiken ska vara lättanvänd för alla grupper i samhället, även menas ekonomiskt. Gruppen anser att det borde vara en fråga för stadsplaneringen i stort att bussar och framtida spårvagnar måste vara billigare än idag eller rent av gratis, för alla, för att generera de önskade mötena och enklare resor mellan olika stadsdelar. **Malmöns Unga** är inne på samma linje och menar att det borde vara billigare att åka buss och tåg, inom Malmö, till angränsande kommuner och till Danmark, så att fler väljer kollektivtrafik och utsläppen minskas. Det skulle bli lättare att komma till Malmö och att pendla mellan Sverige och Danmark, framhåller man.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Region Skåne är ansvarig för taxesättningen inom kollektivtrafiken. Av forskningen och erfarenheter vet man dock att om man vill få fler att resa kollektivt, och därmed uppnå de önskade effekterna, så är det effektivare att lägga pengarna på att förbättra utbudet än att sänka priserna. Det finns dock en poäng i att prissättningen i kollektivtrafiken inte blir exkluderande.*

**Johan Lindström** anser att kommunen i samverkan med Skånetrafiken bör ha en tydlig plattform som visar upp idéer kring systemets identitet, utformning och biljettsystem. **Stiftelsen Fontänhuset** lyfter fram att undanröjande av social isolering bidrar till återhämtning och tillfrisknande för personer med psykiska funktionshinder och att kollektivtrafiken då har en viktig roll. Ytor behöver tillskapas som upplevs som trygga i den kollektiva trafikmiljön, för att möjliggöra för dessa grupper att tillgodogöra sig de olika färdssätten.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Människors varierande individuella behov ska tillgodoses i detaljutformning av fordon, stadsmiljöer och informations- och biljettsystem. Det sker en utveckling på området, men det är ingen fråga för översiktsplanen.*

## Hållbar bilism och hållbara godstransporter

**Tekniska Nämnden** anser det viktigt att utnyttja även andra möjliga styrmedel, som inte nämns i planstrategin, för minskad trafik. **Johan Lindström** anser att när det gäller den regionala arbetspendlingen är det extra relevant att lyfta fram kopplingen mellan de fysiska möjligheterna att byta transportmedel samt de psykologiska beteendemässiga aspekterna av att byta transportmedel. Både **Tekniska Nämnden** och **Johan Lindström** lyfter fram åtgärder och information för ändrade resvanor och mobility management.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att strategin är en del i en större helhet.*

**Naturskyddsföreningen Malmö** anser att biltrafiken bör minskas och att det inte kommer ske utan styrning. De vänder sig också mot tvetydiga formuleringar kring detta i planstrategin och önskar att begreppet hållbar bilism definieras. **Jordens vänner Malmö-Lund** menar att det krävs stora mängder energi och ändliga resurser för att tillverka bilar, och att det inte går att undvika i en debatt om bilism och mobilitet.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att formuleringarna kan anses tvetydiga. Det kommer att behövas aktiv styrning i någon form om biltrafiken ska minskas. En definition av hållbarhet i transportsystemet är att det ska tillgodose dagens behov utan att äventyra andras eller kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Detta kommer inte att uppnås enbart med ny teknik – det behövs även beteendeförändringar. Energiåtgången vid fordonstillverkning kommer att tydliggöras med ökande priser på energi och råmaterial, och spela en roll för denna utveckling.*

**Malmö högskola** vill att stor omtanke läggs på bilisters möjligheter att smidigt komma till och från Malmö, och lyfter farhågor om att bristande biltillgänglighet kan begränsa stadens utvecklingsmöjligheter. **Moderaterna i SDF Fosie** (särskilt yttrande) anser att stadens kommersiella centrum alltid måste vara tillgängligt så att staden inte kan tappa i attraktivitet och i antalet arbetsplatser.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är varken möjligt eller rimligt att reflexmässigt tillgodose den ökande efterfrågan med mer vägkapacitet i en stad som ska kunna behållas tät, grön och attraktiv. Staden behöver därför arbeta med en mångfald av andra metoder för att säkerställa den regionala tillgängligheten och attraktiviteten, och satsa mer på alternativa färdssätt så att de tillåts bli naturliga förstahandsval.*

**SDF Västra Innerstaden, Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande), **Vänsterpartiet** och **Jordens vänner Malmö-Lund** är positiva till införandet av trängselavgifter som ett sätt att komma tillrätta med ökade trafikproblem och trafikens kostnader. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) och **Vänsterpartiet** ser trafikavgifter som en möjlighet att finansiera kollektivtrafik av olika slag i Malmö. **SDF Centrum** anser att bilfria zoner i innerstaden och vägtullar är frågeställningar som måste undersökas noggrant och behandlas politiskt.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Frågan förutsätter både mer utredande arbete och politiska beslut.*

**Tekniska Nämnden** anser att parkeringsreglering kan användas som en trafikstrategi och att en genomgripande studie av parkering i staden krävs för att få fram förslag på vilka gator som kan förvandlas och på vilket sätt. Nämnden anser att en översyn av kommunens parkeringsnorm är nödvändig för att möjliggöra förtätning. **Vänsterpartiet** anser att parkeringsplatser i markplan kan användas bättre i många områden och fö-

reslår en översyn, samt att den nuvarande parkeringsnormen upphör, så att billigare lägenheter kan byggas och en tätare stad ska kunna uppnås. De anser att bilägarna själva ska stå för sina parkeringskostnader. **Värnhems Byalag** anser att parkeringsplatser i centrum ska vara extremt dyra att använda och vara mycket tidsbegränsade. **Malmö Centrum Företagsgrupp** anser det nödvändigt med parkeringsmöjligheter för att näringslivet i centrala Malmö ska fungera, och nämner specifikt parkeringshus. **Ruzena Svedelius** undrar vilken policy som gäller för parkeringsplatser i Malmö.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stads syn på parkeringsfrågorna redovisas i den av kommunfullmäktige antagna "Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad", från 2010. Det är viktigt att staden sänder stabila långsiktiga signaler till byggbranschen så något omedelbart omarbetande av produkten är inte aktuellt. Som stöd för det praktiska arbetet med normen håller ett tillämpnings-pm på att utarbetas.*

**Region Skåne, Värnhems Byalag, Vänsterpartiet, SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen, SDF Centrum** och **Ruzena Svedelius** anser att pendlarparkeringar behöver utvecklas i utkanten av Malmö, där man kan ställa sin bil och åka vidare med kollektivtrafiken. **Region Skåne** och **SDF Centrum** påpekar att samverkan behöver ske i frågan inom hela Skåne.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Strategier för pendlarparkering behöver utvecklas.*

**Tekniska Nämnden, SDF Rosengård, Trafikverket, Jernhusen, Sysav, Naturskyddsföreningen Malmö** och **Sveriges Åkeriföretag, Åkeriföreningen Syd** anser att strategier för godstrafikens hantering behöver utvecklas. **Naturskyddsföreningen Malmö** efterfrågar en utveckling av hur villkoren för biltrafik och godstransport ska se ut och önskar därför att trafikslag preciseras. **Tekniska Nämnden** och **Sveriges Åkeriföretag, Åkeriföreningen Syd** anser att kunskap om godstrafiken – hur varor och gods som en stad behöver för att fungera – behöver beskrivas. **Tekniska Nämnden** menar att det sannolikt finns en stor potential att få till en effektivare godssituation i den centrala staden. Här krävs dock en ökad insikt, innovativt och visionärt tänkande och samverkan mellan flera parter, där handlare och näringsidkare själva är med och driver frågan ur ett kommersiellt perspektiv. **Värnhems Byalag** menar att leveranser innanför Inre Ringvägen i framtiden bör ske med ellastbilar, och menar att eventuella fördyrande omlastningar i utkanten av staden vore värt priset. **Sveriges Åkeriföretag, Åkeriföreningen Syd** anser att åtgärder behöver vidtas för att öka tillgängligheten för den yrkesmässiga godstrafiken och ställer sig kritisk till att åtgärder vidtas som försämrar framkomligheten för denna trafik. **Trafikverket, Jernhusen** och **Sysav** lyfter de olika delarna av hamnen, särskilt Norra hamnen, som viktiga att arbeta vidare med, vad avser kopplingar till järnvägs- och vägnät och omlastningar mellan trafikslag.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: En av de grundläggande funktionerna i städer är ha fungerande flöden av varor och gods, och detta måste fungera, särskilt eftersom Malmö avser att utvecklas till en mer blandad och tät stad. Genom att attraktiva prioriterade alternativ till privata biltransporter kan erbjudas – cykel inom staden och kollektivtrafik regionalt – kan en växande transportefterfrågan på godssidan ändå klaras av i den tätare staden. Det kommer dock att behövas aktiv styrning i någon form om biltrafiken ska minska. På samma sätt som med persontrafiken behöver effektivare transportslag och transportupplägg premieras för att kunna klara en hållbar utveckling. Som Tekniska Nämnden påtalar kan man ta tillvara möjligheter utifrån ett kommersiellt perspektiv i syfte att nå minskad belastning på gatunätet åtminstone i rusningstid. Överflyttningar från väg till järnväg och fartyg kan möjliggöras genom strategiska järnvägssatsningar på nationell nivå. Omlastningsmöjligheter är således kritiska för vidare distribution. Möjligheterna att transportera gods i en tät, grön och blandad stad ska alltid vägas mot för andra staden väsentliga intressen. Det är inte framkomligheten som ska säkras, mätt i hur fort fordonen kan köras, utan invånarnas tillgång till önskat gods.*

**Svedala kommun, KF Fastigheter & Jägersro trav och galopp, Värnhems Byalag, Käglinge egnahemsrörelse och Krumby Byalag** lyfter alla frågor som rör biltrafik kopplade till specifika geografiska områden i Malmö. **Svedala kommun** pekar på den kraftfulla expansionen av Bara som en orsak till behovet av att bygga ut väg 841 enligt genomförd vägutredning och efterlyser ett reservat i översiktsplanen. **Käglinge egnahemsrörelse** menar att planerna på en ny dragning av väg 101 bör genomföras snarast, medan **Krumby byalag** ifrågasätter denna nya vägsträckning. **KF Fastigheter & Jägersro trav och galopp** föreslår på- och avfartsramper från Jägersrovägen till Inre ringvägen. **Värnhems Byalag** föreslår ombyggnader av trafikplatser på Inre ringvägen så att trafiken hellre leds runt staden än in i den. **Åsa Freij** vill se en utökning av 40 km/h-zonen, specifikt till centrala Limhamn.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Reservat för väg 841 kommer att redovisas i utställningsförslaget. Väg 101 kan realiserats enligt gällande översiktsplan. Frågan om nya avfarter från Inre Ringvägen beaktas, men återhållsambet med åtgärder som ökar vägkapaciteten bör eftersträvas då det kan generera mer trafik i ett skede när biltrafikens ökning snarare behöver begränsas. Zonen för 40 km/h ses över kontinuerligt, och kommer framöver att omfatta fler områden än idag.*

**LRF** anser att utbyggnaden av kommunikationslederna och infrastruktur ofta blir hinder för de areella näringarna, men också att en fungerande landsbygd är beroende av kommunikationer. **LRF** finner det anmärkningsvärt att kommunikationer till de planerade verksamhetsområdena inte beskrivs i planstrategin. Man föreslår vidare att föreslagna spårbundna trafiklösningar ska förläggas i tunnel utanför Yttre Ringvägen, för att undvika fler barriärer i landskapet och negativa konsekvenser för lantbruket.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunikationer i form av trafikkopplingar till framtida utbyggnadsområden kommer att ingå i det fortsatta arbetet med översiktsplanen. Det finns sätt att arbeta med att minska barriäreffekter och fragmentering av landskap och areell näring. Tunnellösningar bedöms dock av kostnads skäl inte vara rimligt.*

## Motverka trafikens risker och utsläpp

**Tekniska Nämnden, Miljönämnden och SDF Centrum** anser att förtätning kan innebära ytterligare påfrestningar på luftkvaliteten och bullersituationen, med påföljande negativa konsekvenser. Miljönämnden och **Naturskyddsföreningen Malmö** för fram vikten av att upprätthålla befintliga lagar och regler, och att inte tillåta avsteg. Naturskyddsföreningen exemplifierar med miljözonen och tomgångsförbudet, som man menar inte efterlevs idag, varför de föreslår att nya automatiska system kan införas. Tekniska Nämnden anför att det är viktigt att öka fokus på omställning av transportsystemet och åtgärder för omfördelning av personresor till "gröna" färdmedel. Fler människor och ett totalt sett ökat resande leder till ökat buller, såvida inte den motoriserade trafiken minskar. Nämnden anser att skärmande bebyggelse bara är möjligt på vissa ställen, men att utformning av bullerskydd kan varieras. Däremot kan buller inte åtgärdas med fler träd. Miljönämnden för fram sänkta hastigheter, omflyttning av trafik, trafikregleringar som t ex dubbdäcksfria zoner samt miljöstyrande avgifter som lämpliga åtgärder som förebyggande åtgärder för att minimera de negativa konsekvenserna. En åtgärd kan också vara en ökad avluftning av gaturummen genom anpassade byggnadshöjder och genom att öppna upp alltför slutna gaturum där särskilt förorenande trafik förekommer. Detta är, noterar man, samtidigt i motsats till strävan att skapa ett bättre mikroklimat med låga vindhastigheter, som nämns i planstrategin. Att förtätning kan leda till ökad ohälsa till följd av bullerproblematiken och sämre luftkvalitet behöver konsekvensbeskrivas. Framtida föroreningshalter bör bedömas. Åtgärder mot buller bör föreslås, liksom att stadens grundläggande riktvärden för trafikbuller föreslås fast-

läggas. **SDF Centrum** ser konsekvenser när kollektivtrafiken läggs om och trafiken ökar vid en förskola i innerstadsläge, och menar att det medför ökade kostnader för bullerdämpningsåtgärder eller i sämsta fall en flytt av förskolan. Ska barnfamiljer kunna bo i innerstaden måste den kommunala servicen såsom förskolor och skolor finnas i de boendes närområde, för närheten är en aspekt på jämställdhetsintegrering och närheten minimerar även onödig trafik. **Naturskyddsföreningen Malmö** önskar att kraven för den existerande miljözonen höjs något, och lyfter fram ett behov av en ytterligare miljözon i centrum där endast kollektivtrafik, uttryckningsfordon och bilar som inte drivs med fossila bränslen är tillåtna, i syfte att nå miljö- och hälsomål.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Nämndernas förtydliganden beaktas inför det fortsatta planarbetet. Detta är åtgärder som kommunen behöver arbeta med inom ramen för översiktsplanen eller i mer detaljerade planer och program. Stadsbyggnadskontoret instämmer med Tekniska Nämnden att fokus behöver öka på omställningen av trafiksystemet. Beroendet och behovet av bil i innerstaden behöver fortsätta att minska. Störningarna bör i första hand åtgärdas nära källan, d v s trafiken, snarare än att restriktioner läggs på bebyggelse och att kvartersstrukturer bryts upp. Byggnader ska kunna stå i 50-100 år, medan förbränningsmotordrift, som står för huvuddelen av problematiken, under alla omständigheter behöver avvecklas på kortare sikt. Förskolor, äldreboenden m m ska av anförda skäl inte behöva stänga eller flytta p g a störningar. Andra lösningar kan finnas mer motiverade. Kommunen behöver finna bättre lösningar för bullerskydd, utan vallar, murar och plank, så att inte fler visuella och fysiska barriärer tillkommer i en redan segregerad stad.*

**Trafikverket** skriver att ett framtida utbyggnadsområde mellan Centralstationen och hamnbassängerna (Nyhamnen) har stor potential i och med dess centrala läge, men menar att planeringen här kräver noga och balanserade avvägningar mellan att gynna en komplettering av staden i det bästa stationsnära läget med de säkerhets- och miljöaspekter som uppkommer av att bygga tätt intill infrastrukturanläggningar av riksintresse som Malmö bangård.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Att klara av de svårigheter och göra de avvägningar som förs fram är en stor utmaning. Trafikverkets expertkunskap tas tacksamt emot genom hela planprocessen.*

**Miljönämnden, SDF Södra Innerstaden, SPI Seniorernas Parti Malmöavdelningen** och **Lena Peterson & Anna-Margrethe Thagaard** pekar på risker och störningar för människa och miljö förknippade med befintligt järnvägsgods på Kontinentalbanan. De menar alla att kommunen bör arbeta för en annan lösning och pekar på en yttre godsjärnväg som lösningen på problemet. SPI föreslår att kommunerna Malmö, Lund och Burlöv begär av Trafikverket och regeringen att ett godsspår byggs utanför tätorterna. Då skulle man kunna starta med tågtrafik på Fosieby och Rosengård. **Trafikverket** svarar att ett yttre godsspår inte är aktuellt i statens planering inom en överskådlig framtid.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det finns en risk- och bullerproblematik med nuvarande trafik på Kontinentalbanan, som går genom tätt bebyggda bostadsområden i östra Malmö. Även om järnvägstransporter jämförelsevis är mycket säkra, och det inte finns ekonomiska möjligheter att i närtid bygga en yttre godsbana, så är bedömningen att ett reservat – som i gällande översiktsplan ligger längs Yttre Ringvägen mellan Lockarp och Burlövs kommungräns – behöver kvarstå. Frågan om fler järnvägsspår genom/förbi Malmö kan komma att åter aktualiseras, inte minst p g a pågående statliga utredningar om järnvägskapacitet, om höghastighetståg, och en ny spårförbindelse till Köpenhamn. Den tänkta godslänken ska ses som en del av ett större internationellt godstransportsystem, som det kanske inte kommer att finnas något bättre alternativ till.*

## Strategier för en grönare stad

Flera instanser framhåller vikten av att Malmö ska vara en grön stad, exempelvis **SDF Centrum, SDF Västra Innerstaden, Utbildningsnämnden, PRO Samorganisation i Malmö, Skanska Öresund AB, Ruzena Svedelius, VAsyd och Vänsterpartiet**. Att grönskas positiva inverkan på människors hälsa och välbefinnande kan omräknas till stora samhällsekonomiska vinster framhålls av **Miljönämnden** och **Tekniska Nämnden**; ett ökat anslag för fler träd och gröna åtgärder bör kunna ske i ljuset av detta och det är viktigt att staden föregår med gott exempel. **Lomma kommun** anser att kapitlet om strategier för en grönare stad är mycket bra och kommer att leda till en stadsförnyelse som både bidrar till attraktionskraft och att upprätthålla ekosystemtjänster i staden.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är positivt att strategierna om en grönare stad stöds. Det är viktigt att poängtera att skapandet av en tät och grön stad orsakar merkostnader bl a för mer avancerad teknik vid anläggning, ökat underhåll och mer skötsel. Dessa merkostnader kommer att med all sannolikhet uppvägas genom samhällsekonomiska vinster som den täta och gröna staden medför.*

**Region Skåne** och **Lomma kommun** framhåller vikten av att se den gröna strukturen i ett helhetsperspektiv. Samrådsunderlaget saknar enligt Lomma kommun en strategi för den övergripande grönstrukturen; även om fördjupade studier kommer att ske för att behandla framtida grönstruktur så är det problematiskt att detta görs efteråt. **Region Skåne** tar även upp behovet av att behandla grönstruktur i ett regionalt perspektiv, t ex genom arbetet med ”Strategi för en grön struktur i Skåne”. Det finns flera möjliga utvecklingsstråk inom kommunen och Region Skåne uppmanar Malmö stad att utveckla och binda samman de regionala stråken i det fortsatta planarbetet.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I samrådsunderlaget hänvisas till ”Grönplan för Malmö”, godkänd av kommunfullmäktige 2003, där det finns strategier för en övergripande grönstruktur och samband med större natur- och rekreationsområden utanför kommungränsen.*

**Miljönämnden** konstaterar att det i planstrategin betonas ”att profilera Malmö som en grön stad” och att ”en positiv bild av Malmö som en grön stad ska förstärkas”. Här bör enligt miljönämnden betonas att det är ännu viktigare att Malmö faktiskt blir grönt. Miljönämnden menar också att den befintliga staden behöver lyftas fram, bebyggelsen och gaturummen behöver bli grönare och att detta måste vara ett arbete som sker parallellt med utveckling av det gröna i nybyggnadsområden, upprustningar och förtättningsprojekt; här förefaller det saknas strategier, t ex bör trädplanen kunna lyftas fram. **VAsyd** menar att ett viktigt styrdokument som saknas i samrådsunderlaget är dagvattenstrategin för Malmö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är av stor vikt att Malmö stad verkligen blir grönare och därför ägnas ett helt kapitel i samrådsunderlaget åt strategier för en grönare stad. Här lyfts strategier som t ex grönytefaktorn, balanseringsprincipen, tillgänglighetsfrågor och stadsodling. Sektorsprogram inom olika områden kan vara beaktade och viktiga underlag även om de inte nämns i samrådsunderlaget.*

**Miljönämnden** önskar att begreppet ekosystemtjänster särskiljs från biologisk mångfald för att tydliggöra att ekosystemtjänster är naturtillgångar som människan nyttjar och att den biologiska mångfalden är till för naturen själv, d v s att naturen har ett egenvärde; syftet och funktionen med olika typer av gröna åtgärder blir därmed även tydligare. Stadens grönplan, eller en aktualiserad sådan, blir ett viktigt dokument för utvecklingen av den gröna staden medan naturvårdsprogrammet får en betydelsefull



roll för den biologiska mångfalden. **SDF Västra Innerstaden** anser det angeläget att planera staden så att ekosystemtjänster bevaras och har en möjlighet att utvecklas.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Den gröna stadens betydelse för ekosystemtjänsterna är viktig. Det är riktigt att en uppdelning av begreppen kan skapa tydlighet och öka stödet för enskilda åtgärder som t ex vidareutvecklingen av grönytefaktorn.*

## Tät och grön stad

För den privatägda marken behöver det enligt **Miljönämnden** skapas modeller och incitament för att dels värna om den redan befintlig grönska, dels utveckla det gröna till att även omfatta tak, fasader och förgårdsmark. **Vänsterpartiet** pekar på att asfalt och andra hårdgjorda ytor ska tas i anspråk för att utöka grönyterna. Gator som inte behövs kan enligt Vänsterpartiet tas bort och istället ge plats för grönska eller förskolor; en kartläggning av gator som tjänat ut sin roll behövs. **SDF Centrum** utvecklar gärna nya mångfunktionella grönområden med gatukontoret t ex genom parker som utemiljö för förskola/skola och mer vildmarksparker. **Naturskyddsföreningen Malmö** önskar att andelen grönyta ökas och att en målsättning gällande detta definieras i översiktsplanen. **Utbildningsnämnden** önskar en utveckling av grönare skolgårdar även på stadens gymnasieskolor något som kan leda till både pedagogiska och miljömässiga vinster. **Vänsterpartiet** påpekar att många skolgårdar i centrala staden har parkeringsplatser som borde göras om till grönytor. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) lyfter behovet av att kunna nyttja grönområden som uteplats för förskolor.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Att en stad med växande befolkning behöver mer grönyta framgår av samrådsunderlaget. Det är viktigt att öka grönområdenas tillgänglighet, utbud, kvalitet och närhet för alla malmöbor. När det gäller grönska på privatägd mark som är avsett till exploatering arbetar kommunen med olika planeringsinstrument som t ex grönytefaktor, Miljöbyggnadsprogram Syd och balanseringsprincipen för att åstadkomma mer grönska. Dessa planeringsinstrument kommer att utvecklas ytterligare. Huruvida det finns gator som inte behövs och som skulle kunna omvandlas till parker kräver utredning. Genom att omvandla hårdgjorda ytor för mer grönska kan bl a skolgårdar bli tillgängligare, attraktivare och även få en hälsosammare utemiljö. Som en del av ett multifunktionellt utnyttjande av det gröna bör även andra samhällsgrupper kunna dra nytta av dessa ytor utanför skoltider.*

**SDF Kirseberg, Centrala Pensionärsrådet Malmö** och **Hyresgästföreningen Södra Skåne** påpekar att det är av stor vikt att det planeras för grönt både på och mellan byggnaderna när staden förtätas. **SDF Husie** påpekar att grönska i gator och på husfasader mm vid förtätning inte räcker för att tillgodose behov av grönytor för malmöborna. Även nya grönytor behöver anläggas och bör ingå i planeringen av ny bebyggelse. **SDF Centrum** anser att en grön stad i den täta staden är en utmaning. **Åke Arwidi** tror förtätning med bibehållande av grönska är en omöjlig ekvation. Bygger man t ex på grönyterna vid Pildammsvägen eller Amiralsgatan blir dessa ohjälpligt förstörda. **Tekniska Nämnden** menar att de förutsättningar som finns i gatumiljön inte motsvarar den intention för utökad grönska som planstrategin beskriver; det handlar om växtutrymme och samspel även under mark. Framtidens täta urbana stad behöver också en viss rymd i gestaltningen och därmed behövs ett antal breda paradgator där vyerna öppnas. **Miljönämnden** påpekar att det kommer att krävas vidlyftiga förslag och innovation för att åstadkomma en tät och grön stad när det gröna måste konkurrera mot transporter, ledningar, hårdgjorda ytor, brandskydd mm, intressen som är hävdade sedan en lång tid tillbaka. **Räddningstjänsten Syd** lyfter att räddningstjänstens förutsättningar för att kunna genomföra räddningsinsatser inte får hindras av t ex gatuplantering. Säkerställande av detta bör ske tidigt i planeringsskedet.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Mer grönska i befintlig stadsmiljö och grönska i kombination med ny infrastruktur är möjligt men kräver resurser, nytänkande och noggrann planering. Därtill krävs tidig samordning i planeringskedan med beaktande av alla olika aspekter och att alla delaktiga aktörer stödjer ett tänkande med en grönskande stadsmiljö och gröna närområden i fokus. Det finns inte någon motsättning mellan beskrivningarna i planstrategin om den gröna och tätastaden och t ex paradgator.*

**Leif Jönsson** anser att mer träd och grönska i gatumiljö inte har effekt på buller.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Träd har många positiva effekter på stadsmiljön varav en är att de kan minska spridning av ljud genom att begränsa ekoljud mellan husfasader.*

**Miljönämnden** menar att text om grönytefaktor bör vara vägledande. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) är positiva till användandet av grönytefaktor och föreslår även att för varje ny lägenhet som byggs ska ett träd planteras i kommunen. **Tekniska Nämnden** anser att grönytefaktorn behöver utvecklas och kopplas till gröntal som baseras på areal och tillgänglighet för en god kvalitetsssäkring; på så väl kvartersmark som allmän platsmark måste tydliga riktlinjer finnas som säkrar grön kvalitet och kvantitet. Tekniska Nämnden poängterar att kvalitet inte alltid kan ersätta kvantitet.

**Torbjörn Bodin** är negativ till användandet av grönytefaktor. Eftersom den är utformad på det sätt som den nu är, kan markyta hårdgöras och alla hus runtomkring kan få gröna tak och platsen får sålunda höga grönytepoäng.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Grönytefaktorn är ett planeringsinstrument som beaktar både kvantitativa och kvalitativa aspekter. Redan idag används den för privat mark i vissa områden i Malmö, bl a för att kunna kompensera det negativa påverkan som hårdgjorda ytor medför. Grönytefaktor är ett flexibelt instrument som kontinuerligt behöver utvecklas och anpassas för att kunna förbättra bostäders och arbetsplatsers närmiljö och säkerställa att de viktiga ekosystemtjänsterna kan tillhandahållas.*

## Parker och gröna och blå miljöer

**SDF Centrum, SDF Rosengård, Centrala Pensionärsrådet Malmö, Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande), **Malmös Unga, Malmö Centrum Företagsgrupp** och **Vänsterpartiet** framhåller den stora vikten av parker i en stad. **Tekniska Nämnden** påpekar att planstrategin fokuserar på kvalitetsökning som det primära verktyget för en grönare stad, ÖP 2012 måste även redovisa var och hur ökade gröna värden och arealer ska tillskapas om Malmö ska utveckla sin attraktivitet. **SDF Södra Innerstaden** anser att innerstadens små grönytor bör uppgraderas till fickparker eftersom privata trädgårdar saknas och därför är varierade mötesplatser i utomhusmiljö nödvändiga. **SDF Rosengård** menar att Malmös epitet Parkernas stad för att ha en fortsatt trovärdighet behöver förmedla att det finns parker även utanför de allra mest centrala delarna av Malmö. Det handlar om att ge fler grönområden högre status och därmed större möjligheter att utvecklas och bli tydliga kvaliteter för både närboende och andra malmöbor. Det är önskvärt att fler grönområden ges status som stadsdelsparker. **PRO Samorganisation i Malmö** menar att tillgängligheten till grönområdena i stadens utkanter bör ökas. Kollektivtrafiken bör byggas ut för att underlätta besök även utan tillgång till bil. **Vänsterpartiet** anser att kvalitén på stadens grönytor och parker bör höjas. **Leif Jönsson** anser att torgs främsta funktion är som samlingspunkt, inte som grön plats. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) påpekar att alla parker måste underhållas bättre och oftare. Det finns parker som sköts minutiöst och dagligen medan andra parker blir alltmer vildvuxna och nedgångna.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är viktigt att, med en ökande befolkning som även har förändrade anspråk på sin utemiljö, åstadkomma ett varierat utbud, kvalitet, närhet och till-*

*gänglighet till parker och torg i alla delar av staden. Nya stora och små grönområden och andra former av mötesplatser behöver tillskapas i befintliga och i nybyggda delar av staden. Underhåll och skötsel är inte en översiktsplanefråga.*

**SDF Rosengård** påpekar att i flera av Malmös storskaliga bostadsområden finns idag stora gröna ytor som ofta saknar tydlig identitet och avgränsning och där innehållet, användbarheten och rumsligheten behöver utvecklas. Sådana områden kan ofta betraktas som otrygga barriärer snarare än platser för rekreation och upplevelser. Vid genomtänkt komplettering av nya funktioner samtidigt som de gröna rummen ges tydligare identitet och kopplar samman med omgivande funktioner - boende, skola, service - kan ett mervärde skapas. Kompletterande bebyggelse kan t ex genom lägre skala knyta an till parken, ge fler bostäder och öka upplevelsen av trygghet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Genom strukturella förändringar i Malmös storskaliga bostadsområden finns stor potential att bidra till trygga områden, skapa mötesplatser och tätare, grönare stadsmiljöer.*

**Miljönämnden, SDF Södra Innerstaden, Tekniska Nämnden och Region Skåne** anser att stadsodling innebär ett positivt tillskott till innerstadens utemiljö och samtidigt främjar kunskap, gemenskap och folkhälsa. Region Skåne anser att det skulle vara positivt att stärka betona behovet av stadsodling (även i ett småskaligt format) som en viktig grund för livsmedelsförsörjningen i framtiden och inte bara hänvisa till omlandet för livsmedelsproduktionen. **Tekniska Nämnden** anser att det är önskvärt att ta ett helhetsgrepp på bl a kolonilotter, stadsodling och gröna skolgårdar i staden och utveckla odlingens fysiska, juridiska och förvaltningsmässiga förutsättningar i en hårdare utnyttjad stadsareal. **Vänsterpartiet** framhåller värdet av odlingslotter och koloniområden och vill att det planeras för fler koloniområden.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Stadsodling är ett viktigt inslag i Malmös stadsmiljö med omkring 6000 kolonilotter och stadsodlingsprojekt i Seved och Rosengård och förutsättningar för ytterligare stadsodling kan utvecklas vidare. För att stadsodling ska kunna ges plats behövs det samarbete mellan många av stadens aktörer som myndigheter, skolor, föreningar och inte minst medborgarna själva. Att stadsodling på en substantiell nivå kan bidra till livsmedelsförsörjningen är tveksamt.*

**SDF Centrum, Lena Peterson och Anna-Margrethe Thagaard** önskar att man ska utveckla fler attraktiva promenadstråk längs Malmös kanaler så de blir tillgängliga för malmöborna och de vill ha promenadstråk längs hela Ribban ända ut till Limhamn.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Som framgår av samrådsunderlaget behöver kanalerna aktiveras, kanterna tillgängliggöras och integreras i stadens gröna nätverk.*

## Naturområden och balanseringsprincipen

**Region Skåne** anser det positivt att Malmö stad tillämpar balanseringsprincipen i planeringen. **Tekniska Nämnden, Lomma kommun och Naturskyddsföreningen Malmö** påpekar dock att balanseringsprincipen inte får användas som ett verktyg för att kunna bebygga grönområden som tidigare var skyddade. I ÖP bör det tilläggas att balanseringsprincipen enbart kan tillämpas i de fall motsvarande naturtyp och naturvärden kan uppnås inom en snar framtid i ersättningsområdet menar **Naturskyddsföreningen. Lomma kommun** lyfter att man i första hand ska undvika negativ påverkan på naturmiljön och i sista hand kompensera förluster och negativ påverkan.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Balanseringsprincipen ska följa fyra steg i följande planeringsordning: att undvika, minimera, kompensera och ersätta negativ påverkan på naturmiljön. Detta är en ambitiös planeringsstrategi för en så tätbebyggd kommun som Malmö.*

**Naturskyddsföreningen Malmö** efterfrågar skapandet av fler naturreservat för att skapa ett långvarigt och starkt skydd för naturområden och för fram flera andra åtgärder för att främja Malmös naturliv. Naturskyddsföreningen framhåller också att för att bidra till förståelse och intresse för de gröna ytornas betydelse är det nödvändigt att informera och utbilda. Naturskyddsföreningen påpekar också att sett ifrån ett naturvårdsperspektiv är det bättre att satsa på större sammanhängande grönytor snarare än de gröna fickor som nämns i planstrategin; små grönytor kan förvisso, liksom gröna korridorer, fungera som spridningsvägar för vissa arter i stadslandskapet men de får inte ersätta de större sammanhängande områdena. **Miljönämnden** menar att en gröna stad och en landsbygd mer integrerad med staden gör att naturpedagogiken kan förflyttas ut från klassrummet till stadsrummet och från staden till landsbygd. Hela Malmö skulle kunna bli ett pedagogiskt rum för de gröna frågorna.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är önskvärt att biologiska värden skyddas så långt som möjligt och att nya värden skapas. Naturvårdsprogrammet och grönplanen är viktiga sektorsdokument. Genom en förbättrad tillgänglighet skapas större kunskap och acceptans hos befolkningen för naturvärden och för den biologiska mångfalden och dess betydelse för ett fungerande samhälle. Närhet och tillgänglighet till naturområdena gynnar hela befolkningen och är särskilt viktigt som pedagogisk resurs för barn och ungdomars utbildning.*

**Region Skåne** och **Naturskyddsföreningen Malmö** förespråkar att man vid plantering väljer Skånespecifika växter och träd som är anpassade efter de skånska förutsättningarna för att skapa en grund för en bred biologisk mångfald.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Ett mål är att värna den biologiska mångfalden och det är positivt att prioritera Skånespecifika arter för grönskan i Malmö. Valet av växlighet kan dock också göras från en arkitektonisk och estetisk synvinkel samt med hänsyn till motståndskraft och klimatförändringar.*

## Landsbygden, havet och kusten

Flera yttranden betonar vikten av att åkermarken kring Malmö sparas. **LRF** anser att Malmös jordbruksmark inte är teknisk råmark för Malmös expansion; marken är en del av ett välfungerande ekosystem som levererar en levande fauna, flora och ekosystemtjänster kopplat till vatten, luft, klimat och livsmedelsproduktion. **Käglinge egnehemsrörelse** anser att åkermarken som ännu finns kvar ska bevaras. **Vänsterpartiet** vill inte förlägga byggnation på den högklassiga åkermarken utanför Yttre Ringvägen. **Ulla Ulmert** anför: bygg ej mer på åkermark. **Ruzena Svedelius** anser att åkermarken innanför Yttre Ringvägen är också värdefull och undrar hur kommunen tänker skydda denna resurs? **Jörgen Johansson** undrar om jordbruksmark av högsta klass inte är värt något för Malmö stad och dess politiker? Bara för att det är så lätt att omvandla jordbruksmark som många politiker och byggherrar felaktigt kallar RÅMARK till bostäder industrier & köpcentra behöver man ju inte göra det. Jag skulle även vilja veta var ordet råmark kommer ifrån?

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Utbyggnadsstrategins inriktning är att i så stor utsträckning som möjligt bevara jordbruksmarken utanför Yttre Ringvägen. Det ska dock vägas mot angelägna utbyggnadsintressen för att Malmö ska utvecklas som en välfungerande och attraktiv stad. Ordet "råmark" används inte i samrådsunderlaget för ÖP2012.*

**Nätverket Oxie Byar** upplever det som att kommunen för första gången på allvar verkar ha en plan för bevarande och utvecklande av landsbygden – inte bara som en yta att breda ut staden på. De hoppas att detta inte stannar vid vackra ord utan får betydelse i översiktsplanen. **Kulturnämnden** anser att målet att göra landsbygden lättare att besöka och uppleva för malmöborna kunde betonas ännu starkare. **Krumby Byalag** och **LRF** önskar att Malmö Stad ska se landsbygd som landsbygd och inte bara som en utvecklingsplats för Malmös stadsbygd.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Samrådsunderlagets inriktning stödjer denna syn. Eftersom jordbruksmarken tillmätts värde både som naturresurs och som kulturlandskap har det bedömts att de större sammanhängande områdena utanför Yttre Ringvägen är angelägna att skyddas medan utbyggnadsintressena överväger för arealerna innanför Yttre Ringvägen. Hur landsbygden kan göras mer tillgänglig för malmöborna samt och hur den ska utvecklas och bevaras behöver utredas mer, bl a i samverkan med boende och verkande.*

**Länsstyrelsen** anser att det inte är lämpligt att fortsätta med en exploatering i kustzonen söder om ringvägen. Att exploatera med ny bostadsbebyggelse söder om ringvägen kan innebära en påtaglig skada på värdena för riksintresset och bör därför utgå ur översiktsplanen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Samrådsunderlaget visar ingen bebyggelse i kustzonen söder om Yttre Ringvägen som inte redan redovisats i gällande översiktsplaner, ÖP 2000 och Malmö2005.*

**Tekniska Nämnden** framhåller att Grönplanen och Naturvårdsprogrammet redovisar befintliga värden samt förslag på utveckling av gröna områden och nätverk i staden och på landsbygden. Dessa måste beaktas i översiktsplanens förslag på områden och samband. **Miljönämnden** påpekar att även om det finns en strävan att uppnå en större flexibilitet i användningen av landsbygden måste dess olika värden fastläggas i översiktsplanen. Detta görs lämpligast med en traditionell markanvändningskarta, som redovisar odlingslandskap, natur- och rekreationsområden, fritidsområden, behov av kopplingar m m.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Markanvändningen för olika ändamål kommer att redovisas i digitala kartor i utställningsförslaget.*

## Levande landsbygd med historisk förankring

**Miljönämnden** och **Nätverket Oxie Byar** anser att ambitionen med vad som vill uppnås med landsbygden behöver bli tydligare, liksom medlen för att nå målen. Ökad tillgänglighet, värnande av kulturmiljö och landskapskvaliteter samt ökad biologisk mångfald utgör mer eller mindre målkonflikter till målsättningen att värna produktionslandskapet menar Miljönämnden. Eventuellt kan en övergång till en mer ekologiskt baserad produktion gå hand i hand med en ökad biologisk mångfald. Ett sätt att öka produktionslandskapets betydelse för malmöborna är att öka möjligheterna för egenodlingar eller uppmuntra till ökat utbyte mellan malmöbor och lokala lantbrukare, genom t ex gårdsförsäljning. **Krumby Byalag**, **LRF** och **Nätverket Oxie Byar** önskar Malmö Stad utvecklar en landsbygdsplan, som syftar till en utveckling och ett bevarande av de areella näringarna och det unika jordbrukslandskapet med Europas bästa odlingsförhållanden. **Nätverket Oxie Byar** föreslår att man startar en landsbygdsgrupp som utreder vilka förutsättningar och möjligheter som finns att utveckla landsbygden. **Leif Jönsson** undrar över innebörden av ”Landsbygdens identitet ska bevaras samtidigt som det ska vara öppet för förändring av både innehåll och funktion?”

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ambitionen med landsbygden är att där i fortsättningen ska produceras livsmedel, men att det också ska finnas möjligheter att utveckla kontakten mellan stad och land, och göra landsbygden tillgänglig för friluftsliv. Det finns ingen motsättning i detta.*

**Den goda jorden** och **Ruzena Svedelius** anser att jordbruk och livsmedelsproduktion är och ska vara den dominerande verksamheten på Malmös landsbygd. **Den goda jorden** vill ha ett moratorium för exploatering av god åkermark tills livsmedelsförsörjningen blivit allsidigt utredd. Den Goda Jorden är även negativa till de täta stationsorter längs kollektivtrafiklinjer som planen föreslår som en möjlig utbyggnadsform. Den Goda Jorden menar att odlingslandskap kommer att bli alltmer viktiga; stora produktiva odlingsområden kan inom några årtionden komma att översvämmas. Andra områden håller på att bli obrukbara p g a saltanhopning i marken och för stora uttag av vatten. **Malmö Centrum Företagsgrupp** anser däremot att Malmö kommun är för litet till ytan för att sträva efter att bevara sin odlingsmark en satsning på utbyggnad av staden och dess näringsliv bör istället prioriteras. Närodling av livsmedel bör lämnas över till grannkommunerna.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Jordbruk och livsmedelsproduktion kommer även i fortsättningen att vara den dominerande verksamheten på Malmös landsbygd.*

**LRF** är negativa till att odlingslandskap ska användas som en park. Det gröna som utgör en positiv miljö för stadsbefolkning är sådan som finns i omedelbar närhet. Forskningen visar att människan sällan ger sig till fots längre än 300-400 m från hemmet. Att skapa konstlade gröna stråk kan verka teoretiskt bra, men är i praktiken mycket lite använda. Ger man människor möjlighet att med gång, cykel, rid eller raststigar behöver de inte vara breda utan falla in som ett naturligt inslag intill åkerkanter, dikesrenar eller pilvallar.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att göra landsbygden mera tillgänglig för stadbornas ska inte inverka menligt på lantbruket.*

**Miljönämnden** anser att till de strategier som redan nämns kan tilläggas att landskapet inte bör brytas upp med nya element som vägar, spår eller ny större sammanhängande bebyggelse, för att bibehålla den öppna karaktären och möjligheten att bruka marken

rationellt. För spårförbindelsen till Vellinge talar detta för det mellersta spåralternativ eftersom den följer den tidigare banvallen och som numera utgör cykelväg.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Nya vägar och spår ska där så är möjligt följa befintlig infrastruktur och ägogränser.*

**Miljönämnden** påpekar att synen på landsbygden som produktionslandskap behöver uppdateras i och med strategin att växa inåt eftersom det innebär nya möjligheter att kunna bruka marken mer långsiktigt; arrenden bör kunna ges längre löptider och reinvesteringar göras i form av avvattningssystem och näringsfällor så att såväl avkastning som miljönyttor kan ökas. Jordbruksmarken, som utgör en nationell resurs för olika grödor ska enligt Miljönämnden inte ligga i väntan på exploatering utan kunna nyttjas ur ett 100-årsperspektiv. **LRF** förslår att Malmö säljer jordbruksmark till näringen och i det fall man behåller åkermark arrenderar ut på längre villkor och därmed ge bättre möjlighet för ekologisk odling. **Den goda jorden** tycker att frågan om [stadens] livsmedelsförsörjning bör behandlas i översiktsplanen. Malmö stad verkar inte uppfatta frågan om livsmedelsförsörjningen som en kommunal fråga enligt DGJ.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Arrendefrågor, jordbrukets produktions sätt, huruvida kommunal mark ska säljas eller inte samt frågor kring livsmedelsförsörjning är aspekter som inte i första hand behandlas i översiktsplanen. Man kan dock konstatera att kommunens markinnehav ska ses i ett mycket långsiktigt perspektiv som en resurs för kommunen oavsett framtida markanvändning.*

## Planera för att bryta barriärer och öka tillgängligheten

### **Tekniska Nämnden, Käglinge egnahemsrörelse, Naturskyddsföreningen**

**Malmö** och **Leif Jönsson** instämmer i vikten av att malmöbornas möjligheter att besöka och uppleva landsbygden behöver förbättras. Naturskyddsföreningen och Leif Jönsson framhåller att tillgängligheten till Malmös landsbygd i form av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik måste förbättras. Tekniska Nämnden nämner att Ekostråket är ett exempel på en viktig grön länk mellan staden och landsbygden. Ett förslag på den södra delen av ekostråket har tagits fram och detta bör redovisas i ÖP2012.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Möjligheterna att nå det öppna landskapet ska förbättras för såväl gående som cyklande. Stråke ut i landskapet ska redovisas i översiktsplanen.*

**Villaägarna i Malmö** önskar att aktiviteter och områden som småbåtshamnar, stränder och strövområden säkerställs, etableras och byggs ut.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Att tydliggöra Malmös identitet som kuststad är en del i kommunens ambitioner för ökad attraktivitet. Redan idag har Malmö ett antal hamnar för småbåtar t ex, Lagunen, Limhamns småbåtshamn, Klagshamns hamn och Dockan i Västra hamnen. En stor utbyggnad av Limhamns småbåtshamn är planlagd mellan nuvarande småbåtshamn och Ön. Arbetet med att förstärka Malmö som kuststad kommer att fortsätta och inriktningen kommer att förstärkas i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.*

**Hästrådet i sydväst** kräver ett resolut stopp för all fortsatt utbyggnad av Malmös del av Söderslätt så att hästgårdsverksamheten inte trängs ut; området har en attraktion som på sikt borde vara alltför värdefull för att inte ta tillvara i ett rekreationshänseende. Hästrådet önskar att ÖP 2012 ger en tydlig avsiktsförklaring att Malmö stad tar hänsyn till hästnäringen och anser det viktigt att Malmö Stad märker ut befintliga ridstigar, anlägger nya där behov finns samt skapar säkra korsningar över trafikerade vägar. Ridstigsfrågan bör finnas med vid varje utbyggnad av vägar, bostäder och industrier på åkermark. Hästrådet har tagit fram förslag på ridstigar som bör märkas ut eller anläggas i området runt Tygelsjö, Glostorp, Lockarp, för att öka framkomligheten och säkerheten för ryttare och övriga trafikanter. **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation**

**MISO** och **Malmö Idéella föreningars Paraplyorganisation MIP** önskar att man tar ett helhetsgrepp på ridsporten i Malmö där man ser på långsiktiga lösningar för den. MISO önskar att möjligheten att reservera mark för en framtida inomhusanläggning som kan bära stora internationella ridtävlingar ska ses över. Ridvägar måste vidare finnas där hästarna bor, att sätta hästen i en transport och köra bil för att komma till en ridled är inget bra alternativ.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Hästverksamhet är redan idag utbredd i kommunen och hästsport är viktig för Malmö och många av stadens invånare. Kommunen arbetar just nu med att ta fram en övergripande plan för ridverksamhet i kommunen vilken i tillämpliga delar kommer att arbetas in i översiktsplanen.*

## Plats för vilda växter och djur

**Naturskyddsföreningen Malmö** tycker intentionerna om att värna kvaliteterna och naturvärdena som finns i landskapet kring Malmö är goda men att det hade varit önskvärt med en beskrivning om tillvägagångssätt. Det hade ökat trovärdigheten om särskilt värdefulla områden och värden faktiskt pekats ut. **Ruzena Svedelius** påpekar att det även bör vara en målsättning att naturområden ska nyskapas.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Naturvärden, utpekade områden och förhållningssätt redovisas i Naturvårdsprogram för Malmö.*

## Hållbar utveckling av kustzonen

**Kulturnämnden** önskar att kulturmiljöer under havsytan bör behandlas i översiktsplanen eftersom anläggandet av öar och vallar i det öppna havet ses som expansionsmöjlighet. Hänsyn måste i sådana fall tas till kulturvärden som finns under havsytan, som fornlämningar i form av t ex skeppsvrak och förhistoriska boplatser.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Frågor om fornlämningar under vattenytan ska behandlas på samma sätt som övriga fornlämningar.*

**Miljönämnden** saknar en redovisning av kommunens marina naturvärden. Värdefulla havsområden som t ex ålgräsängar och musselbankar bör som minst redovisas i översiktsplanen men även hanteras genom ett marint naturvårdsprogram. De naturvärden som återfinns inom denna strategi bör tillsammans med de biologiska värdena i staden bilda ett eget kapitel i översiktsplanen för att på så sätt höja dess status.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I det fortsatta planarbetet kommer en samordning att ske med projektet Malmös marina miljö som drivs av miljöförvaltningen.*

## Kustskydd

**Miljönämnden** påstår att ett kustskydd föreslås utanför Ribersborgs strand och att innan enskilda partier pekas ut bör enskilda delar och sammanhängande kustskydd utmed hela kustlinjen utredas; ingetdera verkar här vara genomfört och det finns inget underlag som visar att det föreslagna kustskyddet är det lämpligaste förslaget. **Tekniska Nämnden** anser att förslaget om ett kustskydd med en 3m hög vall föreslås utgå och att det krävs betydande geologiska, meteorologiska och andra undersökningar innan det går att avgöra om det är möjligt eller ens effektivt. Tekniska Nämnden påpekar vidare att hantering av översvänningsproblematiken till följd av förväntade havsnivåhöjningar måste inarbetas i översiktsplanen. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** anser att p g a de stora kostnader som kustskydden kommer att innebära måste så måste kustlinjen behandlas sammanhängande för att säkerställa att de enskilda kustskydden får avsedd verkan. **SDF Oxie, Vänsterpartiet** och **Ruzena Svedelius** anser att det bästa sättet att anpassa sig till en stigande havsnivå är att inte bygga på mark under +3



meter. **Statens Geotekniska Institut, SGI** anser det svårt att bedöma om nivån på +3 meter som lägsta nivå för nybyggnader är tillräcklig i ett långt tidsperspektiv. När det gäller effekt av klimatförändringar kommer successivt ny kunskap vilket kan påverka planeringsförutsättningarna. **Naturskyddsföreningen Malmö** påpekar att de siffror för havsnivåhöjning som översiktsplanen redovisar är relativt gamla. Ny forskning visar att havet kommer att stiga ca 1m till 2100 och med en permanent havsnivåhöjning finns risken att grundvattnet höjs i samma utsträckning. Eventuell problematik med grundvattenhöjningar nämns inte i översiktsplanen. Eftersom havet i framtiden kommer att kräva mer utrymme kan det vara angeläget att redan nu fundera på hur t ex Malmöns värdefulla strandängar ska kunna bevaras. Det är viktigt att gröna/blåa värden tas i beaktande vid eventuella åtgärder mot framtida havsnivå- och grundvattenhöjning. **Leif Jönsson** undrar hur öar skulle ge något kustskydd, om inte andra anordningar samtidigt installeras.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Som Miljönämnden påpekar har det inte genomförts någon utredning om ett sammanhängande kustskydd längs Malmöns hela kustlinje. Anpassningen av Malmö till en stigande havsnivå kommer att fordra mycket omfattande utrednings- och planeringsinsatser under kommande decennium. Något kustskydd föreslås inte utanför Ribersborgs strand i samrådsunderlaget, däremot ett utredningsområde, vilket indikerar att ett utredningsarbete behövs. Något förslag om en 3 m hög vall som kustskydd finns inte heller i samrådsunderlaget, däremot anges att med dagens kunskapsläge bedöms ett skydd mot höjd havsnivå behöva ge skydd upp till 3 meter. Av samrådsunderlaget framgår att kustskydd kan göras på flera olika sätt och att en lång rad frågor behöver utredas grundligt. Det råder fortfarande stor oklarhet om den kommande havsnivåhöjningar och dess effekter. Att fastställa konsekvenserna av klimatförändringar och höjda havsnivåer på t ex grundvattnet kräver också ett omfattande utredningsarbete. Planeringen måste följa den senaste forskningen inom området och anpassas efter den. Den redovisning som finns i samrådsunderlaget är att betrakta som en principiell illustration och ska alltså inte tolkas som förslag till kustskydd. Självfallet ger inte öar i sig själva ett skydd mot höjda havsnivåer.*

**Länsstyrelsen** påpekar att inom de områden där bebyggelse föreslås på nivåer som är lägre än +3 m behöver kommunen visa att områdena är lämpliga eller kan göras lämpliga för bebyggelse. I det fortsatta arbetet med översiktsplanen förutsätter länsstyrelsen därför att de områden redovisas som har behov av skyddsåtgärder.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Malmö stad planerar inte för ny bebyggelse på mark som ligger lägre än +3meter.*

## Strandskydd och vattenfrågor

**Länsstyrelsen** påpekar att strandskyddet ska redovisas och behandlas i översiktsplanen. Malmö har relativt lite strandskyddad mark, det kan dock uppstå konflikter vid strandnära planering och detta bör redovisas i översiktsplanen. **Miljönämnden, Sveriges geologiska Undersökning SGU** och **Naturskyddsföreningen Malmö** anser att översiktsplanen bör behandla miljö kvalitetsnormerna för vatten mer fylligt, att kommunens olika vattenförekomster redovisas och att statusklassning bör framgå. Miljönämnden önskar att specifika vattenförekomsterna beskrivs, t ex flödesförändringar, övergödning, miljögifter o s v. Det kan handla om principer för dagvattenhantering, vilka områden på landsbygden som har goda förutsättningar för bra VA-lösningar, att peka ut områden där utflödet av närsalter behöver minskas eller områden där inga nya direkta dagvattenutsläpp till vattendrag eller hav tillåts. Översiktsplanens påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten behöver även utredas i miljökonsekvensutredningen. Uppmärksamhet bör även riktas mot grundvattnet som enligt Miljönämnden också utgör en vattenförekomst. Naturskyddsföreningen önskar att ett åtgärdsprogram ska skapas för att återupprätta delar av Sydvästskånska sjölandskapets naturliga vattenmiljö;

om målsättningen är att Öresund ska vara ett friskt och levande hav måste det också finnas strategier för hur kommunens negativa påverkan på havet ska minska. Enligt SGU bör samhällsplaneringens betydelse för möjligheterna att uppnå miljökvalitetsmålet poängteras och för att hänsyn ska tas till grundvattenmagasinens lägen och karaktär vid planering av bostadsbebyggelse, industri, väg, järnväg, avloppsinfiltration, ledningsdragnings m m bör. SGU anser att Malmö stad bör arbeta fram en kommunal vattenförsörjningsplan. **LRF** saknar ett perspektiv på vattenhanteringen, dagvatten, avlopp, kretslopp; konsekvenserna av hårdgörning av markytor, kan inte kompenseras utan att arealer frigörs för fördröjningsmagasin. LRF anser att en konsekvensanalys av vattenhöjning från 2- 3 eller 4 m för jordbruksmarken måste göras. LRF anser att Vattendirektivet skulle vara direkt styrande för en översiktsplan, eftersom Vattenmyndighetens krav redan existerar. LRF menar att dagvattenanläggningar med öppna vattenytor är ett försök att minska effekter av dålig planering. Hårdgjorda ytor får inte störa befintliga dikningsföretag. Malmö har i Bunkeflo tillverkat ett parklandskap i ett villaområde som är ett rent hån mot bevarande av åkermark. En helt annan lösning måste till för att hantera de snabba flöden som skapas av stora hårdgjorda ytor. Använd befintliga parker som vattendepåer. **Miljönämnden** påpekar att ny VA-lagstiftning inneburit ett ökat ansvar för kommunerna att under vissa förutsättningar erbjuda vatten- och avloppslösningar åt boende och verksamma även utanför kommunens traditionella verksamhetsområden. För att underlätta för en VA-planering och för kommunens övriga miljö- och hälsoskyddsarbete kring bl a vatten- och avloppsfrågor, hästgårdar etc behöver översiktsplanen visa vilka byar som kan kompletteras med ny bebyggelse samt i vilken utsträckning. Hänsyn bör bl a tas till förutsättningarna att avleda spill- och dagvatten, inte minst från låglänta områden såsom Fårabäck. Översiktsplanen bör enligt Miljönämnden även ge stöd för utveckling av nya VA-lösningar, t ex urinseparering för att skapa en bättre fosforekonomi och det behövs även en tydligare hållning i VA-frågor gentemot koloniområdena Almåsa och Kölnan. **Folkpartiet i SDF Fosie** (särskilt yttrande) påtalar att Malmö har problem med dagvattenhantering och att om staden växer dels inåt och men även utåt kommer trycket att bli än högre. Det är viktigt att man i en långsiktig plan arbetar in hanteringen av dagvatten och hur man utvecklar och förbättrar den. **VAsyd** anser att exempel på att dagvatten kan hanteras i stadstrafikmiljöer saknas och att vattendirektivet med kravet på god vattenstatus i våra recipienter gör att denna fråga kommer att bli högaktuell framöver. Åtgärder för dagvatten har fram till dags dato mest handlat om fördröjning. Kravet från EU gör att vi kommer att behöva arbeta mer aktivt med reningsåtgärder av dagvatten. Vasyd framhåller att det finns goda exempel där man framgångsrikt uppnått en viss reningseffekt på dagvattnet med hjälp av träd och stadsgröniska och att några av vinsterna med dessa lösningar är att förutom en viss reningseffekt, kan man även uppnå fördröjning av dagvattnet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Strandskyddsområdenas utsträckning kommer att redovisas i det digitala kartmaterial, som kommer att ingå i utställningsförslaget. Ingen utbyggnad planeras på strandskyddad mark. Frågor om miljö kvalitetsnormer kommer att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen. Viktiga grundvattenresurser och vattenskyddsområdets lägen och utbredning kommer att redovisas som planeringsunderlag till utställningsförslaget. Frågor kring vattenhantering, vattenförsörjning, dagvatten med mera kommer att redovisas utförligt i utställningsförslaget. Dagvattenhanteringen blir allt mer betydelsefull när staden växer inåt och med hänsyn till klimatförändringar. Öppna eller integrerade dagvattenlösningar är idag standard med många bra exempel på öppen dagvattenhantering i stadsmiljön där den nyaste anläggningstekniken tas tillvara för att åstadkomma en attraktiv och hälsosam utemiljö. Gröniska kan användas multifunktionellt och bidra till dagvattenhanteringen. På privat mark blir grönytefaktor ett viktigare planeringsinstrument för att skapa möjlighet att fördröja och infiltrera dagvatten. Konkreta lösningar inom dagvattenhanteringen är inte lämpliga att redovisa på en så översiktlig nivå som översiktsplanen medger men planen ska ange rikt-*

*linjer och strategier som ska tas tillvara i den fortsatta planeringen. Hur VA-frågor i icke planlagda områden ska lösas tas upp i samverkan mellan berörda förvaltningar och VAsyd.*

## Övrigt

**Burlövs Kommun, Lena Peterson** och **Anna-Margrethe Thagaard** önskar att området kring Sege å utvecklas till ett rekreationsstråk och påpekar att en vandringsled längs ån skulle bli en förlängning av grönstråket Beijers- och Segepark. **Burlövs kommun** föreslår att stråket skulle kunna knytas till den befintliga golfbaneverksamheten och ge möjligheter att förstärka de rekreativa verksamheterna i området.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Möjligheterna att använda Segeå för rekreation ska utredas i det fortsatta planarbetet i samråd med Burlövs kommun.*

**LRF** efterfrågar fler marknadsplatser för lokalproducerade livsmedel och därtill knutna varor och **Kulturnämnden** önskar att odlingslandskapets historiska utveckling och kulturmiljövärden bör tydliggöras och förmedlas till dem som besöker landsbygden

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Dessa frågor faller utanför översiktsplanen.*

# Stadskaraktär, stadsmiljö och arkitektur

## Stärk Malmös attraktivitet genom stadens gestaltning

Många remissinstanser för fram synpunkter på hur staden ska gestaltas när det gäller arkitektur och stadsrum. **Tekniska Nämnden** anser att det är bra att vidareutveckla programmet ”Karak­tär Malmö. Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad” som stöd för högt ställda arkitektoniska mål för stadsmiljö och arkitektur medan **Miljönämnden** menar att en vidareutveckling av ”Karak­tär Malmö” inte får försvåra en öppenhet för nya uttryck, självbyggeri, innovation och delaktighet i stadsbyggandet och att stadens mångfald ska få återspeglas i arkitektur och stadsmiljö, liksom de lösningar som kommer att krävas för att minska klimatförändringen och anpassa staden till ett varmare klimat. **Region Skåne** saknar formuleringar om den konstnärliga gestaltningens betydelse i utformningen av Malmös framtida arkitektur och stadsrum. **Malmö högskola** saknar diskussioner i samrådsunderlaget om hur staden ska förtätas och kompletteras utan att de som vistas i staden påverkas allt för negativt och menar att större omsorg måste läggas på att passa in byggen och andra förändringar i stadsmiljön än som nu görs. **Möllevångsgruppen och Stad solidar** frågar sig vad hög kvalitet syftar till när det gäller stadskaraktär, stadsmiljö och arkitektur: ringar begreppet in det fysiska eller den sociala aspekten av stadsbyggandet? **Ulla Ulmert** tycker att byggnation i Malmö hittintills varit mycket snygg, att det inte får bli för sterilt och att det måste få finnas några ”fula” platser kvar medan **anonym** tycker att Malmö borde sluta bygga ”rymdfarkoster” (som till exempel nya akuten) och sluta ta bort den fina gamla arkitekturen. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** anser att nya bostadsområden ska byggas med fokus på det individuella istället för det stereotypa. **Skanska Öresund AB** menar att den befintliga ”Malmöskalan” måste få växa och olika stadsdelar ska kunna variera beroende på platsens karaktär och läge. **Centrala Pensionärsrådet Malmö** framhåller vikten av att förtätning av staden måste ske på ett varsamt sätt där modern och äldre arkitektur samverkar och **Villaägarna i Malmö** anför att förtätning i villaområden ska göras så att den nya bebyggelsen tar hänsyn till skalan hos de befintliga husen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Remissvaren speglar ett brett spektrum av olika åsikter i synen på utformning av ny bebyggelse i den existerande staden. Malmö ska i enlighet med samrådsunderlaget byggas vidare på de karaktärer som präglar staden och ambitionen ska vara att upplevelserikedom, variation och mångfald ska känneteckna gestaltning och arkitektur. Vad som är hög arkitektonisk kvalitet och vad som är god anpassning kommer alltid att kunna diskuteras, och att definiera detta är knappast möjligt i en översiktsplan.*

**Miljönämnden** har invändningar mot att byggnaders läge och höjd ska studeras utifrån aspekter som soltimmar och vindförutsättningar utan att stadsbildens arkitektoniska kvaliteter försak­as, och framhåller att eftersom sommartemperaturen i Malmö ha stigit med över +5 grader vid seklets slut, följt av ett kraftigt ökat antal värmeböljor behöver kunskapen om avvägningen mellan strävan att förlänga utesäsongen och förebyggandet av framtida övervärme öka innan planeringen ensidigt kan styra mot en maximering av antalet soltimmar. Miljönämnden menar vidare att aspekter som mikroklimat såväl inomhus och utomhus måste få väga minst lika tungt som estetiska överväganden.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det förefaller rimligt att hänsyn tas till soltimmar, vindförhållanden och stadsbild även med ökad kunskap om hur sommartemperaturen i Malmö kommer att stiga.*

## Förstärk stadens siluett som dess kännetecken / höga hus

**Kulturnämnden** ställer frågan vad som avses med avsnittet om stadens siluett: ska man bygga vidare på och förstärka den befintliga karaktären med solitära landmärken, eller vill man ha en högre och tätare stadsstruktur? **PRO Samorganisation i Malmö** anser inte att det är fel att bygga på höjden och att hus i 8 till 12 våningar känns som ett bra alternativ liksom enstaka solitärer. **LRF** accepterar och förordar att bygga på höjden och **Malmö Unga** tycker att Malmö ska bygga fler höga byggnader - över 100 våningar. **Värnhems Byalag** tycker att man kan bygga mycket högre än vad som görs idag gör. **Svenska Kyrkan Malmö** anser att hänsyn till stadens kyrkor ska tas så att de får fortsätta vara riktmärken i staden. **Försvarsmakten** påpekar att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Som framgår av remissvaren är höga hus en fråga som engagerar, både för och emot. Höga hus utgör viktiga landmärken och nya höga hus ska få väl valda, genomtänkta och strategiska placeringar som ger ett positivt tillskott till stadens siluett. Samrådsunderlaget anger att för vissa delar av staden, i första hand Nyhamnen, kan en högre och tätare stadsstruktur komma att utredas i framtida planarbete.*

## Levande stadsrum för kultur, möten och upplevelse

**Tekniska Nämnden** anser att bottenvåningar intill publika platser och hållplatser ska planläggas med möjligheter till verksamheter och service. **Vänsterpartiet** menar att områden ska bli funktionsintegrerade så de blir levande hela dygnet, bostäder och service ska blandas och en viktig princip är att bottenvåningar i nyproduktion ger plats till service i olika form som förskolor, affärer, föreningslokaler m m **Värnhems Byalag** framhåller vikten av att staden erbjuder en sådan miljö att man vill arbeta i stadsrummet och att en spännande, intressant och inspirerande stadsmiljö gör mycket för att höja produktiviteten. **Värnhems Byalag** anser också att varje hus ska vara multifunktionellt och att byggnader genom att innehålla många olika funktioner kan fungera som. **Möllevångsgruppen och Stad solidar** småler åt viljan att skapa levande stadsrum, för det är väl de levande varelserna i staden; invånarna, besökarna, d v s människor, djur och växter som kan levandegöra staden – inte husen. **Peter Nilsson** anser att Malmö överlag måste bli en mer levande stad, utan ”bakgator” och tomma kvarter och att ställen i staden som känns som bakgator, till exempel den lilla parken i korsningen Nobelvägen/Lönngatan, kanske kan öppnas upp och bli mer tillgängliga och attraktiva.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Viktiga strategier som lyfts fram i samrådsunderlaget är att vid all planering sträva efter att blanda funktioner så långt det går och att möjliggöra butiker, verksamhet och mötesplatser i bottenvåningar för att bidra till levande stads- och gaturum. Att skapa fler attraktiva och tillgängliga platser är också en viktig aspekt. Detta ger förutsättning för människorna att levandegöra staden, naturligtvis är det inte husen i sig själva som skapar livet.*

**Svenska Kyrkan Malmö** vill att planläggningen av nya områden och befintlig förtätning tar hänsyn till att klockorna ska kunna användas även framöver.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Att ljud av olika slag är viktiga för upplevelsen av staden framgår av samrådsunderlaget, och ljudet av kyrkklockor utgör en viktig ingrediens i stadens ljud. Vid detaljplanläggning i närheten av kyrkor kommer hänsyn att tas till kyrkans synpunkter som sakägare.*

## Bygg hållbart för dagens och framtidens generationer

**Värnhems Byalag** framför idéer om hur varje ny byggnad bör eftersträva att vara energioberoende till exempel att i varje hörn av byggnaden skulle man kunna sätta upp vindkraftverk av "bönrulletyp" som nyligen utvecklats i Kina.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Utveckling av noll- och plusenergilösningar vid nybyggande ska stödjas av kommunen. Vilka metoder som används är dock inte en fråga som bäst behandlas i en översiktsplan.*

## Lyft fram det historiska perspektivet när staden förändras

**Kulturnämnden** saknar ett tydligare uttryckt ställningstagande för bevarande i sig, betonar behovet av fortlöpande kartläggning av bebyggelsens och stadsmiljöns kulturhistoriska värden och av att följa upp kartläggning genom att införa reella skydd för den värdefulla bebyggelsen, i till exempel områdesbestämmelser, detaljplaner eller antagna bevarandeprogram. Kulturnämnden påpekar att resultat av de inventeringar som gjorts på senare år inte lett till skydd av den inventerade bebyggelsens kulturmiljövärden. Kulturnämnden konstaterar att i gällande översiktsplan finns utpekade och beskrivna områden och värden och att om den nya översiktsplanen saknar tydliga riktlinjer gällande dessa frågor innebär det en allvarlig försämring av läget för stadens skyddsvärda bebyggelse. **Miljönämnden** ifrågasätter att stadens olika karaktärsområden ska tillvaratas överallt och att historiska strukturer, planeringsideal och befintliga bostadsområdens kvaliteter alltid ska värnas. Miljönämnden menar att det kommer att behövas djärvare grepp än försiktig komplettering, exempelvis i form av punkthus i miljonprogramsområden och, att det särskilt i miljonprogramsområden, behövs nytänkande, experimenterande arkitektur och ett osentimentalt och respektlöst förhållningssätt till historia och planeringsideal. **Möllevångsgruppen och Stad solidar** diskuterar vad i Möllevångens karaktär som är värt att lyfta fram och bevara, och för vem det görs, för invånarna eller för besöksnäring och turism, och vidare hur bevarandet av en karaktär skapad av byggnader och gator som är lite smutsiga eller trasiga kan motiveras?

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Utställningsförslaget kommer att innehålla beskrivning av kulturmiljövärden och riktlinjer som motsvarar det som finns i nu gällande översiktsplan. Mellan ytterligheterna som kommer till uttryck i kulturnämndens respektive miljönämndens yttranden, d v s mellan å ena sidan ett ställningstagande för bevarande som ett värde i sig självt och å den andra ett osentimentalt och respektlöst förhållande till historia, torde finnas en eftersträvanvärd position där kunskap om, och respekt för den historiska bebyggelsen, dess värden och dess tillkomsthistoria ger förutsättningar för att ny bebyggelse ska bli positiva tillskott som förstärker den historiska dimensionen och utvecklar kulturmiljön samtidigt som funktioner kan förbättras och anpassning till miljökrav och andra tillkomna behov kan ske.*

## Övrigt

**Jordens vänner Malmö-Lund** påpekar angående stadens ljus att belysning också kan ses som en förorening i atmosfären och kan störa djurliv och minska trivsels i staden.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Syftet med ljussättning av stadsmiljöer ska vara att öka trivsels och att forma begripliga, vackra och stimulerande stadsrum, göra stadsmiljöer trafiksäkra och bidra till trygghet, målet är inte en helt upplyst stad, även mörker behövs. Ljussättning ska ske med hänsyn tagen till djurliv.*

**Malmö Centrum Företagsgrupp** påpekar att man inte har bjudits in att delta i samverkan om stadsmiljöförbättringar.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunen noterar detta inför framtida samverkan.*

# Genomförandestrategier och arbetsprocesser

## Allmänna processfrågor, samverkan mellan aktörer

**Tekniska Nämnden** framhåller att en tätare stad ger upphov till fler och större intressekonflikter, och planstrategins genomförande förutsätter att Malmö stads förvaltningar besitter mognad och möjlighet att hantera och överbrygga en mängd intressekonflikter och problem samt göra nödvändiga prioriteringar och avvägningar. Principiella prioriteringar och avvägningar måste göras på hög nivå. Malmö stads förvaltningar har olika uppdrag och representerar olika sektorsintressen, och om dessa bara adderas till varandra är det uppenbart att planstrategins genomförande omöjliggörs. Även **Miljönämnden** skriver att det krävs ett utvecklat samarbete mellan förvaltningarna för att nå framgång i utbyggnaden av barnomsorg och goda boendemiljöer. **SDF Rosengård** instämmer i skrivningarna om att hela Malmö stads organisation gemensamt bär ansvar för att de mål och intentioner som ställs upp i översiktsplanen kan förverkligas. **SDF Kirseberg** efterlyser nya former för tvärprofessionell samverkan mellan samtliga förvaltningar, andra kommuner, näringsliv och forskning och menar att områdesprogrammen kan bli en lämplig metod för planering och förankring av ÖP-arbetet. **MKB** önskar effektivare system för både samordning och konkurrens mellan alla de aktörer som ska förverkliga målen. **Hyresgästföreningen Södra Skåne** understryker vikten av att de mjuka värdena i översiktsplanen överlever i fördjupade översiktsplaner och i framtida detaljplaner. Också **Ruzena Svedelius** och **Johan Lindström** framhåller behovet av helhetssyn, gemensamma målbilder och målinriktade arbetsprocesser för att åstadkomma ett hållbart stadsbyggande och en tät, resurssnål och funktionsblandad stad. **SDF Hyllie** efterlyser samverkan med forskningsaktörer inom miljö- och samhällsbyggnad med ambitionen för att genom dialog och samverkan sprida kunskap inom kommunen om befintlig forskning på området. **Miljönämnden** framhåller strukturplaner som en bra metod för att uppnå en mer flexibel men samtidigt strukturerad planeringsprocess. Strukturplanen kan tidigt fastslå nya önskvärda kvartersformer, gator, torg och grönområden för att skapa långsiktighet och förutsägbarhet samt för att öppna ögonen för de förtättningsmöjligheter som finns i den befintliga staden. **MKB** menar att staden behöver en ”experimenterande stadsplanering” och att stadsbyggnadskontorets resurser måste ökas för att säkerställa den planeringskapacitet som behövs idag och som kommer att behövas i framtiden. **MKB** anser även att översiktsplanen behöver kompletteras med ett utförligt avsnitt som tar ett samlat grepp om reformbehov rörande styr- och incitamentsstrukturer för hela stadsbyggnadsprocessen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Som framhålls i många samrådsyttranden är det viktigt att översiktsplanens strategier är baserade på en helhetssyn för kommunens gemensamma bästa och är väl förankrade bland stadens nämnder och verksamheter. Inte minst viktigt är det att de mjuka verksamheternas behov kommer till uttryck och blir beaktade i stadsbyggandet.*

*När staden nu står inför ett paradigmskifte där mer fokus ligger på att utveckla den befintliga staden istället för att bygga ut på jordbruksmark så kommer nya tekniska lösningar, planeringsmodeller, exploateringsformer och samverkansformer att krävas av staden och dess organisation. Att experimentera med både fysiska lösningar och nya samarbetsformer blir en förutsättning för att kunna klara denna omställning.*

*Att växa inåt på redan urbaniserad mark kräver också mer planeringsresurser jämfört med byggande på jordbruksmark, såväl inom stadsbyggnadskontoret som inom övriga förvaltningar.*

**SDF Rosengård** anser att alla berörda parter - byggherrar och fastighetsägare, myndigheter, boende och näringsidkare - måste medverka i tidiga skeden i alla slags planeringsprocesser och nya former för samarbetet behövs. **SDF Centrum** påpekar att det

vid planeringen av en tätare stad krävs en stor portion delaktighet med öppna och breda planprocesser. Avvägningar av flera olika intressen och en öppenhet för kompromisser blir nödvändig. **Malmö Idrottsföreningars Samorganisation MISO** ser det som viktigt att föreningslivet och dess företrädare finns med vid all planering i vår stad och att det alltid i översiktsplaner ska finnas förslag på verksamhetsplatser som föreningarna har råd med. **Skanska Öresund AB** menar att när riktlinjer för stadsbyggnads- och arkitekturfrågor ska utarbetas kan detta prövas i olika former och att man som exploatör och byggherre gärna i tidigt skede vill vara med och engagera sig i dessa diskussioner.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Vid stadsomvandling finns det fler berörda intressenter vilket ställer krav på bredare och öppnare planeringsprocesser där alla berörda får möjlighet att delta och påverka.*

**Miljönämnden** instämmer i att existerande normer, regelverk och lagstiftning kan behöva "omprövas" för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling och att staden bör ifrågasätta sådan lagstiftning och försöka få till stånd lagändringar hos regering och riksdag. **Tekniska Nämnden** framhåller att gällande normer, värderingar och regler i stadsplaneringen har tillkommit för att bygga en god stad och inte upprepa tidigare misstag och därför inte bör undervärderas.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Som Tekniska Nämnden framhåller har det komplex av lagar, normer och traditioner som styr planering och byggande vuxit fram som reaktion på tidigare missförhållanden med syfte att skapa goda förhållanden och har i stor utsträckning varit av godo. Man kan dock inte bortse ifrån att de återspeglar den tid då de togs fram och därmed inte beaktar sådant som människans klimatpåverkan och de socio-ekonomiska förhållandena i dagens storstäder. Flera av de problem som städer brottas med idag, exempelvis med utglesning, stora avstånd och funktionsseparering är resultat av 1900-talets normer och värderingar inom stadsplaneringen och de har uppenbarligen inte slutat att influera. Regelverket behöver utvecklas så att det inte motverkar lösning av vår tids problem.*

## Process och utförandefrågor vid förtätning / markpolitik

**Tekniska Nämnden** framhåller att omvandling och förtätning i stor utsträckning berör privat mark och där är det svårare för kommunen att få kostnadstäckning för om- och utbyggnad av allmänna platser och service. Det är också svårare att påverka om och när en förändringsprocess kan inledas, och antalet aktörer blir begränsat. ÖP 2012 bör föreslå strategier för en aktiv markpolitik som redskap för stadens utveckling hand i hand med kommunens långsiktiga planering. Noteras bör dock att kommunens möjligheter till förvärv väsentligt försämrats de senaste åren genom Förköpslagens avskaffande och ändringar i Expropriationslagen. **MKB** anser att stadsbyggnadskontoret bör kunna disponera ett investeringskapital för marknadsoperationer (t ex fastighetsaffärer) enligt förebild från Köpenhamn, för att påskynda och stimulera utvecklingen mot levande stadsmiljö.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att kommunen skulle kunna föra en mer aktiv markpolitik och genom strategiska förvärv och försäljningar bidra till genomförande av översiktsplanens mål. Den organisatoriska formen för detta får övervägas men det viktiga är att översiktsplaneringen och markpolitiken samordnas.*

**Tekniska Nämnden** framför att det med tanke på de långa ledtiderna är det nödvändigt med överlappning och att planering inleds i god tid. Ett exempel är Nyhamnen, där förberedelser måste påbörjas många år innan Västra hamnen färdigställts. Kvarnby, Fortuna och Hemgården är andra områden där planeringen bör starta snart. Det innebär flera fördelar med att bygga ut ett flertal områden parallellt och att utbyggnaderna sker i



små etapper under längre tidsperioder. Utbudet av nya bostäder blir bredare och mer varierat, åldersstrukturen mer blandad och offentlig service blir inte ett akut problem.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** En överordnad strategi för utbyggnadsordning och etapper av den typ som tekniska nämnden skisserar blir en nödvändig del av en aktiv markpolitik enligt ovan. Synpunkten föranleder att den utbyggnadsordning som redovisas i samrådsunderlaget ses över inför utställningen.*

## Samhälls- och kommunalekonomiska aspekter

**SDF Rosengård** ser det som betydelsefullt att, så som samrådsunderlaget framhåller, göra strategiska satsningar för att skapa en positiv och självförstärkande utveckling i områden som idag betraktas som mindre attraktiva för investeringar. Skrivningen om att kommunen ska ta en aktiv roll för att initiera och stimulera till förtätningsprojekt är särskilt viktigt. Att detta följs av ett konkret exempel – ”ett stort och ambitiöst projekt kring Amiralsgatan genom Rosengård” förstärker planstrategins intentioner om att ge drivkraft till arbetet med Malmö som en attraktiv och hållbar stad. Även **Miljönämnden** lyfter fram det faktum att strategiska satsningar kan skapa en positiv och självförstärkande utveckling i områden som idag betraktas som mindre attraktiva för investeringar. I de fall där långsiktiga samhällsekonomiska vinster finns att göra bör staden vara berett att satsa skattemedel för att bidra till en utveckling av nya gator, torg och parker, och modifiera den modell där exploateringskostnader ska täckas av exploateringsintäkter. Det kan även handla om satsningar på kultur och miljö för att väcka intresse i områden. **Tekniska Nämnden** framhåller att exploatering av kommunens mark de senaste åren i genomsnitt har genererat reavinster om ca 200 mkr per år till gagn för kommunens ekonomi. Exploateringsekonomi vid framtida omvandling och förtätning får antas leda till väsentligt sämre möjligheter för Fastighetskontoret att generera reavinster, särskilt om fastigheter måste förvärvas, byggnader rivs, marken saneras o s v. Man kan inte utesluta att exploateringsverksamheten framöver måste drivas med betydligt sämre ekonomiskt resultat än idag.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** En bättre socio-ekonomisk utveckling i områden som idag betraktas som mindre attraktiva för investeringar och ett stadsbyggande med mindre klimatpåverkan är centrala mål för Malmös långsiktiga planering. Att komplettera och diversifiera Malmös glesa och ensidiga stadsdelar kommer från kommunalekonomisk synpunkt på kort sikt att vara dyrare än att bygga nya stadsdelar på jordbruksmark, men sett i förhållande till de värden som på längre sikt skapas i en tätare, mer blandad och mer integrerad stad kommer den högre initialkostnaden att vara väl motiverad. Det är en angelägen uppgift för kommunen att skapa finansiellt utrymme för den högre kommunalekonomiska kostnaden och bortfallet av reavinster från exploaterad jordbruksmark.*

**Tekniska Nämnden** anser att genomförandefrågorna måste få större fokus i planeringen vid omvandling och förtätning. Exploateringskostnaderna för t ex rivning och flyttning av byggnader, sanering av mark etc. kan bli betydande och analyser av marknadsförutsättningar, ekonomi och genomförbarhet måste vara en del av varje steg i planeringsprocesserna på ett helt annat sätt än hittills. **MKB** saknar resonemang om hur staden ska kunna attrahera riskkapital till fastighetssektorn och efterlyser en bred diskussion om hur en effektivare samverkan mellan plan- och marknadsmekanismerna kan nås. Ett sådant avsnitt bör avhandla såväl frågor där staden redan idag äger verktygen (stadsplanering, marktilldelning, markprissättning, parkeringsnormer) som frågeställningar som kräver ändrade regelverk på riksplanet (planprocesser, regler för andrahandsuthyrning och olika upplåtelseformer samt hyressättnings- och skattefrågor). **MKB** bidrar gärna med erfarenheter och förslag. Även **Skanska Öresund AB** menar att förändringar av existerande stadsmiljöer är ett svårare åtagande jämfört med nya ut-

byggnadsområden. För att lyckas med omvandlingar i existerande delar måste kommunen ta en mera aktiv roll för att skapa intresse hos fastighetsägare att investera.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är riktigt att genomförandefrågorna får större betydelse i samband med stadsomvandling och att detta fordrar både större uppmärksamhet i planeringsprocessen och nya former för samverkan mellan kommun, byggherrar, finansärer och förvaltare.*

**Tekniska Nämnden** anser att Malmö stad bör verka för att möjliggöra ett system för uttag av gatukostnader som är så transparent, förutsägbart och rättvist som möjligt för fastighetsägarna, samtidigt som full kostnadstäckning för kommunen garanteras. Ett förslag som diskuterats är en modell i analogi med den som gäller för allmänna VA-anläggningar, d v s. med självkostnadsprincip och taxa som reglerar kostnad för anslutning och nyttjande. Förslaget förutsätter ändring i plan- och bygglagen, och i avvaktan på detta måste Malmö stad inom ramen för nuvarande lagstiftning utveckla så rationella och ändamålsenliga modeller som möjligt för uttag av gatukostnader. **MKB** menar att kostnadsansvaret för infrastrukturinvesteringar i samband med exploatering behöver belysas mer ur såväl samhälls- som företagsekonomiska perspektiv, för att bästa kostnadseffektivitet ska nås.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** När dessa aspekter får en större betydelse i stadsbyggnandet blir det också viktigare att modellerna för kostnadsfördelning och kostnadsuttag är transparenta och rättvisa, och det är väl motiverat både att förbättra systemet inom nuvarande lag och att verka för moderniserad lagstiftning på detta område.*

## Fysiska förutsättningar för genomförande av förtätning

**Malmö högskola** påpekar att det behövs en strategi för hur allmän mark får belamras i samband med stadsförnyelse. Belamring eller annan inverkan på gator – ofta främst trottoarer – måste tidsmässigt vara minsta möjliga, och framkomligheten för alla trafikanter måste prioriteras högt under utbyggnadstiden. När tiden mellan rivning och byggstart blir lång kan provisoriska parker, tillfälliga byggnader eller idrott vara möjliga tillfälliga alternativ.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** När en allt större del av byggnadsverksamheten äger rum i befintliga stadsdelar och blir normala inslag i stadslivet blir det också viktigare att utveckla former för stadsförnyelsen som gör att livet kan fortgå och livskvaliteten bibehållas i omgivningen under byggtiden. Detta fordrar både kommunala strategier av den typ Malmö högskola nämner och genomtänkta arbetsformer hos entreprenörer.*

## Medborgarinflytande och medborgardialog

**Miljönämnden, Sociala resursnämnden, SDF Centrum, Särskilt yttrande Folkpartiet i SDF Fosie, Malmö högskola, Reservation från Moderaterna SDF Oxie, Nätverket Oxie Byar, Vänsterpartiet, Värnhems Byalag** framhåller vikten av att Malmö stad på olika sätt involverar och för dialog med malmöborna i det fortsatta arbetet med översiktsplanen. **Sociala resursnämnden** vill ha ett tydliggörande angående hur malmöborna kommer att engageras i arbetet med översiktsplanen. **Vänsterpartiet** och **Värnhems Byalag** poängterar att det är viktigt att dialogen inte kommer in för sent i planeringsprocessen. Medborgarna ska ges möjlighet till verkligt inflytande över helheten och inte enbart gällande finjusteringar. **SDF Hyllie** anser det angeläget att de nätverk som stadsdelarna byggt upp används. Stadsdelarna har förutsättningar att ge en greppbar skala och en känsla av sammanhang till invånarna. **Malmö högskola** erbjuder sig att bidra med kunskaper inom nya media för att kommunicera med invånare och besökare snabbt och effektivt.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Det är viktigt att malmöborna ska kunna ha inflytande på planeringen. Inte minst när den befintliga staden ska förändras blir detta en förutsättning för hållbara planeringsprocesser. Att skapa en mer inkluderande planeringsprocess är en utmaning för samhällsplaneringen och kunskap och metodik om detta behöver kontinuerligt utvecklas. Man bör sträva efter att involvera befolkningen så tidigt som möjligt i planeringsprocesserna, samtidigt är det en bedömningsfråga från fall till fall var i processen som det är mest värdefullt att involvera allmänheten. Instämmer att stadsdelsnivå kan vara en bra nivå för diskussion, men även här får det bedömas beroende på fråga/produkt vad som är en lämplig fysisk nivå.

Det har lagts relativt mycket tid och resurser på medborgardialog under samrådet för ÖP2012 och målet att nå malmöborna med en enkel information om översiktsplanen anses ha uppfyllts relativt väl. Antalet yttranden från privatpersoner är markant högre än under samrådet för ÖP 2000. Även under det fortsatta arbetet kommer malmöborna involveras men de exakta formerna för detta är ännu inte klara. Ett samarbete med Malmö Högskola om nya kommunikationsmetoder vore intressant och ska hållas i åtanke.

**SDF Kirseberg och SDF Rosengård** lyfter särskilt vikten av att barn och ungas åsikter om Malmös utveckling tas in i det fortsatta arbetet med den nya översiktsplanen, I detta sammanhang är det viktigt att utveckla underlag och metoder som är tillgängliga för stadens unga malmöbor och som skapar förutsättningar för det inkluderande arbetssättet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Barn och unga är en särskilt viktig grupp att involvera i planeringen eftersom de är stadens framtid och det är viktigt att tidigt skapa en kunskap och intresse för samhällsfrågor. Med Malmös unga befolkningsstruktur så utgör även unga en andelsmässigt stor del av staden. Under samrådet för Planstrategin var unga malmöbor en särskilt prioriterad grupp och flera insatser – t ex filmen om ÖP, utbildningsmaterial till skolklasser och en ung referensgrupp - var särskilt inriktade mot barn och ungdomar.

## Konsekvenser

**Länsstyrelsen** konstaterar att samrådshandlingarna har en mycket övergripande konsekvensbeskrivning och påpekar att det återstår för kommunen att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning. **Miljönämnden, Tekniska Nämnden** och **SDF Fosie** efterlyser mer konsekvensanalys och riskbedömning av strategierna. Tekniska Nämnden anser att en risk- och sårbarhetsanalys med fokus på klimatet bör göras och integreras i översiktsplanen. **SDF Kirseberg** efterlyser en konsekvensanalys i översiktsplanen utifrån olika flyttkedjor och scenarioutvecklingar samt alternativ för att möta dessa i förhållande till den förväntade befolkningsutvecklingen.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** I enlighet med gällande lagstiftning kommer en miljökonsekvensbeskrivning att bifogas utställningsförslaget. Därtill utarbetas i det fortsatta arbetet med översiktsplanen en effektanalys som ska väva samman ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter, ta ett brett samhällsperspektiv på Malmös utveckling, och visa på hur effekter och konsekvenser hänger samman och påverkar varandra, positiva såväl som negativa. I Dialog-pm 2008:2 "Klimatet havsnivån och planeringen" förs diskussioner kring sårbarhet p g a klimatförändringar. Frågan behöver dock kontinuerligt utredas vidare.*

## Övrigt

### Riksintressen

**Länsstyrelsen** framhåller att en av översiktsplanens viktigaste uppgifter är att redovisa områden av riksintresse och hur dessa värden långsiktigt ska säkerställas. Detta gäller också Natura 2000- områden. Det är kommunen som ska bedöma påverkan på riksintressets värden och redovisa hur dessa värden tillgodoses. Riksintressena har inte behandlats av kommunen i samrådsunderlaget.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunen kommer i utställningsförslaget att redovisa sin syn på samtliga riksintressen inom kommunen och hur de anses att säkerställas.*

### Farlig verksamhet, risker, skyddsavstånd m m

**Länsstyrelsen** påpekar att den kommunala planeringen ställs inför stora utmaningar då man önskar åstadkomma en blandad stad med verksamheter och bostäder; befintliga verksamheter har ofta miljötillstånd med föreskrivna skyddsavstånd. Kommunen bör sammanställa en lista över samtliga tillståndspliktiga verksamheter där det tydligt framgår om de är möjliga att inkorporera i den blandade staden och hur detta kan göras. De verksamheter som inte är lämpliga i en stadsmiljö bör kommunen ta kontakt med och föreslå nya lämpligare lokaliseringar. **Räddningstjänsten Syd** anger att det inom Malmö stad finns 16 anläggningar som av länsstyrelsen är klassade som farlig verksamhet enligt lag om skydd mot olyckor. Flera av anläggningarna är belägna i eller i anslutning till Malmö stads pågående och framtida omvandlings- och utbyggnadsområden, vilket kräver särskild hänsyn i samband med den vidare planläggningen av områdena. Anläggningarna bör nämnas i översiktsplanen då dessa kommer att ha en stor påverkan i den fortsatta planeringen. Utöver anläggningarna som är klassade som farlig verksamhet finns flera andra anläggningar som har hantering av farliga ämnen. Även dessa måste beaktas i den fortsatta planeringen. Ett generellt ställningstagande avseende befintliga industriers fortlevnad saknas i samrådsunderlaget. I samband med översiktsplanarbetet finns möjlighet att på en övergripande nivå ange vilka områden som ur riskhänsyn är lämpliga för olika typer av verksamheter samt riktlinjer för hur riskhänsyn ska beaktas. En djupare utredning om hur riskerna kan minimeras och säkerhetshöjande åtgärder optimeras utifrån de lokala förutsättningarna behöver tas fram. Räddningstjänsten Syd deltar gärna aktivt i arbetet med att ta fram en sådan strategi.

***Stadsbyggnadskontorets kommentar:** Kommunen är medveten om de utmaningar den funktionsblandade staden ställer på planeringen. Verksamhetsområden som är lämpade för farlig verksamhet kommer att redovisas som underlag i utställningsförslaget. Ett ökat regionalt synsätt vid lokalisering av svårplacerade verksamheter är också viktigt varför ett sådant synsätt kommer att fortsätta utvecklas. Att flytta pågående verksamheter för att möjliggöra blandad stad är ingen enkel manöver. Verksamheterna är i regel konkurrensutsatta och en flytt kan bli mycket kostsam. Ofta är en nedläggning av verksamheten det enda alternativet till att ligga kvar på befintlig plats. Den mest framkomliga vägen är att verksamheten istället vidtar säkerhetshöjande åtgärder inom anläggningen. Vilka dessa är skiljer sig åt mellan anläggningarna men ger många gånger bra resultat. Ger inte sådana åtgärder resultat och en flyttning av verksamheten inte är rimlig får verksamhetens säkerhetsavstånd tills vidare styra närliggande omvandlingsambitioner. I utställningsförslaget kommer ett underlag med både de tillståndspliktiga och icke tillståndspliktiga verksamheterna som bedriver farlig verksamhet att redovisas.*

**Länsstyrelsen** och **Räddningstjänsten Syd** framhåller att det i Malmö finns ett flertal transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen menar att det längs dessa ska göras en riskbedömning som avgör vilka riskreducerande åtgärder som är nödvändiga. **Rädd-**

**ningstjänsten Syd** framhåller att Länsstyrelsen i Skåne har utarbetat riktlinjer för riskhänsyn vid bebyggelse intill transportleder för farligt gods. Om skyddsavstånden som anges i riktlinjen inte avses att följas krävs att en lokal anpassning genomförs.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö stad har utarbetat och antagit en lokal bebyggelseram längs trafikleder rekommenderade för transport av farligt gods. Bebyggelseramen anger ett avstånd bortom vilket inga säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas. Planeras bebyggelse på kortare avstånd behöver en riskbedömning eller riskanalys genomföras. Malmös bebyggelseram avviker inte påtagligt från Länsstyrelsens utarbetade riktlinjer. Malmö stad avser att fortsätta följa sina lokala riktlinjer för att vidmakthålla en säker miljö för invånarna. Bebyggelseramen kommer att redovisas i utställningsförslaget.*

**Räddningstjänsten Syd** ser det som mycket positivt att utredningen om ett eventuellt yttre godsspår planeras i det fortsatta arbetet med översiktsplanen. Ett yttre godsspår kommer att möjliggöra en tätare bebyggelse i centralt belägna områden intill Kontinentaltalbanan då riskerna med transporter av farligt gods elimineras. Räddningstjänsten Syd deltar gärna i ett den fortsatta utredningen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Möjligheten att åstadkomma en yttre gods bana kommer att kvarstå i översiktsplanens utställningsförslag. Stadsbyggnadskontoret välkomnar ett deltagande av Räddningstjänsten Syd i ett fortsatt arbete med den yttre godsbanan. Det är dock oklart om en yttre gods bana medför att Kontinentaltalbanan helt befrias från farligt gods.*

**Länsstyrelsen** framhåller nya bostäder och verksamheter i området kring rangerbangården bara kan komma till om den riskanalys som gjordes 2002 vidareutvecklas. Det förekommer för närvarande en diskussion mellan trafikverket och räddningstjänsten angående en revidering av riskanalysen. Kommunen bör aktivt delta i arbetet som underlag till översiktsplanen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I samrådsunderlaget redovisas en inriktning om ett betydligt effektivare markutnyttjande norr om rangerbangården. Detta måste vägas mot den riskhänsyn som eftersträvas för att säkerställa rangerbangårdens funktion.*

**Statens Geotekniska Institut SGI och Sveriges geologiska Undersökning SGU** påpekar att ras och skred liksom kusterosion i vissa regioner kan vara en riskfaktor att räkna med. Stora områden utmed kusten är utfyllda och/eller utgör av anläggningar i form av kajer och hamnar. Förutsättningarna för ras/skred inom dessa områden är starkt beroende av fyllningarnas uppbyggnad och anläggningarnas konstruktion och status. Kommunen bör i sin översiktsplan redovisa sådana eventuella riskområden. Man bör även redogöra hur man tänker hantera dessa riskområden i planeringen.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Malmö kommun är förhållandevis fritt från områden med risk för ras. Samrådsunderlagets planeringsinriktning att bebygga redan urbaniserad mark på ett effektivare sätt, tillsammans med beslutet att inte bebygga mark som ligger lägre än +3 meter över medelhavsnivån, gör frågeställningen till mindre betydande.*

**Sveriges geologiska Undersökning SGU** framhåller att radon utgör en olägenhet för människors hälsa och att det alltid finns tillräckligt med radon i marken för att få in för mycket radon i en byggnad om konstruktionen är otät, även i så kallade lågriskområden. SGU rekommenderar att kommuner ser över och uppdaterar sina radonriskkartor och att det i översiktsplanen redovisas vilka särskilda hänsyn som bör tas med anledning av förhöjda radonrisker.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I Malmö är markradon inget större problem p g a att berggrunden till stor del består av kalksten och jordarten till övervägande del utgörs av en tät lera. En radonriskkarta kommer att bifogas översiktsplanen.*

## Geologi

Sveriges geologiska Undersökning SGU framhåller att geologisk information är ett viktigt underlag i kommunal planering för att kunna åstadkomma en ändamålsenlig mark- och vattenanvändning. Informationen utgör också ett användbart underlag för att uppnå en långsiktig och god hushållning med mark, vatten och råvaror. Det faller sig därför naturligt att geologisk information används som ett underlag för just översiktsplaner så att väl grundade beslut kan fattas inom samhällsplaneringen. SGU påpekar också att maringeologisk information är värdefull i utredningsarbeten för kustskydd och strategier för en hållbar utveckling av kust och hav. SGU anser att kommunen bör utvärdera och redovisa vilka olika typer av geologiska naturresurser som finns i kommunen, t ex bergmaterial (ballast), geoenergi, grundvatten, malm- och mineral samt torv. Även geologiska bevarandevärden bör redovisas. Kommunen bör även redogöra för hur de ställer sig till hur naturresurser och geologiska bevarandevärden ska hanteras utifrån vad som är lämpligt för en långsiktig hushållning med mark, vatten och råvaror och vilka behov som finns idag och i framtiden. Beroende på vilken typ av naturresurs det rör sig om bör behovsanalysen ha ett lokalt, regionalt eller nationellt perspektiv.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Geologiska förutsättningar och naturresurser är planeringsförutsättningar som kommer att redovisas som underlag till översiktsplanen.*

Sveriges geologiska Undersökning SGU påpekar att eftersom täkt av naturgrus på land omfattas av betydande restriktioner ökar intresset för att utnyttja marina sand-/grusavlagringar.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Marina sand- och grusavlagringar kan utgöra en resurs i en framtida materialförsörjning, men samma varsambet i förhållande till skyddande av värdefulla naturområden måste beaktas också till havs.*

## Utåtriktade samrådsaktiviteter

Målgrupper för det utåtriktade samrådet var politiker, myndigheter, tjänstemän i omvärlden, intresseorganisationer, företag och privatpersoner. Utöver detta hölls ett antal workshops, diskussioner och informationsmöten med tjänstemän i Malmö stads förvaltningar.

Målsättningen var att nå en betydlig del av stadens invånare med en grundläggande information om översiktsplanarbetet och dess huvudsakliga inriktning samt att få så många som möjligt att lämna synpunkter antingen genom diskussion eller skrivna yttranden. Utöver att öka antalet yttranden om planen var alltså en viktig aspekt av samrådet att lyfta och skapa ett intresse för stadens utveckling. En utgångspunkt var att alla som bor i en stad har en åsikt om stadens framtid och miljö. Under samrådet lades således stor vikt vid att göra frågorna i samrådsunderlaget / planstrategin förstäliga, intressanta och engagerande.

All information om översiktsplanarbetet, samrådsaktiviteter fanns tillgängligt på [www.malmo.se/op](http://www.malmo.se/op) där det också enkelt fanns möjlighet att skriva in synpunkter.

Aktiviteter under samrådet innefattade bl a:

- Tre seminariekvällar där olika tematiska frågor diskuterades med tjänstemän, politiker och experter.
- En kortfilm om översiktsplanen som fanns tillgänglig på internet (Youtube) och som användes i utställningar
- Två informatörer som under sommarmånaderna med en cykelriksha rörde sig mellan olika platser i staden och där mötte malmöbor för att diskutera frågor kring översiktsplanen och Malmös framtid.
- Informations- och diskussionsmöten för intresseföreningar och organisationer efter beställning
- Tematiska stadsvandringar
- En referensgrupp för unga som fick ge sina synpunkter på översiktsplanen
- Ett undervisningsmaterial till gymnasieskolklasser.
- Ett speciellt temanummer om översiktsplanen i *Vårt Malmö*
- Utställningar på Form/Design Center, medborgarkontor och Stadsbiblioteket

Totalt sett uppskattar Stadsbyggnadskontoret att omkring 40 000 personer har tagit aktiv del av samrådet genom seminarier, informationsmöten, utställningar, internet. Därutöver kommer alla de malmöbor som nåtts av artiklar i dagspress och *Vårt Malmö*.

### Sammanfattning av synpunkter från externa samrådsaktiviteter

Detta är en sammanfattning av synpunkter som kommit fram under de externa aktiviteter som arrangerades under samrådet. Syftet med dessa aktiviteter var att konsultera medborgare och övriga intressenter om innehållet i samrådsunderlaget/planstrategin genom personliga möten, dels i form av riktade informationsmöten, dels genom spontana möten ute i staden. Synpunkterna är alltså inte skriftliga remissyttranden utan har framkommit i diskussioner med kommunens tjänstemän. Sammanlagt har omkring 400 malmöbor deltagit i dessa möten.

### Konkretisera prioriteringar och begrepp

Många uttryckte att visionen för Malmö 2032 är positiv och speglar den framåtanda som kännetecknar staden. Att planeringen ska sätta människan i centrum tolkas som en viktig utgångspunkt. Däremot har många haft svårt att utläsa vad de viktigaste utma-



ningarna är för staden och vilka arbetsmetoder som ska användas för att lösa dessa. Vissa menade även att hållbarhetsbegreppet behöver klargöras för att förtydliga stadens intentioner.

### **Satsa stort på kollektivtrafiken**

Många underströk vikten av att göra stora investeringar i kollektivtrafiken för att minska bilanvändningen och göra staden så lättillgänglig som möjligt för alla grupper. Ytterligare skäl som uppgavs för en välutbyggd kollektivtrafik var minskade luftföroreningar och bullernivåer samt en säkrare trafikmiljö för fotgängare (genom lägre hastigheter och färre bilar i trafiken). Mer plats åt cykeltrafiken samt säkrare – och mer tydligt utmärkta – cykelvägar betonades som en viktig fråga för att fler ska välja cykeln istället för mindre miljövänliga transportmedel. Den eventuella utbyggnaden av ett framtida spårvägsnät uppfattade vissa som en urban kvalité som ökar tillgängligheten medan andra, främst äldre som minns det tidigare spårvägsnätet, befäror att rörelseförhindrade personers tillgänglighet kommer vara begränsad samt att spårvagnarna kommer vara för utrymmeskrävande i trafiken.

### **Skapa tydligare strategier för en mindre tudelad stad**

Idag beskrivs Malmö ofta som en tudelad stad med en del befolkad av välmående och resursstarka individer och en annan del präglad av utanförskap, fattigdom och kriminalitet. Många efterlyser tydligare strategier för hur Malmö ska hantera de växande klyftorna som, i många sammanhang, beskrivs som stadens främsta utmaningar att lösa. Hur kan stadsplaneringen bidra till att minska dessa klyftor när planeringen i så hög grad fokuserar på utbyggnadsområden som endast en del av befolkningen sannolikt kommer ha råd att bosätta sig i? Många upplever att det behövs tydligare strategier för hur de befintliga, så kallade miljonprogramsområdena och andra eftersatta områden, kan utvecklas och hur vi skapar en stad för alla malmöbor. I detta sammanhang understryks ofta vikten av att planera staden efter invånarnas behov i första hand istället för de behov som staden önskar attrahera.

### **Förenkla deltagande i planeringen**

Vissa efterlyser snabbare och enklare sätt att delta i planeringsprocesser på ett tidigt stadium och betonar att det är viktigt att uppmuntra lokala aktörer i dessa processer. Kommunen behöver bli bättre på att engagera exempelvis föreningslivet i stadens planer. Ett förslag för att bli bättre på att skapa bredare deltagandeprocesser är att finna innovativa lösningar på hur ny kommunikationsteknik kan användas för att nå ut till fler.

### **Behåll handeln nära medborgarna**

Många är kritiska till att staden tillåter ett så stort antal etableringar av storskaliga köpcentrum i stadens utkanter som utarmar närservicen i bostadsområden och begränsar utbudet av butiker i innerstaden. Detta skapar ett mindre levande stadsliv och sämre förutsättningar för en funktionsblandad stad. Tillgängligheten till handeln försämras betydligt för de grupper som inte har tillgång till bil eller som har begränsad rörlighet p g a andra skäl. Dessutom påverkar utlokaliseringen av handeln miljön negativt.

### **Skapa fler icke-kommersiella mötesplatser**

Många, särskilt unga, efterlyser fler platser inomhus som det är möjligt att uppehålla sig i utan att behöva konsumera några produkter, tjänster eller exponeras för reklam. Bib-

lioteken nämns ofta som goda exempel på den här typen av platser och kommunen uppmanas verka för att fler mötesplatser av det slaget skapas.

### **Verka för fler och billigare bostäder**

Tillgången till billiga bostäder är för många, särskilt unga och andra med lägre inkomster, ett centralt behov för att kunna etablera sig och skapa ett gott liv i staden. Kommunen uppmanas verka för ett större utbud av bostäder till skäliga kostnader för dessa grupper i hela staden och att blandade upplåtelseformer uppmuntras när ny bebyggelse planeras. Fler hyresrätter efterlyses ofta i denna typ av diskussion.

### **Skapa mer grönska och plats för rekreation**

Många underströk vikten av att skapa mer grönska och platser för rekreation i staden för att öka trivsel, trygghet och stadsliv. Vissa områden upplevs idag som i hög grad försummade när det gäller dessa kvalitéer. Flera pekar på möjligheterna att aktivera stråk och platser genom att exempelvis anlägga odlingslotter, lekplatser, utomhusgym, träd och rabatter på hårdgjorda ytor som idag upplevs som öde och otrygga. Ett förslag som framförts är att sänka ner parkeringsplatser under mark för att frigöra yta för dessa typer av ändamål

## Komplettering av Samrådsredogörelse för ÖP2012

### Svar till Stadsdelsfullmäktige Limhamn-Bunkeflo

Stadsdelsfullmäktige Limhamn-Bunkeflo anser att en av de viktigaste målsättningarna med den nya planstrategin är att skapa fysiska förutsättningar för en social hållbarhet och minska segregation och utanförskap. För att få substans i det sociala perspektivet behövs verktyg för att kunna mäta välfärd och social hållbarhet. Det välfärdsarbete som Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö bedriver samt en utvecklad välfärdsredovisning kan i detta sammanhang utgöra delar av sådana verktyg.

Malmö stad står för stora utmaningar när det gäller att skapa en hållbar stad ur ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv. Det är här viktigt att kommunens arbete sker i samverkan med forskningsaktörer inom miljö- och samhällsbyggnad samt social hållbarhet. Ambitionen ska vara att genom dialog och samverkan sprida information och kunskap i kommunen om befintlig forskning på området.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Samstämmigheten stor om att de sociala utmaningarna är av avgörande betydelse för Malmös utveckling. Som nämnts ovan kommer det att erfordras omfattande insatser på detta område. Stadsbyggandet kan på olika sätt bidra; exempelvis till att fler arbetstillfällen skapas, bättre livsvillkor och genom att överbryggade fysiska och mentala barriärer. Nya bostäder och nya verksamheter i monofunktionella områden med ensartade bostadsbestånd, bättre kollektivtrafik, fler platser för möten mellan människor i stadsrummet, lokalisering av attraktioner över hela staden m m kan bidra till en förbättrad situation.*

*Det arbete som utförs inom ramen för Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö kommer att bli en bra utgångspunkt för insatser och uppföljning. Samverkan mellan alla olika samhällssektorer är en nyckel för att få till stånd en hållbar utveckling i Malmö.*

Stadsdelsfullmäktige anser att barnperspektivet i översiktsplanen bör lyftas fram. För att nå en långsiktig social hållbarhet är det viktigt att ge barn och unga större utrymme i stadsplaneringen. Detta innebär, förutom att tillgodose grundläggande behov som barnomsorg och utbildning, att skapa trygga stadsmiljöer där barn och unga har möjlighet att leka, utöva fritidsintressen, ta del av kultur och uttrycka sig kreativt. En viktig del är även säkra gång- och cykelvägar till och från skolan.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *I samrådsunderlaget slås fast att målsättningen är att skapa stadsrum där alla känner sig inkluderade, oavsett ålder, kön, etnicitet, funktionshinder och så vidare. Att olika befolkningsgruppers behov tillgodoses i den kommunala planeringen är väsentligt och i det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer synpunkterna att beaktas och följas upp så att översiktsplanens möjlighet att bidra till jämställdhet, minskad diskriminering och en stad för såväl barn som äldre tas till vara. I planeringen av staden är detta ständigt aspekter att bevaka för alla kommunens förvaltningar.*

Stadsdelsfullmäktige menar vidare att en angelägen del i den fysiska stadsplaneringen är att skapa en tillgänglig stad där personer med funktionsnedsättning ges förutsättningar att vara fullt delaktiga. I planeringen av den offentliga miljön måste man förutse och förebygga hinder som gör det svårt för personer med funktionsnedsättning att vara aktiva och delaktiga kommuninvånare.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Som framgår i flera avsnitt av samrådsunderlaget är frågor om tillgänglighet och funktionshinder en viktig aspekt. Hela staden ska göras lätt tillgänglig för alla grupper i samhället. Tillgänglighet för människor med olika slags funktionsnedsättning behöver kontinuerligt förbättras och är en väsentlig aspekt i varje planeringsprocess.*

I förslaget till strategi för kommande översiktsplan framgår tydligt en huvudsaklig utbyggnadsstrategi för en tät, nära och blandad stad. Denna strategi har många fördelar i jämförelse med alternativet att låta staden växa utåt. Stadsdelsfullmäktige menar dock att man bör vara försiktig

med att alltför ensidigt i översiktsplan 2012 fokusera på att Malmö ska växa inåt innanför Yttre Ringvägen. Det är viktigt att även fokusera på stadsdelar i stadens ytterområden.

Limhamn-Bunkeflo är den stadsdel i Malmö där det, enligt befolkningsprognos 2011, under perioden 2011–2016 beräknas färdigställas störst antal nya bostäder. Limhamn-Bunkeflo är även den stadsdel som beräknas ha den största befolkningsökningen under denna period.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Det är riktigt att allt fokus inte ska läggas på att Malmö ska växa innanför Yttre Ringvägen. Huvudinriktningen är att Malmö främst ska växa inåt. De delar av Limhamn-Bunkeflo som är belägna utanför Yttre Ringvägen får sitt fokus bland annat genom utbyggnadsmöjligheter i Bunkeflostrand, Klagshamn och Tygelsjö, utvecklingen av Ekostråket öster om Bunkeflostrand. Därtill kommer utveckling av kollektivtrafikförsörjningen, som förbättrad kollektivtrafik till Klagshamn och spårförbindelse söderut med hållplatslägen i Västra Klagstorp och Tygelsjö med därtill kopplade utbyggnadsmöjligheter. Samrådsunderlaget betonar också betydelsen av att landsbygden utvecklas: målet är att öka utbytet mellan staden och landsbygden, slå vakt om produktionsresurser, värna kulturmiljö och landskapskvaliteter samt öka biologisk mångfald. Malmöbornas möjligheter att besöka och uppleva landsbygden ska förbättras och omlandet ska vara en arena för småföretagande där nuvarande näringsliv utvecklas och nytt kan tillkomma.*

Utbyggnadsområden där det planeras omfattande bostadsbyggnation är Limhamns hamnområde med Glasbruket och Cementen samt Elinegård vid Limhamns kalkbrott. I dessa områden är det angeläget med en tydlig strategi för att skapa en blandad bebyggelse med ett varierat utbud av bostäder, verksamheter, kommunal service och rekreationsområden. Det är vidare angeläget att den fysiska planeringen möjliggör ett brett och blandat bostadsutbud med olika bostadstyper för att motverka segregation.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *När det gäller att få till stånd en varierad bostadsmarknad är Malmö stads främsta verktyg planinstrumentet, markpolitiken och det allmännyttiga bostadsbolaget MKB. Samrådsunderlaget understryker vikten av att det i planeringen av nya bostadsområden eftersträvas en blandning av hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Ett annat sätt att verka för ett mer varierat bostadsbyggande är ett flertal byggherrar bygger inom samma kvarter.*

I översiktsplanen framgår vikten av att alla förvaltningar har en samsyn och gemensamma målbilder när det gäller att avsätta mark och hitta lokaler för utökad kommunal service. Stadsdelsfullmäktige anser att ett framgångsrikt genomförande av kommande utbyggnad av bostäder, verksamheter och kommunal service förutsätter metoder för en bredare samverkan och fördjupad dialog mellan stadsdelsförvaltningarna, gatukontoret, serviceförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen. Samordnat och parallellt arbete inom de respektive förvaltningarna måste ske för att effektivisera processerna och minska tiden för utbyggnad av kommunal service.

I planstrategin konstaterar man vidare att för att tillgodose det ökande behovet av lokaler för kommunal service behövs nya riktlinjer och nyskapande lösningar utifrån lokala förutsättningar. Man konstaterar även att behovet av tillfälliga skolor och förskolor kommer att öka och att samma kvalitetskrav måste ställas på tillfälliga lösningar som permanenta, samt att driften ibland måste tillåtas bli dyrare på grund av små enheter med lokaler i bostadshus med mera. Stadsdelsfullmäktige instämmer i detta resonemang och vill framhäva vikten av att berörda stadsdelsförvaltningar får ekonomisk kompensation för att kunna bygga ut och tillgodose ett ökat behov av kommunal service i takt med utbyggnaden. Detta då flexibla lokallösningar och nybyggnation medför ökade kostnader för verksamheterna i form av ökade lokalhyror.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Samrådsunderlaget framhåller behovet av en bred samverkan och djupare dialog vad avser frågor om mark och lokaler för offentlig service. Nyskapande lösningar krävs, exempelvis samutnyttjande av mark och lokaler, flexibla byggnader, utnyttjande av tak, förskolebussar m m. I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer dessa frågor att få särskilt fokus och kompletteras i utställningsförslaget bl a beträffande vård och omsorg. Den ekonomiska kompensation som efterfrågas av stadsdelarna är inte en fråga som behandlas i översiktsplanen men*

det är angeläget för kommunen att skapa finansieringutrymme för den högre kostnadsnivå som stadsdelarna pekar på.

*Sambällsservicen är viktig både för invånarnas dagliga liv och välfärd och för Malmö som attraktiv boendeort. När befolkningen ökar och när Malmö ska bli en mer koncentrerad och diversifierad stad ställs den kommunala organisationen inför nya utmaningar både när det gäller anläggningar och lokaler, kvalitet och innehåll. För att klara utmaningarna kommer det att behövas nya synsätt och modeller både för hur verksamheterna bedrivs, hur lokaler och institutioner ska utformas och för vad detta får kosta. Utställningsförslaget kommer att behandla sambällsservice mer utförligt men nya former på serviceområdet måste också utvecklas successivt i samband med att delar av Malmö omvandlas och förnyas.*

Stadsdelsfullmäktige ser det som angeläget att återvinning ingår i stadens allmänna service och är ett naturligt inslag i stadsbilden för att uppnå en ekologisk hållbar stad. Det krävs nytänkande inom detta område där man sätter individens vardag i centrum. De senaste åren har antalet återvinningsstationer blivit färre i Malmö, främst till följd av överklaganden och platsbrist. Denna utveckling måste vändas om stadens hållbarhetsambitioner och Malmöbornas rätt till en rimlig avfallshantering ska uppnås. För att uppnå detta måste behovet av mark för återvinningsstationer beaktas i stadsplaneringen och förvaltningarna inom kommunen måste samarbeta för att hitta nya beständiga platser.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Synpunkterna om plats för återvinning av olika fraktioner är relevanta och viktiga och kommer att beaktas i fortsatt planarbete. Frågan kan i översiktsplanen behandlas i form av planeringsriktlinjer som ska beaktas vid detaljplanering och strukturplaner. Fler större återvinningscentraler kan t ex lokaliseras i områden avsatta för verksamheter eller infrastruktur. Att peka ut lägen för lokala återvinningsbehållare är dock inte en översiktsplanefråga – lämpliga platser för lokal insamling i nya bostadsområden ingår i detaljplanearbetet. I övrigt hänvisas till ”Avfallsplan 2011–2015 för Malmö stad och Burlövs kommun”, och kommande handlingsplaner och policy inom avfallsområdet.*

En viktig del i översiktsplanen är att skapa förutsättningar för en trafiksäker stad. Malmö har flera stora huvudstråk med biltrafik, där man ofta kör i hög fart vilket inte skapar någon trygghet, säker gatumiljö. Stadsdelsfullmäktige menar att det är viktigt att man avlastar nuvarande genomfartsstråk och skapar attraktiva gaturum som inbjuder till en lägre, jämnare hastighet. Detta bör vara en framgång tydligt i det kommande trafikmiljöprogrammet.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Marken kring Malmös infartsleder har potential att rymma kompletterande bebyggelse. Detta kan ske utan att tillgänglighet och kapacitet i gatan minskas utan ambitionen är att skapa gaturum för upplevelserik vistelse och inte enbart för snabba transporter. Vilka gator som behöver gestaltas om, på vilket sätt och möjlig tidplan för detta är konkretiseringar som återstår. Barriäreffekterna kan byggas bort med åtgärder i själva gatan, men inte mindre viktigt är att bebyggelse och aktivitet kommer närmare och befolkar gatorna med människor.*

Ytterligare en förutsättning för en trafiksäker stad är att man prioriterar en god tillgänglighet med säkra och trygga gång- och cykelvägar. För att öka tillgängligheten för cyklister är det vidare viktigt att planera för och etablera såväl mindre som större cykelparkeringar på strategiska platser i staden.

I Planstrategin framgår fördelarna med en tätbebyggd stad koncentrerad till stationsnära lägen. En tät stad ger möjligheter för fler att välja transportslag som kräver mindre utrymme och med liten miljöpåverkan som att gå eller cykla. En utbredd stad leder till att fler blir beroende av bil. Stadsdelsfullmäktige anser att det är viktigt att man i översiktsplanen även tar hänsyn till stadens ytterområden när det gäller utbyggnad av cykel, gång- och kollektivtrafik. I dagsläget finns det i Limhamn-Bunkeflo brister i kollektivtrafiken. Daglig arbetspendling med kollektivtrafik är inte alltid möjlig, och barn, ungdomar och pensionärer har svårt att nå vårdcentral, fritidsaktiviteter med mera i olika delar av stadsdelen och staden. Boende i stadens

ytterkanter måste ges möjlighet att lämna bilen hemma och på ett miljövänligt och trafiksäkert sätt färdas inom staden och stadsdelen. Det är dessutom angeläget att kollektivtrafiken i anslutning till de framväxande bostadsområdena etableras i samma takt som invånare flyttar in. Tidigare undersökningar visar att människor som flyttar till områden där man är beroende av bil för att ta sig fram har svårt att ställa om till att åka kollektivt när det väl etableras kollektivtrafik i ett senare skede.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:** *Remissvaren ger konstruktiva förslag på åtgärder och inga åtgärdestyper bör på förhand uteslutas – bredare cykelbanor, dubbel- eller enkelriktade cykelbanor, fler cykelbanor i nya och förbättrade stråk längs huvudgatorna, i lokalgator eller i parkmiljö, bättre cykelparkering är alla åtgärder som kan ingå ett samlat åtgärdsprogram för trafiken och cyklingen. Befintlig cykelplan behöver tydligare arbetas ihop med riktlinjer och förslag på utbyggnadsordning i det fortsatta översiktsplanarbetet och därmed vägas mot prioriterade åtgärder för andra transportslag och för andra sektorer. En viktig aspekt är tydlighet, var man ska cykla, särskilt behöver detta förbättras i halvcentrala lägen. Det är varken önskvärt eller realistiskt att separera alla rörelser i olika plan. Det kommer också alltid att finnas stråk för cykling i lokalgator, där trafikmängder och trafiktempot då ska vara sådant att alla fordonslag kan blandas. Utvecklingen av cykelnätet bör inrikta sig på att öka sambanden inom staden och tätorterna, men också mellan tätorterna och den närmaste landsbygden.*

*I det fortsatta arbetet med översiktsplanen kommer utvecklingen av Klagshamn att studeras vidare, något som bland annat omfattar att kollektivtrafiken behöver förbättras innan ytterligare större områden läggs till de som redovisas i gällande översiktsplan. Detsamma gäller för stora utbyggnader i Västra Klagstorp och Tygelsjö.*