

ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYHAMNEN

Öp 2037

SAMRÅDSREDOGÖRELSE



Malmö stadsbyggnadskontor
Strategiavdelningen
Januari 2018



Innehåll

REMISSFÖRFARANDET	3
SAMRÅDSREDOGÖRELSEN	3
SAMRÅDET	3
SAMMANFATTNING	4
SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER	6
GENERELLA SYNPUNKTER	6
PLANENS HUVUDDRAG	9
BOSTADSBYGGANDE	11
ARKITEKTUR OCH STADSMILJÖ	11
SAMHÄLLSSERVICE	15
NÄRINGSLIV OCH HANDEL	18
KULTUR- OCH FRITIDSAKTIVITETER	20
GRÖN STAD OCH NATURMILJÖER	23
KLIMATANPASSNING OCH DAGVATTENHANTERING	25
TRAFIKMILJÖ FÖR EN ATTRAKTIV STADSDEL	28
LOKAL OCH REGIONALA TRAFIKKOPPLINGAR	34
RESURSEFFEKTIVT BYGGANDE OCH LOKALT PRODUCERAD FÖRNYBAR ENERGI	39
HÅLLBAR AVFALLSHANTERING	41
BULLER OCH LUFTFÖRORENINGAR	42
FARLIGA VERKSAMHETER OCH MARKFÖRORENINGAR	45
LEDNINGAR	48
RIKSINTRESSEN	49
PÅ LÄNGRE SIKT	53
GENOMFÖRANDE	55
KONSEKVENSER	63
KULTURHISTORIA	65
PLANPROCESS OCH FORTSATT ARBETE	66
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	67

Remissförfarandet

Samrådsredogörelsen

I denna samrådsredogörelse kommenteras framförda synpunkter och invändningar som inkommit på det presenterade samrådsförslaget. I samrådsredogörelsen är synpunkterna tematiskt sorterade i enlighet med samrådsförslagets disposition. Inkomna synpunkter och lämnade kommentarer har utgjort ett betydande underlag för de justeringar som genomförts och inarbetats i det nya utställningsförslaget. Samtliga yttranden finns i sin helhet återgivna i bifogad bilaga.

Samrådet

Översiktsplan för Nyhamnen, Öp 2037 (september 2015), godkändes för samråd av kommunstyrelsen den 15 december 2015. Samrådsförslaget var ute på remiss 1 februari 2016 – 2 maj 2016. Sista skriftliga yttrandet inkom den 1 november 2016.

Fullständiga samrådshandlingar har sänts till kommunens nämnder och styrelser, till närliggande kommuner, statliga verk och regionala organ, myndigheter, politiska partier, berörda fastighetsägare m.fl., sammantaget 110 mottagare. En folder som kortfattat beskriver planförslaget har utsänts till 241 mottagare, däribland konsulterföretag, forskningsinstitut, universitet och högskolor, företagsgrupper, intresseföreningar mäklare och media. Därutöver har flygblad delats ut till cirka 300 adressater inom planområdet med information om var planförslaget fanns tillgängligt. På projektets hemsida har planförslaget presenterats i sin helhet. Där har det också gått att lämna synpunkter på förslaget.

Planförslaget var utställt i Malmö stadshus, på stadsbiblioteket och i kommandanthuset vid Malmöhus slott. Vid utställningarna fanns det fullständiga planförslaget tillgängligt samt ett sammanfattande informationsblad som besökaren kunde ta med sig hem. Information har också givits under ett möte med allmänheten, den 17 mars 2016 i stadshuset.

Totalt har 89 skriftliga yttranden inkommit, varav 78 lämnade synpunkter på förslaget. Utav dessa utgjordes 24 av privatpersoner. Synpunkter och förslag har också mottagits under de möten som hållits med de boende

Lars Böhme och Kenneth Frykländer

Projektledare
Strategiavdelningen
Malmö Stadsbyggnadskontor

Sammanfattning

Samrådet har visat på ett brett stöd för planförslagets inriktning mot en nära, tät, grön och funktionsblandad stadsdel, med ett effektivt markutnyttjande och tydliga kopplingar till centrala staden. Ett flertal remissinstanser önskar samtidigt ett ännu effektivare markutnyttjande. Planen uppfattas som väl underbyggd och genomarbetad. Planförslagets övergripande stadsbyggnadsstruktur har mött få invändningar. Region Skåne anser att översiktsplanen på ett nytänkande sätt beskriver Malmös roll i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. Stadsbyggnadskontoret känner sammantaget ett stort stöd för att fortsätta planeringen av Nyhamnens omvandling, men förstår av remissvaren att kompletteringar behöver ske och att det finns ytterligare frågeställningar som måste redas ut innan planområdet kan tas i anspråk i sin helhet.

Länsstyrelsen är i grunden positiv till en vidareutveckling och förtätning av det stationsnära läget men pekar också på behovet av en tydligare redovisning av planförslagets konsekvenser på riksintresset för hamnen och godsbangården. Länsstyrelsen har därför tillsammans med CMP och Trafikverket initialt motsatt sig planförslagets intrång på riksintresseområdena. Länsstyrelsen och CMP framför också en oro över att hamnverksamhetens bullrande verksamheter kan komma att begränsas och efterlyser en bullerutredning. CMP och Sjöfartsverket är därutöver bekymrade över att den tilltänkta småbåtshamnen för fritidsbåtar kan komma att störa hamnverksamheten och ge sjösäkerhetsproblem.

Under samrådet har det framförts tvivel mot att planförslaget ska kunna leva upp till det övergripande målet att bidra till att skapa social balans i staden. Tekniska nämnden har dessutom framfört tveksamhet till möjligheten att åstadkomma billiga bostäder i Nyhamnen. Ytterligare studier av planförslagets möjligheter att bidra till en socialt hållbar utveckling, inte bara för Nyhamnen utan även för Malmö i stort, efterlyses.

För att uppnå en effektivare markanvändning föreslår ett antal remissinstanser, bland annat tekniska nämnden och ett flertal privata fastighetsägare, ett inslag av betydligt högre bebyggelse än de genomsnittliga 5 våningar som redovisas i samrådsförslaget.

Tekniska nämnden, Jernhusen och Wihlborgs önskar att det genomförs en utredning för att belysa handelns förutsättningar att verka i Nyhamnen och bland annat Unionen menar att näringslivets närhet och goda förutsättningar för samarbete med högskolan borde lyftas fram. Kulturnämnden med flera delar uppfattningen att temporärt nyttjande av fastigheter och utemiljöer är positivt, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv. Detta gäller både föreningsliv, ideell sektor såväl som institutionella kulturfunktioner.

Förskolenämnden och grundskolenämnden, med instämmande av servicenämnden och Jernhusen, önskar en plan för att säkerställa kommunal service i tid. Förskolenämnden önskar fler och större förskolor och grundskolenämnden önskar större grundskolor. Tekniska nämnden instämmer i detta. Remissinstanserna ger samtidigt stort stöd för samnyttjande av ytor mellan skolgårdar och parker.

Ett antal remissinstanser, bland annat tekniska nämnden, framför en oro för bilismens begränsade framkomlighet, medan bland annat miljönämnden anser att planförslaget tar sin utgångspunkt i ett bilsamhälle med allt för hög biltillgänglighet.

Utöver detta efterlyses ett antal fördjupade studier i det fortsatta arbetet, bland annat en vindstudie, en vattenkvalitetsstudie av Nyhamnsbassängen, en energistrategi, en övergripande riksanalys och en studie som redovisar behovet av ytor för dagvattenhantering. Länsstyrelsen och Trafikverket efterlyser en utredning över hur broarna över bangården kan komma att utföras. Länsstyrelsen, Region Skåne och

Myndigheten för samhällsskydd önskar också en redovisning av ett långsiktigt heltäckande havsskydd, inte bara ett skydd av Nyhamnen.

När det gäller genomförandet är det flera fastighetsägare som av olika skäl ifrågasätter den redovisade utbyggnadsordningen. Antingen borde tidssättningen av utbyggnadsetapperna vara mindre precisa, komma i annan ordning eller greppa över större områden. Briggen, Jernhusen, NCC, Schenker och Wihlborgs framför också att de gärna ser en kommunal förvaltningsövergripande projektorganisation som har huvudansvaret för genomförandet av planens intentioner.

Länsstyrelsen konstaterar att det saknas en fullständig miljökonsekvensutredning.

Några förändringar som har genomförts med hänsyn till inkomna synpunkter:

- Tydligare redovisning av hur planförslaget kan samverka med närliggande riksintressen för hamn- och järnvägsverksamheter.
- En utveckling av Nyhamnens potential att utvecklas till en socialt hållbar stadsdel.
- Ytterligare förtätning inom planområdet så att fler kan bo och arbeta i Nyhamnen samt ett tydligare förhållningssätt till byggnader som är högre än omgivande bebyggelse.
- En uppdatering av behoven av grundskolor och förskolor utifrån nya nyckeltal.
- En utvidgning av planområdet så att det inbegriper de föreslagna gång- och cykelbroarna över bangården och de nya föreslagna utfyllnaderna av hamnbassängerna.
- En redovisning av Malmö stads arbete med att få till ett ändrat resebeteende till förmån för miljövänliga trafikslag och ett starkt diagonalt rörelsestråk för fotgängare mot nordost som bidrar till att knyta större delar av Nyhamnen till centralstationen.
- En möjlig förlängning av kollektivtrafikstråket norrut till Mellersta hamnen och en komplettering av kapitlet ”På längre sikt” med en vägförbindelse mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen.
- En grön slinga runt Nyhamnsbassängen som uppmuntrar till fysisk aktivitet.
- Tydligare ställningstaganden kring vilka kulturhistoriskt intressanta byggnader och strukturer som ska bevaras.
- En redovisning av möjligheterna till ett mer långsiktigt och övergripande skydd mot höga havsvattennivåer.
- En omarbetning av Nyhamnens utbyggnadsordning.

Följande utredningar har efterlysts och genomförts:

- En bullerutredning för att studera hamnverksamhetens och järnvägsfunktionernas effekter på föreslagen bebyggelse och vice versa.
- En riksutredning med hänsyn till närliggande riskobjekt.
- En social hållbarhetsstudie om lärdomar från arbetet med Västra hamnen.
- En handelsutredning.
- En vindstudie.
- En förstudie om långsiktigt kustskydd.
- En stråkstudie och en gestaltningsstudie av de föreslagna broarna över bangården.
- En miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i 6 kap miljöbalken och som redovisar de viktigaste åtgärderna som behöver vidtas för att möjliggöra bebyggelse inom Nyhamnsområdet.

Synpunkter och kommentarer

Generella synpunkter

Länsstyrelsen i Skåne menar att det tydligt ska framgå att ÖP Nyhamnen förutsätts ersätta Översiktsplan för Malmö stad för aktuellt geografiskt område.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det kommer att framgå att översiktsplanen för Nyhamnen kommer att ersätta Översiktsplan för Malmö för det aktuella området.

Tekniska nämnden saknar en bakgrundsbeskrivning om Sveriges och Malmös växande befolkning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanens betydelse för att möta stadens ökande befolkning kommer att redovisas i förordet.

Stadsdelsnämnd Norr anser att översiktsplanen för Nyhamnen och översiktplanen för del av Kirseberg behandlar exploateringsområden som tillsammans kan förstärka varandra. Det vore klokt om de tydligare samplanerades.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen för Nyhamnen och översiktplanen för del av Kirseberg utgör tillsammans en stor planeringsinsats i nordöstra Malmö. Med tanke på områdenas gemensamma betydelse för denna del av staden drivs projekten parallellt, med samma projektledning och styrgrupp.

Jernhusen noterar att det i texten läggs stor vikt på Nyhamnens goda kollektivtrafikläge och anser därför att Malmö Centralstation ska inkluderas i planområdets avgränsning. *Jernhusen*, *Skanska Öresund AB*, *PRO Samorganisation* och *Anders* anser att de viktiga broarna över bangården bör inkluderas i planområdet. Planområdesgränsen söderut borde sträcka sig över kanalen från Malmö Centralstation och fram till Frihamnsviadukten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet kommer att utvidgas söderut så att även Malmö Centralstation och bangårdsområdet inkluderas. På så sätt inbegrips även de föreslagna broarna över bangården.

Anders framför att bangården borde bli smalare för att ge plats åt bostäder mellan kanalen och spårområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Området mellan Östra hamnkanalen och bangården innehas av Trafikverket och har med deras medgivande till delar upplåtits för gång- och cykeltrafik. Det pågår utredningar kring bangårdens framtida utveckling. Mycket tyder på att marken även framgent kommer att behövas för järnvägsändamål

Fastighets AB Briggen framför att de obebyggda fastigheterna Moränen 1 och Moränen 2, som ligger i Östra Hamnens sydvästra del eventuellt bör läggas in i FÖP Nyhamnens planområde för att få med dessa naturligt i planeringen av den nya marknivån.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen för Nyhamnen influerar närliggande områden längs hela sin avgränsning. Planområdet måste dock avgränsas och det kan medföra att det återstår flera olika handlingsalternativ för

framför allt de fastighetsägare som äger mark i anslutning till de delar som är föreslagna att utgöra de sista utbyggnadsetapperna. Det är viktigt att de som äger fastigheter i anslutning till planområdet för dialog med Malmö Stad om utvecklingsmöjligheterna för sina fastigheter.

Gösta Nydren framför att hamnen fortfarande är den överlägset bästa platsen för miljöstörande verksamhet som exempelvis busscentraler, och önskar inte att området förstörs med tärande privatbostäder. I samband med detta skulle ett stopp för privattrafik från Västkustvägen västerut införas. Då kan nyttotrafik ledas in och ut norrifrån via hamnen, och all privattrafik ledas in och ut via ringvägarna söder ifrån. Förslagen innebär att dagens genomfartsleder - Nobelvägen, Drottninggatan, motorvägsdelen från Sege, hela Värnhemområdet vid Hornsgatan kan minskas och bebyggas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret fick i maj 2014 i uppdrag av kommunstyrelsen att utarbeta en fördjupning av översiktsplanen för Nyhamnen. Motivet till detta var att den centrala marken skulle omvandlas för såväl bostäder som arbetsplatser, samt skol- och förskoleverksamhet.

Sjöfartsverket framför att den föreslagna utvecklingen i översiktsplanen medför en överhängande risk att Sjöfartsverkets operativa verksamhet inte längre kan bedrivas i befintliga lokaler/hamn område. Sjöfartsverket önskar dialog med Malmö stad, CMP och eventuellt Länsstyrelsen för att bringa klarhet i detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Sjöfartsverkets operativa verksamhet är viktig för sjöfarten. Det finns ingen intention att med planförslaget äventyra sjöfartsverkets verksamhet. Det står dock klart att ett antal verksamheter inom Nyhamnen på sikt kan komma att behöva finna en ny lokalisering. Att förverkliga översiktsplanens intentioner kommer dock att ta lång tid. Att redan nu avgöra vart dessa verksamheter finner bästa möjliga lokalisering går inte att utreda inom ramen för översiktsplanarbetet. Om och när ett sådant läge skulle uppstå för Sjöfartsverkets operativa verksamhet så kommer Malmö stad att vara behjälplig.

Länsstyrelsen i Skåne menar att handlingarna inte tillräckligt visar vilka intressekonflikter som uppstår mellan olika allmänna intressen. Det finns bland annat stora utmaningar i att säkerställa att bostadsbebyggelsen inom planområdet inte påverkas negativt av närliggande hamnområde, och att hamnverksamheten inte begränsas av bostadsutbyggnaden. Länsstyrelsen anser att planförslaget bör bearbetas så att ställningstaganden och riktlinjer för respektive område tydligt visar vilka åtgärder och hänsynstaganden som kan bli nödvändiga för att genomföra det som föreslås i planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen och översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer att redovisa de viktigaste åtgärderna som behöver vidtas för att möjliggöra bebyggelse inom Nyhamnsområdet utan att närliggande verksamheter äventyras.

Servicenämnden anser att det är föredömligt att ta med barnperspektivet i planen avseende trafikmiljön men detta borde synliggöras mer i övriga delar av planen också.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att se områdets utveckling utifrån ett barnperspektiv har varit viktigt vid framtagandet av planförslaget. Att framhålla vikten av en trafiksäker miljö är en del av detta. Barnperspektivet har också givits stor uppmärksamhet i kapitlet om kultur- och fritidsaktiviteter. Där omnämns

behovet av lekplatser, bollplan, pulkabackar, sporthall, bad med mera. Behovet av förskolor och grundskolor har tillgodosetts och ytterligare ansträngningar kommer att göras för att lyfta barnperspektivet i det kommande arbetet.

Fritidsnämnden anser att det är viktigt att planen bidrar till ökad fysisk aktivitet varför planen tydligare bör genomsyras av en hälsofrämjande stadsplanering.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget framhålls ett flertal planeringsriktlinjer som leder till fysisk aktivitet. Ytterligare planeringsriktlinjer kommer att tillkomma, bland annat ett förslag om en grön slinga som ska uppmuntra till rörelser runt Nyhamnsbassängen.

Pär Gustafsson önskar se en plan för social hållbarhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En stads sociala hållbarhet är av stort värde. I kommande planeringsprocesser för Nyhamnens olika utbyggnadsetapper kommer mer utförliga sociala konsekvensbedömningar att genomföras tillsammans med alla inblandade aktörer. Bedömningarna kommer att göras enligt den mall som finns framtagen av Malmö stad och som även identifierar hinder som finns och vem som har ansvar för att nå de sociala hållbarhetsmålen.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad, Greger Engström och Gunnar Nilsson anser att föreslagna gång- och cykelbroar inte räcker för att knyta Nyhamnen till övriga centrala staden. Bangårdsområdet borde istället däckas över i sin helhet med bebyggelse. KTH Arkitektur och samhällsbyggnad menar att tekniska förutsättningar, alternativa utformningar och kostnader för en sådan framtida överdäckning bör utredas då det sannolikt påverkar planförslagens lösningar. Även *Skanska Öresund AB* förordar exploateringslösningar som ger möjlighet till tydligare kopplingarna till Gamla Staden och Drottningtorget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet kommer att utvidgas så att även bangårdsområdet mellan centralstationen och Frihamnsviadukten inbegrips. En överdäckning av bangården bedöms dock inte som sannolik innan Nyhamnen är färdigbyggt, dels av kostnadsskäl och dels på grund av oklarheter angående bangårdens framtida ytbehov, för att till exempel hantera höghastighetståg. Idén om överdäckning kommer att införas under rubriken ”På längre sikt”, där redovisas den täta stadens utvidgningsmöjligheter bortom planförslagens tidshorisont. Planförslagens föreslagna bangårdsterrass har bland annat tillkommit och utformats för att kunna docka på en framtida överdäckning av bangården.

Tekniska nämnden och *Skanska Öresund AB* anser att planeringsriktlinjerna generellt är för detaljerade för en översiktsplan. Många av frågeställningarna kan med fördel hanteras i en gemensam framtida process. Tekniska nämnden exemplifierar med ”Träden ska med fördel planteras så att det finns träd med varierande ålder”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att synas med avsikt att ta bort planeringslinjer med omotiverad detaljeringsgrad.

Länsstyrelsen i Skåne anser att kommande handlingar ska redovisa en sammanvägd markanvändningskarta alternativt tydligt ange vilka kartor som tillsammans utgör den formella markanvändningskartan. Detta är särskilt relevant där intressekonflikter uppstår.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att redovisa en sammanvägd markanvändningskarta som åskådliggör de intressekonflikter som kan uppstå är inte görligt. En samlad karta med all denna information skulle bli oläslig. Det är av detta skäl Malmö stads kommuntäckande översiktsplan numera redovisar kartmaterialet digitalt så att olika kartlager kan läggas på varandra efter eget önskemål. Inom ramen för arbetet med översiktsplanen för Nyhamnen har detta inte varit möjligt. I översiktsplanen för Nyhamnen redovisas istället ett flertal kartor, som alla utgör en del av översiktsplanen.

Tekniska nämnden menar att förståelsen för innehållet i översiktsplanen försvåras av att många kartor är små och saknar skalstock.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En skalstock kommer att tillföras de större kartorna så att deras läsbarhet ökas. De små kartor som redovisas i marginalen är av principiell karaktär, varför det saknas behov av en skalstock.

Stadsområdesnämnd Öster önskar att även medverkande från andra förvaltningar än de tekniska presenterades som delaktiga vid framtagandet av planförslaget. Det skulle även med fördel beskrivas att Malmöbor, idéburen sektor och näringsliv har bidragit till planen, om så är fallet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I arbetet med översiktsplanen har en referensgrupp med representanter från kommunala förvaltningar ingått. En redovisning av dessa förvaltningar kommer att ske.

Planens huvuddrag

Miljönämnden menar att bilden över effektmål på sida 4 kan upplevas som något skev eftersom antalet punkter är begränsade. Miljönämnden skulle till exempel önska sig att den ekologiska (och sociala) aspekten kompletteras med effektmål om att främja en gång- och cykelvänlig stad samt att en del av stadens resiliens ökar genom en klimatanpassad utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Antalet effektmål är betydligt större än vad som ryms att redovisa i den enkla figuren på sidan 4, de utgör snarare ett urval. Att främja en gång- och cykelvänlig stad får anses ingå i effektmålet ”Främja miljöanpassade transporter”.

Miljönämnden, *Schenker Property Sweden AB* och *Skanska Öresund AB* anser att områdets koppling till vatten ytterligare behöver förstärkas. Detta kan ske exempelvis genom att vatten tas in i området, genom att de många parkerna kopplas ihop med vattnet, osv. *Tekniska nämnden* framför att springbrunnar i en större omfattning är både dyrt att anlägga och att drifta. Det bör vara möjligt att hitta andra lösningar som synliggör vatten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att utnyttja vattenförekomst och vattenassociationer i detta havsnära område. I det fortsatta arbetet med planförslaget kommer nya utfyllnader och kanaler att föreslås så att utökad vattenkontakt uppnås.

Stadsområdesnämnd Öster framhåller att det är positivt att fokus i planen läggs på områdets historia som en in – och utskeppningshamn. *KTH Arkitektur och samhällsbyggnad* menar att

möjligheten för picknic, grillning och urban odling och dess koppling till områdets historia inom livsmedelshantering upplevs som sökt. Det skulle snarare vara genom bevarande av byggnader, namnsättning och inriktning på verksamheter som denna koppling kunde bli tydlig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnens historik utgör en god grund i ambitionen att ge området en karaktär som skiljer sig från andra stadsdelar. För att uppnå detta redovisar planförslaget ett brett spektrum av åtgärder.

Tekniska nämnden och jagvillhabostad.nu framför att det i översiktsplanens övergripande mål står att "Nyhamnen ska bidra till att minska skillnaderna i sysselsättning, inkomster, utbildningsnivå och hälsa mellan olika stadsdelar i Malmö". Eftersom utjämning av skillnader inte görs genom fysiskt gestaltad stadsmiljö, utan genom ekonomisk fördelning så ställer de sig frågande till om en översiktsplan är rätt instrument för att utjämna skillnaderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen är inte det instrument som avgör områdets framtida hyresnivåer eller de boendes ekonomiska fördelning. Däremot kan översiktsplanen ange en strävan mot att uppnå sådana mål i de efterföljande planeringsarbetena. Det övergripande sociala målet om att minska skillnaderna mellan olika stadsdelar kan uppfattas som svårförståeligt och kommer att omformuleras.

Zandelinggruppen och Göran Tegenrot anser att det är en utmaning att göra den östra delen av Nyhamnen attraktiv men menar att markhöjningarna mot Västkustvägen är bra idéer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Markhöjningen mot Västkustvägen förväntas bidra till att öka attraktiviteten inom Nyhamnens östra del. Planförslaget redovisar ett antal idéer som tar tillvara nivåskillnaden. Det är dock svårt att redan i detta planeringsskede förutse alla de möjligheter en sådan åtgärd kan ge.

Unionen framför att många anser det viktigt att inte ha för långa pendlingstider till sitt arbete, i synnerhet om man är förälder med barn i förskole- och skolåldern. Det är därför bra att förslaget tar höjd för 6000 bostäder till de 13000 nya arbetstillfällena. *Andreas Lindén* menar att beräkningen om 6000 bostäder och 13000 sysselsatta borde bli högre.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett av skälen till att bygga relativt tätt inom Nyhamnen är att kunna erbjuda goda bostadsmiljöer i lägen som gör att färre får behov av att pendla långa sträckor till sitt arbete. I det fortsatta planarbetet kommer möjligheterna för ytterligare förtätning att studeras, utan att låta stadsbyggnadskvaliteter gå förlorade.

Jernhusen önskar ett tydliggörande av vilka målpunkter som kan finnas längs de föreslagna stråken och om målpunkterna förblir attraktiva året om. Det behöver även redovisas hur Nyhamnen kopplas till målpunkter i dess omgivning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas avseende målpunkter inom området och förtydligar hur barriärer till närliggande målpunkter ska överbryggas.

Bostadsbyggande

JM AB framhåller vikten av att uppnå en bra balans mellan olika upplåtelseformer och menar att det innebär att cirka 50% av byggrätterna ska utgöras av bostadsrätter eller äganderätter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget anger att det är viktigt med varierat utbud av bostadstyper, bostadsstorlekar och upplåtelseformer. En översiktsplan kan inte slå fast en slutligt fördelningen mellan olika upplåtelseformer.

Stadsområdesnämnd Norr önskar att det utöver hyres- och bostadsrätter i olika storlekar och prisklasser även prövas så kallade byggemenskaper.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många sätt på vilken tillkomsten av en byggnad kan processas. Planförslaget tar inte ställning till hur dessa processer ska gå till men det finns inget förslag som förhindrar bildandet av byggemenskaper.

Sociala resursnämnden vill framhålla att det är av stor vikt att det skapas ett blandat bostadsbestånd och att det även byggs billigare bostäder som fler har råd med så att bostadsmarknaden görs tillgänglig för fler. *Gösta Nydren* anser att planförslaget bekräftar och förstärker stadens bostadssegregation. *Tekniska nämnden, MKB* och *KTH Arkitektur och samhällsbyggnad* framför att kostnader för marksanering, iordningställande av allmän platsmark m.m. tillsammans med de attraktiva lägen som kommer att uppstå med närhet till hav och parkmiljöer medför att kostnaderna för samtliga bostadsformer kommer att bli hög. *Tekniska nämnden* menar att en annan strategi än den som föreslås i översiktsplanen bör övervägas, flyttkedjor som ofta uppkommer kan exempelvis frigöra bostäder i andra delar av staden till lägre kostnader. *KTH Arkitektur* och *samhällsbyggnad* menar att problematiken kring dessa frågor kunde få mer utrymme.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget anger tydligt att ett varierat utbud av bostäder med olika kostnadsnivåer, även låga, ska eftersträvas. Det finns flera olika tillvägagångssätt för att uppnå detta men det är först i samband med genomförandet som det bestäms hur det ska gå till och vilka kostnadsnivåer som kan uppnås.

Malmö högskola, jagvillhabostad.nu och *Lisa Ferguson* påpekar behovet av framförallt små och billiga hyreslägenheter till ungdomar. *jagvillhabostad.nu* menar att närheten till Malmö Högskola liksom närheten till centralstationen och det därmed korta pendlingsavståndet till Lund och Köpenhamn gör Nyhamnen idealiskt för bostäder för studerande. *Lisa Ferguson* förordar en modern version av studentkorridorer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget anger tydligt att ett varierat utbud av bostäder med olika kostnadsnivåer, även låga, ska eftersträvas. Planförslaget kommer att kompletteras med att närheten till högskolan och centralstationen gör området lämpligt för ett inslag av studentbostäder.

Arkitektur och stadsmiljö

Tekniska nämnden ifrågasätter lämpligheten att hålla sig till den s.k. Malmöskalan på fem till sex våningar i hela Nyhamnen. Resurser skulle sparas genom att bygga staden tätare och högre, och ingen annan plats i Malmö är lämpligare än Nyhamnen. Önskemål om att

utnyttja möjligheten att bygga högre än vad planförslaget anger framförs också av *Stadsområdesnämnd Öster, MKB, Fastighets AB Briggen, Jernhusen, Lantmännen Fastigheter, Limhamnbus Saltimporten AB, Schenker Property Sweden AB, Skanska Öresund AB, Volito Fastigheter AB, Zandelinggruppen, Andreas Lindén, Argjent Veliu, Johan Gröbn, Lisa Ferguson, Per-Ola Mjömark, Roger Sidenstam och Yash*. Zandelinggruppen framhåller särskilt önskemål om högre bebyggelse vid Västkustvägen, Argjent Veliu längs Hullkajen och Roger Sidenstam vill inte att de stora kryssningsfartygen ska dominera stadsbilden och föreslår att därför att Nyhamnspiren får ett stort och högt hus längs hela den sträckning där fartygen förtöjer. *Skönhetsrådet i Malmö* framför att om man håller sig till de föreslagna byggnadshöjderna på 5-6 vån och inte tillåter större avvikelser i takuppbyggnad än 10% så får man en sammanhållen och varierande byggnadshöjd. *Lotti Dorthé* anser att man ska vara extra varsam med höjd och täthet kring Kolgahuset och Bylgiahuset så att de fortfarande syns från havet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar inte att all bebyggelse ska hålla sig till den så kallade Malmöskalan. För att uppnå stadsrum med goda proportioner föreslås att bebyggelsen längs till exempel breda gaturum, bangården, stora parker och mot hamnbassängerna kunde vara högre. I det fortsatta planarbetet kommer principer för hög bebyggelse att tydliggöras.

Jernhusen anser att bebyggelsen närmst den storskaliga bangården tillåter och kräver stora volymer. Detta borde framhävas och förtydligas i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen. *Jernhusen* påpekar också att Illustrationsbilden sidan 10 och 11 är ej i enlighet med fattade beslut i Planprogram Pp6033 för området norr om Centralstationen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget finns en redovisning av hur bebyggelsen kan samspela med bangården. Planförslaget kommer att uppdateras i enlighet med pågående detaljplan för området mot bangården.

Tekniska nämnden anser att den kvartersstruktur som redovisas i översiktsplanen är alltför finmaskig. Ett typkvarter är 60 x 60 m, med ett våningsantal på 5-6 våningar. För att en tyst sida ska kunna uppnås i bostäderna bör kvarteren vara helt kringbyggda. Detta leder till små bostadsgårdar med dåliga ljusförhållanden. Finmaskigheten innebär också att det finns en tvärgata var 60 m, vilket medför att andelen allmän plats blir stor i förhållande till kvartersmarken. *Skönhetsrådet i Malmö* menar att många av kvarteren måste delas upp så att de inte blir alltför stora. Stora kvarter ger en tröttsam och händelsefattig miljö. *Andreas Lindén* ser gärna att kvarteren blir slutna eller halvslutna. *Per-Ola Mjömark* menar att erfarenheter visar att det inte går att åstadkomma en urban och tät miljö men friliggande huskroppar och förordar slutna kvarter med innergårdar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen omfattar ett stort område som kommer att kunna rymma flera olika sorters kvartersbildningar. Små och täta kvarter inom vissa delar av Nyhamnen bedöms som viktigt för att åstadkomma en varierad och innehållsrik innerstadsmiljö.

Skönhetsrådet i Malmö förespråkar korta fasadlängder, entréer mot gatan och butiker och allmänna lokaler i bottenvåningarna, så att en behaglig skala och omväxlande och intressanta miljöer kan skapas. *Andreas Lindén* och *Pär Gustafsson* ser gärna ett flertal tomter per kvarter. *NCC Property Development AB* anser inte att riktlinjen om korta fasader är självklar i alla lägen. Men med tanke på områdets identitet och industriella historia anser vi att även storskaliga element kan bidra till en spännande stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att den befintliga och i många delar storskaliga bebyggelsen bryts ner genom att låta den speglas i en bebyggelse med mindre skala och stor variation. Nyhamnen är dock stort och kommer även att kunna rymma nya storskaliga byggnader. Även dessa kan ges en variation i sitt uttryckssätt men detta avgörs dock i ett senare planeringskede.

Lunds universitet, Institutionen för Designvetenskaper framför vikten av att redan i tidigt i planeringsprocessen tar hänsyn till dem med kognitiva svårigheter och att det kan ske men en genomtänkt placering av byggnader, byggnaders höjder, siktlinjer mellan och över byggnader och andra ledtrådar i miljön så att det blir enkelt att hitta och orientera sig. Likaså bör områden och kvarter inte likna varandra för mycket så att det blir osäkert var man befinner sig. Affärer, bibliotek och andra funktioner bör finnas där personer utifrån miljön och tidigare erfarenheter förväntar sig att de ska finnas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att vidareutvecklas avseende orienterbarheten, bland annat kommer behovet av arkitektonisk variationsrikedom att poängteras.

Jernbussen framhåller att Nyhamnen bör bli en unik stadsdel där bebyggelsen signalerar karaktär och lekfullhet istället för att upplevas som en naturlig fortsättning av befintlig stadsbebyggelse. *Region Skåne* och *Skönhetsrådet i Malmö* önskar att det utarbetas ett särskilt gestaltungsprogram för att säkerställa Nyhamnens egna särdrag. *Andreas Lindén* och *Hans Loo* önskar en variation i områdets arkitektur.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avsikten är att Nyhamnen ska upplevas som lika centralt belägen som andra delar av staden som ligger på samma avstånd från centralstationen. I planförslaget anges att ett särskilt gestaltungsprogram ska utarbetas för Nyhamnen.

Tekniska nämndens erfarenhet är att det i praktiken mycket sällan fungerar med både kontor och bostäder i samma byggnad. Det efterfrågas nästan aldrig och det är mycket få byggherrar som har intresse av att bygga både bostäder och kontor i samma byggnad. Dessutom måste efterfrågan på kontor och bostäder finnas vid samma tidpunkt för att ett sådant projekt ska kunna genomföras. *Wihlborgs Fastigheter AB* vill poängtera att en funktionsblandad stadsmiljö inte innebär att flera olika verksamheter, t ex bostäder och kontor, behöver samsas inom samma byggnad då olika verksamheter ställer helt olika krav på den fysiska miljön och dess utformning. *Andreas Lindén* menar att det vore intressant med byggnader som rymmer såväl verksamheter, kontor och kostäder så att de inte ”dör” under vissa tider på dygnet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att blanda bostäder och arbetsplatser i samma kvarter ger en god funktionsblandad stadsmiljö. Det finns lika goda skäl att eftersträva funktionsblandningen med bostäder och kontor i samma byggnad. Det finns flera exempel på detta och att det gett gott resultat.

NCC Property Development AB noterar att den senaste skissen till planstruktur innebär en diagonal uppdelning av deras fastighet. De är positiva till att medverka i sådan reglering men förutsätter att de kompenseras på lämpligt sätt inom närområdet. Det framförs också en oro för att det kan bli svårt att lösa dagsljusförhållanden i de färdiga byggnaderna samt att det kan bli problem med orienterbarhet i stråken. *Jernbussen* föreslår ett starkt diagonalt stråk mot nordost från Rålsplatsen vid Glasvasen. *Wihlborgs Fastigheter AB* menar att tanken om en diagonal koppling från Centralstationen och ut i Nyhamnen kan vara en god idé

men läget och utförandet bör studeras för att inte hindra tidig utveckling av mark som redan är detaljplanelagd och som hade kunnat ge området en snabb start.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Efter samrådet har idén om ett diagonalt rörelsestråk för fotgängare prövats. Stråket avser att binda ihop Rälsplatsen vid Glasvasen med områdena nord öst om centralstationen.

Skönhetsrådet i Malmö framför att de gamla byggnaderna vittnar om områdets historia och är ofta mer spännande och personliga än nya byggnader. De värden som utpekade industribyggnader har bör beskrivas och förklaras utförligare, liksom deras betydelse i den planstruktur som föreslås. *Fredrik Andreasson* önskar en större förankring till områdets historia

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att bibehålla ett antal historiska byggnader som avspeglar Nyhamnens olika epoker är avgörande för att kunna ge området en egen och unik karaktär. Planförslaget kommer att vidareutvecklas med ett resonemang kring vilka byggnader som ur detta hänseende bedöms vara särskilt bevarandevärda.

Limhamnshus Saltimporten AB ser positivt på möjligheten att bygga om kulturhistoriskt värdefulla byggnader för bostadsändamål, liksom möjligheten till temporär användning i väntan på mer permanent användning. *Fastighets AB Briggen* betonar vikten av att befintliga byggnader inte står tomma utan kan användas och få ett nytt liv med nya verksamheter. För att möjliggöra detta måste man vara generös mot om- och tillbyggnader. *Lantmännen Fastigheter* konstaterar att planförslaget föreslår att silor ska åtminstone delvis bevaras och byggas om till bostäder. Lantmännen har en hel del erfarenhet av sådana ombyggnader och har med tiden erfårit vilka stora svårigheter som finns i sådana projekt. Att redan idag bestämma att dessa skall byggas om till bostäder är att gå lite för fort fram.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att befintliga byggnader inte står tomma. Det skulle ge Nyhamnen ett ödsligt och otruggt intryck. Byggnaderna kan användas för såväl tillfälliga som permanenta ändamål. På så sätt ökar också medvetandegraden om Nyhamnen hos dem som inte annars finner skäl att besöka området. En bevarad byggnad behöver inte bibehålla sin ursprungliga funktion för att bidra till områdets historiska karaktär. För att uppnå detta kan i vissa fall stora om- och tillbyggnader krävas. Ett exempel på detta är ombyggnader av silor till bostäder eller kontor.

Wibborgs Fastigheter AB framför att de platser som finns mellan husen inte får bli för stora för att bli befolkade, utan hellre delas till fler och mindre platser placerade i utstuderat goda lägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att Nyhamnen erbjuder platser av olika storlekar. De till synes små och "obetydliga" platserna är av stor vikt för att skapa gemytlighet i en stadsdel. Planförslaget kommer att kompletteras med vikten av att det skapas platser för vistelse i olika storlekar.

Pär Gustafsson framför att byggnaderna bör möta gatorna direkt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett direkt möte mellan byggnaderna och gatorna ger en stark stadskänsla. I vissa fall kan bebyggelsen ges en liten grön förgårdsmark och ändå ge ett stadsmässigt intryck. Planförslaget redovisar ett behov av ett gestaltungsprogram, med bland annat avsikt att studera dessa frågor.

MKB menar att integrerandet av t.ex. transformatorstationer i bostadshus inte är någon bra lösning, det är kostsamt och tar yta i anspråk som kan användas betydligt bättre.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Transformatorstationer bör integreras med byggnader där så är möjligt för att inte uppta yta på allmän plats- eller kvartersmark. Integration i andra typer av byggnader såsom parkeringshus eller verksamhetsbyggnader bör eftersträvas.

Samhällsservice

Förskolenämnden och *Tekniska nämnden* bedömer att antalet angivna förskoleplatser är underdimensionerat. Samrådsförslaget anger ett behov av ca 650 platser, baserat på nyckeltalet 0,1 barn/bostad. Traditionellt har nyckeltalen 0,2 (kortsiktigt) och 0,1 (långsiktigt) använts. Verkligheten har dock visat på brister i dessa nyckeltal. I Västra hamnen, 15 år efter starten, har visat på ca 0,15 barn/bostad. Det ger ett utfall på 900 barn i förskoleåldern i Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggandskontoret har tagit förskolenämnden och tekniska nämndens kommentarer i beaktande. Under det fortsatta planarbetet har därför ett nyckeltal på 0,2 förskoleplatser per bostad använts för att tillgodose det kortsiktigt förskolebehovet för varje utbyggnadsetapp. När bebyggelsen inom utbyggnadsetappen mognat så sjunker antalet förskolebarn. Eftersom utbyggnadsetapperna delvis bebyggs parallellt medför det ca 0,14 förskoleplatser per bostad när sista utbyggnadsetappen färdigställts. Stadsbyggnadskontoret har efter samrådet också använt det nya verktyget som kommunen har tagit fram för beräkning av antal förskolebarn i nybyggnadsområden. Både med de gamla nyckeltalen och det nya verktyget rymmer planområdet nu en överkapacitet av både skol- och förskoleplatser. Planförslaget kommer att justeras efter de nya beräkningarna.

Förskolenämnden anser att förskoleutbyggnaden ska ske med viss överkapacitet för att även fungera som avlastning för intilliggande områden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen utgör Malmös mest centrala och kollektivtrafiknära utbyggnadsområden. Det blir då särskilt viktigt att marken används effektivt. I utbyggnadsfaser kan Nyhamnens förskolor rymma fler elever än det egna behovet men målsättningen är inte att över tid tillgodose brister i antalet förskoleplatser som uppstått inom andra stadsdelar. Nyhamnen ska med marginal kunna tillgodose förskolebehovet, men marginalen ska i första hand utgöra en trygghet för att tillgodose det egna behovet.

NCC Property Development AB framför att de redan har påbörjad dialog med staden och gärna utvecklar en förskola i sitt projekt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av förskolor inom Nyhamnen kommer att bli stort. Det är viktigt med aktörer som proaktivt arbetar för att tillgodose den kommande efterfrågan.

Förskolenämnden önskar förskoleenheter som rymmer 150 till 200 platser vardera, om möjligt ännu större. Undantag kan accepteras men kompromisser får inte bli en huvudregel. *Tekniska nämnden* betonar att förskolorna ur ett kommunekonomiskt perspektiv bör rymma 6-8 avdelningar, vilket innebär 120-160 barn per förskola.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att förskolorna, inklusive förskolegårdar, rymmer 120 platser.

Grundskolenämnden och *Tekniska nämnden* bedömer att den angivna friytan per grundskoleelev är otillräcklig. Skolgårdarna i det presenterade räkneexemplet omfattar enbart 6000 kvm friyta. Det ger en friyta på 11,5 kvm/elev vid en skola på 525 elever. Elevernas utemiljö bedöms i förslaget kunna kompenseras med tillkommande 2000 kvm parkyta, som en form av utvidgning av skolgården, och då uppnås 15 kvm/elev. Grundskolenämnden vill betona att det i grundskoleförvaltningens lokalprogram anges att en F-6 skola med 21 klasser ska kunna rymma 630 elever, det ger ett ytbehov på 9450 kvm friyta. En skolbyggnad i tre plan ger ett avtryck på 2800 kvm, en gymnastiksal 1200 kvm och angöring m.m. 1500 kvm. Totalt ger detta ett behov av 15000 kvm. *Region Skåne* hade gärna sett att planen tydligare preciserar mål för friyta för barnen så att barnens behov för utevistelse säkerställs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Redovisningen av grundskolorna kommer att justeras så att skolgårdarna blir drygt 9500 kvm stora. De anvisade platserna kan då rymma grundskolor med 650 eller alternativt 780 elever. Friytorna för den mindre grundskolan blir 15 kvm/elev samt för den större grundskolan 12,5 kvm/elev. Samnyttjandemöjligheterna med närliggande park är inte inberäknad.

Tekniska nämnden framför att om grundskolorna ska inrymma mötesplatser såsom fritidsgårdar, så kommer det att medföra att skolorna behöver ta större ytor i anspråk. Bakgrunden till det är att grundskolor och fritidsgårdar har olika huvudmän och behöver olika funktioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är oklart huruvida fritidsgårdar kommer att inrymmas i grundskolorna eller ej. Grundskolornas slutliga innehåll kommer att klargöras i ett senare planeringsskede.

Grundskolenämnden anser att Nyhamnens grundskolor ska kunna kompensera för underskott av platser i närliggande områden, så som Gamla staden. Denna möjlighet lyfts mycket riktigt i planförslaget och anges vara ett skäl till att tidigt färdigställa skolorna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen utgör Malmös mest centrala och kollektivtrafiknära utbyggnadsområden. Det blir då särskilt viktigt att marken används effektivt. I utbyggnadsfaser kan Nyhamnens grundskolor rymma fler elever än det egna behovet men målsättningen är inte primärt att över tid tillgodose brister i antalet grundskoleplatser som uppstått inom andra stadsdelar.

Grundskolenämnden, Fritidsnämnden, Förskolenämnden, Tekniska nämnden, Stadsområdesnämnd Norr och *Servicenämnden* ser positivt på att skolbyggnaderna lokaliserats intill gröna strukturer och parker och att samrådsförslaget lyfter vikten av samnyttjande, både av skolornas lokaler och av skolgårdarna. Servicenämnden vill dock påtala att nyttjande av förskolegårdar utanför verksamhetstid för annan aktivitet erfarenhetsmässigt inte har fungerat särskilt väl och dess lämplighet bör därför utredas ytterligare i kommande detaljplanearbete.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att förlägga skolorna i anslutning till planerade parker ger goda möjligheter till samnyttjande mellan park och skolgårdsfunktionerna. Gator eller andra hinder ska undvikas mellan skolan och parken. På vilket sätt samnyttjandet mellan förskolegårdar och parkmark ska åstadkommas behöver utredas vidare.

Servicenämnden ser positivt på intentionerna med flexibla skolbyggnader, som innebär att en förskola med enkla medel kan fungera som skola och tvärtom. Eftersom verksamheterna på flera punkter ställer divergerande krav krävs ett fördjupat utredningsarbete tillsammans med berörda förvaltningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: För att uppnå flexibla byggnader som kan användas för såväl förskolor och skolor kommer ett samarbete mellan berörda förvaltningar att behöva ske. Stadsbyggnadskontoret ser gärna att servicenämnden tar initiativ till ett sådant arbete.

Grundskolenämnden noterar att samrådsförslaget anger att närheten till centralstationen kan göra planområdet lämpligt för ett profilgymnasium. Grundskolenämnden vill betona att närheten till en centralstation gör området minst lika lämpligt för en profilerad högstadieskola, som kan bidra till en ökad elevintegration i staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen tar inte ställning till om de föreslagna grundskolorna ska ges en särskild utbildningsprofil. Att anlägga ytterligare en grundskola, utöver de som föreslagits för att tillgodose Nyhamnens eget skolbehov, skulle medföra ytterligare krav på mark för skolgårdar, gymnastiksalar m.m. Det finns andra mer yteffektiva markanvändningar som bättre kan dra nytta av det stationsnära läget.

Servicenämnden anser att det är positivt med förskolor respektive skolor som byggs i 3 respektive 4-5 plan då det skapar yteffektivitet. Möjligheten att slopa kravet på parkeringsplatser på tomtmark bör dock utredas för att ytterligare effektivisera tomtnyttjandet i samband med byggandet av skolor och förskolor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Huvudregeln när det gäller tillgodoseendet av parkering är att det ska ske på tomtmark, det behöver dock inte ske på den egna tomten. Parkeringsbehovet kan till exempel lösas i ett närbeläget parkeringshus. Det pågår ett arbete med att ta fram en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm.

Servicenämnden anser att det är positivt att en vårdcentral planeras inom området. Det är även angeläget att tillgodose de bostadsbehov som finns från en åldrande befolkning, liksom behoven från grupper med speciella sociala behov. Planens förslag att integrera denna typ av bostäder i den övriga bebyggelsen är bra men planen måste ge utrymme för att även uppföra solitära innehållande LSS-bostäder och socialbostäder då det finns grupper/personkretsar med unik problematik som inte klarar av denna typ av integration. *Tekniska nämnden* framför att de 100 platser för LSS som finns redovisade i planförslaget är adekvata. *Stadsområdesnämnd Öster* anser att lite fokus läggs på just målgruppen äldre i planförslaget och önskar en mer beskrivande text om hur arbetet med LSS-bostäder och särskilda bostäder för äldre kommer utformas och prioriteras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I översiktsplanen föreslås att det förväntade behovet av 100 LSS-bostäderna ska vara integrerade med övrig bebyggelse. Med det menas inte att samtliga LSS-bostäder ska ligga utspridda var för sig inom området. Det kan också finnas inslag av särskilda fastigheter som enbart rymmer LSS-bostäder.

Näringsliv och handel

Fastighets AB Briggen ser gärna att andelen kommersiella byggnader är större än i Västra hamnen, eftersom pendlingsmöjligheterna är så mycket bättre till och från Nyhamnen. *Wihlborgs Fastigheter AB* framför att kommersiella lokaler behöver finnas i ett samband, inte för långt ut i området och inte för splittrat eller uppdelat.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: När Västra hamnen är färdigutbyggt så beräknas det finnas ungefär lika många boende som sysselsatta i området. Inom Nyhamnen som helhet beräknas ungefär samma fördelning komma att uppnås. Det ger en god blandning i ett så pass centralt läge. Att i allt för hög grad samla kommersiella byggnader utan inslag av bostäder riskerar att skapa otrygga stadsmiljöer efter arbetstid. Inom Nyhamnens olika delar kommer det naturligtvis att finnas variationer i andelsförhållandet mellan kommersiella byggnader och bostäder. Vissa platser inom Nyhamnen har dessutom extra goda lokaliseringsförutsättningar. Det gäller till exempel vid centralstationen, där det redan finns ett stort inslag av detta, och vid det blivande stadsområdescentrumet kring nuvarande Stockholmsmagasinet. Det finns också god potential längs bangården, mot Västkustvägen, längs Södra Frihamnskajen och längs Hans Michelsensgatan. Nyhamnen bedöms inte vara så stort att de kommersiella lokalerna kommer att uppfattas som utspridda.

Jernbussen är positiva till att enstaka kontorsetableringar större än 20000 kvm ska kunna prövas mot bangården.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det kommer att finnas möjligheter att pröva etableringar av stora kontorsfastigheter inom hela Nyhamnen men lokaliseringar längs Carlsgatan och längs södra Frihamnskajen kommer att poängteras i samband med justeringen av översiktsplanen.

Miljönämnden håller med om att mindre icke störande verksamheter skulle kunna finnas kvar i området. I kopplingen mellan den blandade staden och industriområdet i hamnen finns möjlighet att förlägga anläggningar som kan förbättra integrationen. Det kan vara en besöksanläggning/mötesplats, där restresurser används för att skapa ett socialt värde åt medborgarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I samband med utbyggnaden av Nyhamnen så kommer det att finnas goda möjligheter att skapa olika sorters mötesplatser, både permanenta och temporära.

SYSAV framför en oro över planområdets närhet till industriområdena i övriga hamnområdet, så som det redovisas under rubriken "På längre sikt". *SYSAV* anser det viktigt att förutsättningar för tunga verksamheter gäller under lång tid framöver.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Även om det fattas beslut om att fortsätta omvandlingen enligt det sätt som redovisas under rubriken "På längre sikt" så blir tidsperspektivet mycket långt. Samhällsutvecklingen hinner då förändras ett flertal gånger varför det är svårt att dra slutsatsen att verksamheterna inte har möjlighet att ligga kvar eller inte hinner få avkastning på investerat kapital.

Unionen och *KTH Arkitektur och samhällsbyggnad* framför att planområdets närhet till campus med utbildning och forskning kunde utnyttjas i högre grad. *Kulturnämnden* delar bedömningen att Nyhamnen kommer att attrahera kunskapsintensiva företag som går att

integrera i den mångfunktionella staden och som efterfrågar lägen i en spännande, central, stadsmässig och stationsnära miljö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att utvecklas och tydligare lyfta värdet och potentialen med närheten till Malmö högskola, bland annat dess betydelse för det framtida näringslivet i Nyhamnen.

Region Skåne och *Skönhetsrådet i Malmö* framför att sambandet mellan utvecklingen av kulturella och kreativa näringar och tillgången till lokaler med överkomliga hyror, talar för vikten av att slå vakt om tidigare industri- eller lagerlokaler. *Limhamnshus Saltimporten AB* är positivt till förslaget att möjliggöra tillfällig användning av fastigheter. *Hedvig Ledung* framför att befintliga byggnader ofta är attraktiva för kaféer, restaurang, kontor eller som aktivitetshus, vilket kan öka strömmingen av folk.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att bibehålla planeringsriktlinjen som anger att befintliga byggnader av kulturhistoriskt värde eller med karaktärgivande arkitektur ska kunna rymma ett flertal funktioner, bland annat företagande.

Tekniska nämnden noterar att lokaler i bottenvåningarna ska beredas plats i ungefär halva Nyhamnen. Redogörelse för vad som ska vara tvingande och vad som enbart ska vara möjligt är oklart. Frågan är om det inte vore lämpligare att prioritera och därmed koncentrera de kommersiella delarna till vissa utvalda områden och stråk. *Tekniska nämnden* noterar vidare att ett av målen för översiktsplanen är att utveckla och utvidga Malmö centrum. Handeln i centrum har stark konkurrens från köpcentra utanför centrum. Det borde konsekvensbeskrivas vad en utvidgning innebär för dagens centrum. *Jernbussen* anser att tydliga handelsstråk med strategiskt bra lägen, där köpkraften koncentreras är en förutsättning för handel med långsiktig bärkraft ska våga lokalisera sig i Nyhamnen. Genom att generellt planera för handel i bottenvåningarna riskerar köpkraften att splittras och underlaget inte bli tillräckligt stort. Att tidigt analysera och finna dessa starka samlade handelsstråk är en grundläggande faktor för att lyckas. *Stadsdelsnämnd Norr* ser positivt på idén med verksamheter i bottenplan på bostäderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har låtit genomföra en handelsutredning för att studera olika scenarier för Nyhamnens handelsutveckling. Planförslaget kommer att kompletteras och justeras efter den framtagna studien. Bland annat kommer handeln att i huvudsak koncentreras i zonen mellan centralstationen och Nyhamnens föreslagna centrum vid nuvarande Stockholmsmagasin. En annan mindre handelstyngdpunkt planeras vid gatukorsningen mellan Hans Michelsensgatan och den nya nordsydliga huvudgatan. Handelsutredningen visar att Nyhamnen inte utgör en konkurrent till nuvarande centrumhandel.

Hedvig Ledung önskar en utveckling som möjliggör för små butiker att öppna i Nyhamnen, så att inte utbudet blir för likartat i hela staden. Det skulle också vara positivt för kryssningsturisterna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har låtit genomföra en handelsutredning för att studera olika scenarier för Nyhamnens handelsutveckling. Planförslaget kommer att kompletteras och justeras efter den framtagna studien. Vikten av butiker av olika storlek kommer då också att poängteras.

CMP framför att om passagerarterminalen för kryssning ska inrymmas på bottenplan i en ny byggnad kan det bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av att använda tredimensionell fastighetsindelning kan eventuellt behöva studeras i ett senare planeringsstadium.

VA-Syd avfallsavdelningen önskar att kommande verksamheter i Nyhamnen stödjer en cirkulär ekonomi och hållbar konsumtion.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget är inriktat mot en hållbar stadsstruktur som ger förutsättningar för en hållbar konsumtion och cirkulär ekonomi.

Kultur- och fritidsaktiviteter

Fritidsnämnden framför att det är bra att översiktsplanen lägger fokus på ett jämställt utbud av fritidsaktiviteter för såväl kvinnor som män och flickor som pojkar. *Stadsområdesnämnd Norr* anser att det är viktigt att beslut om framtida kultur -och fritidsaktiviteter är väl grundade i statistik, forskning och undersökningar kring vilka behov som finns hos Malmöborna. Innovativa jämställda mötesplatser bör prioriteras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att kompletteras med behovet av jämställda mötesplatser.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad menar att den föreslagna konstgräsplanen är lovvärd men gynnar inte spontanidrott, utan kommer istället att vara uppbookad för föreningsdriven verksamhet. Överväg en annan lokalisering i annan stadsdel med god kollektivtrafik, kan i sig minska (upplevelsen av) segregation. Samtidigt frigörs mark för andra ändamål. *Fritidsnämnden* menar att det med tanke på antalet hushåll bör finnas minst två fotbollsplaner i området för att upprätthålla samma plantäthet som i övriga staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Med tanke på det centralstationsnära läget är det inte rimligt att redovisa mer än en fotbollsplan inom planområdet. Avsikten är att fotbollsplanen ska kunna användas för såväl skolornas som privata ändamål, inte bara av föreningsdriven verksamhet. Bollplanen ska även kunna användas för annat än fotboll.

Servicenämnden vill poängtera att det är viktigt att man vid detaljplaneringen av anläggandet av en fullskalig konstgräsplan beaktar den störande ljus- och ljudbild som anläggningen orsakar på boenden i närheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ljud- och ljusstörningar som orsakas av fotbollsplanen kommer att studeras i samband med detaljplaneringen av området. Det finns i dagsläget inget som talar emot möjligheten att anlägga en fotbollsplan i stadsbebyggelsen.

Fritidsnämnden framför att en klubbstuga i anslutning till en idrottsplats kan användas som mötesplats. Genom att ha café, tillhandahålla allmänna toaletter och duschutrymmen, hyra ut utrustning exempelvis till brännboll, pingis med mera kan man förstärka kopplingen mellan park och idrottsplats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Initiativ som skapar eller stärker samlingsplatser välkomnas. Översiktsplanen kommer att kompletteras med en skrivning om möjligheterna att vidareutveckla de idrottsliga mötesplatserna.

Fritidsnämnden och *Grundskolenämnden* anser att den planerade sporthallen ska placeras nära eller i omedelbar anslutning till skolbyggnaden. *Fritidsnämnden* anser att en sporthall, och en gymnastiksal vid de övriga två skolorna, bör räcka för att tillgodose stadsdelens behov.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att bibehålla planeringsriktlinjen om en sporthall och tydliggöra att det även tillkommer två gymnastiksalar inom Nyhamnen, en vid varje grundskola.

Fritidsnämnden önskar bredda utbudet av fritidsaktiviteter så att det även planeras för specialanläggningar för till exempel skateboard och parkour utomhus samt dans och kampsport inomhus. För att uppnå effektiva markanvändningar kan kreativa lösningar komma att krävas, till exempel kan en fasad användas som klättervägg.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att kompletteras med en önskan om innovativa yteffektiva specialanläggningar för fritidsändamål.

Kulturnämnden ser positivt på att placera en profilbyggnad för kultur på Nyhamnspiren. Kulturförvaltningen arbetar under 2016 med en förstudie angående ett nationellt demokrati- och migrationsmuseum. Nyhamnen skulle kunna vara en tänkbar placering för detta. Därutöver finns behov av ett framtida bibliotek och/eller kulturhus, eventuellt även ett framtida nytt Malmö Konstmuseum. *Tekniska nämnden* menar att det behöver utredas vidare om Nyhamnen är en lämplig plats för en profilbyggnad för en stor kulturell mötesplats. Idag saknas det ett djupare resonemang om bevekelsegrunderna för detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen har under flera olika skeden varit aktuell för olika sorters profilbyggnader. De platser som varit aktuella har dock varit kraftigt beroende av tidsperspektivet och vilken mark som då varit tillgänglig. Inom Nyhamnen finns det ett flertal goda lägen för profilbyggnader. Översiktsplanen kommer därför att justeras så att Nyhamnspiren inte särskilt pekas ut för detta ändamål.

Förskolenämnden framför att ett marinbiologiskt centrum med akvarier och möjligen undervattensmiljöer samt grundare hamnbassänger kan vara en stor tillgång för förskoleverksamheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är idag omöjligt att förutse vilka mötespunkter som kan komma att realiseras i Nyhamnen. Översiktsplanen kommer att kompletteras med möjligheten att skapa ett marinbiologiskt centrum.

Kulturnämnden noterar samrådsförslagets önskan att integrera byggnaden M2 i den stora parken och att byggnaden i samband med detta delvis skulle ges ett utåtriktat innehåll. Kulturnämnden vill uppmärksamma att M2 innehåller värdefulla kulturföremål och att fastigheten därför av säkerhetsskäl behöver vara inhägnad. En bearbetning av planen som tar hänsyn till detta behöver göras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att byggnaden M2 samspelar med den park som den kommer att bli en del utav. I samband med anläggandet av

parken kan tillbyggnader eller andra förändringar komma att ske vilket ger nya förutsättningar för att skapa ett sådant samspel.

Hedvig Ledung önskar en miljö där det finns möjlighet till spontandopp i havet från flera olika platser, inte bara från platser som är tillrättalagda för ändamålet. *Malmö Bastugille* ser gärna att det i detta attraktiva, havsnära område placeras en mötesplats i form av en bad- och bastuanläggning. *Lantmännen Fastigheter* önskar att det någonstans ska vara möjligt att anordna en konstgjord sandstrand med möjlighet till att sitta på strandcafé och se fartyg lasta och lossa. *Malmö högskola* anser att badplats eller bryggor i parkmiljö skulle göra området attraktivt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att havet blir tillgängligt för vattenaktiviteter. Det betyder bland annat att båtar eller andra vattenfarkoster kan komma att trafikera vattnet. Det är därför av säkerhetsskäl svårt att fastslå platser för eller ens förorda möjligheten till spontandopp. Översiktsplanen förordar bad från utpekad brygga eller kaj.

CMP och *Sjöfartsverket* framför att säkerheten för dem som besöker de planerade baden, marinan, flytande caféer m.m. måste beaktas. T.ex. kan kryssningsfartyg (eventuellt med assistans från bogserbåtar) behöva använda yttre delen av Nyhamnsbassängen för att kunna vända. Då kan ingen trafik med fritidsbåtar tillåtas i detta område. Dessvärre sammanfaller också den tid då flest fritidsbåtar används med kryssningstrafikens högsäsong. En särskild utredning av sjösäkerhet kommer att krävas i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen föreslår inga bad, marina, flytande caféer eller likande i de delar som trafikeras av kryssningsfartygen. Trafiken med fritidsbåtar kan komma att behöva regleras om de kommer i konflikt med kryssningsfartygen vid hamninloppet. Översiktsplanen kompletteras med en skrivning kring riskerna med detta och att det kan behövas en utredning om sjösäkerheten.

Skånes Båtförbund framför att när Båtklubben Malmöhus var tvungen att avvecklas från Norra hamnen så uttryckte Malmö kommun att klubbens möjligheter till ny hamn skulle beaktas senare. I samband med den föreslagna översiktsplanen borde därför Båtklubben Malmöhus kunna återuppstå som en allmännyttige och ideell hamn i denna stadsdel. *Malmö högskola* menar att en småbåtshamn i området är ett trevligt inslag vid Nyhamnsbassängen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen fastställer varken vem eller vilka som ska äga och driva den föreslagna marinan. Sådana ställningstaganden sker i ett senare skede.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad menar att det finns en motsättning i att vilja öppna upp hamnområdet men samtidigt föreslå anläggandet av marina/marinor då dessa är ett sätt att privatiseras/låsa vissa delar av hamnområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns flera exempel där småbåtshamnar inte betraktas som ett privatiserande av hamnområdet, det gäller till exempel Dockan i Västra hamnen. En öppen småbåtshamn utgör snarare ett besöksmål och utgör ett positivt inslag i miljön.

Malmö Wake Park föreslår en kabelpark för wakeboard och vattenskidor i Nyhamnsbassängen för att tillfredsställa översiktsplanens önskan om vattenanknutna

aktiviteter. Nyhamnsbassängen blir då en multifunktionell plats med aktiviteter som vattensporter, bad och marina samtidigt som det ger Nyhamnen en unik attraktion.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I översiktsplanen välkomnas olika sorters vattenaktiviteter i Nyhamnsbassängen, under förutsättning att de inte förhindrar andra önskvärda aktiviteter såsom småbåtstrafik eller bad. Huruvida wakeboard är ett lämpligt inslag i Nyhamnen kommer att behöva utredas närmare i egen ordning.

Grön stad och naturmiljöer

Tekniska nämnden önskar att planförslaget hade kommit längre när det gäller preciseringarna beträffande var och hur, antalet m² samt kvaliteten på parkmark/gröna miljöer ska tillgodoses. Det vore också bra om de viktigaste och samtidigt mest genomförbara målen lyftes fram.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En högre preciseringsgrad angående läge och storlek kommer att preciseras i utställningsförslaget. Parkernas kvalitéer och målsättningar beskrivs i översiktsplanens riktlinjer.

Schenker Property Sweden AB ställer sig frågande till att en stor park förläggs i områdets utkant istället för mera centralt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö centralstation utgör en viktig kollektivtrafiknod kring vilken marken bör användas yteffektivt. Planförslagets övergripande struktur bygger på att Nyhamnens västra delar drar fördel av närheten till vattnet (blåa värden) och att de östra delarna istället erbjuds större sammanhängande parkmiljöer (gröna värden). Den åsyftade Frihamnsparkens läge har fördelen att parken på längre sikt kan utvidgas norrut om stadsutvecklingen går i den riktningen.

Malmö högskola och *Stadsområdesnämnd Norr* framhåller vikten av att utveckla många små kvartersnära lekparkar och parktytor, så kallade squares, så att grönska kan anläggas inom hela planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att små kvartersnära lekparkar och parktytor har stora värden och kommer tydliggöra detta i det kommande utställningsförslaget.

Tekniska nämnden, *NCC Property Development AB* och *Skönhetsrådet i Malmö* framför att den föreslagna omvandlingen av Jörgen Kocksgatan från renodlad gata till en grön länk är positiv. *Fastighets AB Briggen* ser problem med det öst-västliga parkstråket längs nuvarande Jörgen Kocksgatan om man inte placerar en viktig målpunkt i öster. Utan sådan målpunkt förespråkas istället ett nord-sydligt stråk. *Schenker Property Sweden AB* och *Wihlborgs Fastigheter AB* är frågande till att anlägga ett grönt huvudstråk längs Jörgen Kocksgatan, som är så brett som 40 meter. *Wihlborgs Fastigheter AB* menar att parkstråket kan komma att bli en barriär istället för att bidra till att knyta samman staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Grönstråket i Jörgen Kocksgatan kommer att bli en viktig grön gång- och cykelkoppling mellan stadens östra och västra delar norr om centralstationen. För att förstärka detta kommer det i grönstråkets förlängning att föreslås en ny gång- och cykelbro över Inre hamnen och vidare

västerut genom Västra hamnen. Grönstråket måste förses med en viss bredd för att kunna fyllas av det utbud av olika funktioner som behövs för att det ska kunna utvecklas till en samlande plats för dem som bor i området. Grönstråket ska dessutom lämna plats för omhändertagandet av större mängder dagvatten vid extrem nederbörd och tillåta bilar att angöra intilliggande fastigheter. Att grönstråket ska kunna varieras i bredd kommer tydliggöras i utställningsförslaget.

Tekniska nämnden menar att den omfattande trädplantering som föreslås längs Jörgen Kocksgatan kräver ytterligare studier om hur den ska kunna genomföras. Gatan innehåller en stor mängd ledningar som påverkar omfattningen och utbredningen av föreslagen trädplantering. Inspirationen från Kungsgatan antyder också att det ska vara rader med en och samma art, vilket gör miljön väldigt sårbar för skadegörare och växtsjukdomar. En blandad plantering är betydligt mer robust. Istället för 4 trädrader skulle gatan kunna utformas med en variation med öar av träd. Det ger möjlighet att använda olika arter som ger olika karaktärer på planteringen, samt möjligheten att arbeta med sekvenser av olika typer av aktivitetsytor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den slutliga utformningen av Jörgen Kocksgatans grönstråk och de åtgärder som krävs för att åstadkomma detta kommer att behöva studeras vidare.

Tekniska nämnden menar att riktlinjen om god biologisk kvalitet i gröna och blå områden bör omformuleras. Att skapa skyddade livsmiljöer för regionalt förekommande vilda arter kan inte vara syftet med Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vid anläggning av gröna miljöer ska hänsyn tas till möjligheten för etablering av regionalt förekommande vilda arter. Detta utesluter dock inte även andra gröna och blå miljöer.

Tekniska nämnden noterar att det i översiktsplanen står att extensiv skötsel av vissa områden har positiv effekt på den biologiska mångfalden, vilket är sant. Det finns dock en risk för att ”extensiv skötsel” tolkas som billigare skötsel och att detta i sin tur får konsekvensen att mindre skötselanslag avsätts för att sköta de gemensamma ytorna. Texten om extensiv skötsel bör därför strykas och istället bör det anges vilka biotoper som bör finnas i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen av extensiv skötsel behöver tolkas som ”billig skötsel”. Att ange vilka biotoper som bör finnas inom Nyhamnen är allt för detaljerat för att rymmas i en översiktsplan och i allt för stor utsträckning föregripa efterföljande planeringsarbeten.

Tekniska nämnden påpekar att begreppet konnektivitet inte kan användas frikopplat från det mål som ska uppnås. Det finns ingen generell konnektivitet, det vill säga en struktur som passar alla. Olika växt- och djurarter har olika behov. Antingen måste det preciseras vilka mål som ska uppnås med konnektivitet och vilka krav som ställs för att nå målen, annars bör begreppet strykas ur texten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Konnektivitet är viktigt för växt- och djurlivet. Där konnektivitet är genomförbart bör det planeras för detta. Att ange vilka växt- och djurarter konnektiviteten ska gynna är allt för detaljerat för att rymmas i en

översiktsplan och i allt för stor utsträckning föregripa efterföljande planeringsarbeten.

Fredrik Andreasson har noterat att det brukar finnas flera hundra duvor vid spannmålssilorna och undrar om det går att bibehålla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Duvorna vid silorna finns på grund av denna specifika verksamhet och en stor andel av dessa djur kommer säkerligen att välja andra platser då silorna försvinner.

Tekniska nämnden menar att det kan finnas en konflikt mellan urban odling, som kräver yta och ljus, och målet att bygga tätt, högt och att ha ett stort antal träd. Om det ska gå att genomföra odling bör det i ett tidigt skede finnas platser identifierade där det är möjligt och lämpligt att odla. Annars bör text om odling strykas. *Stadsområdesnämnd Norr* framför att stadsodling bör beröras på ett mer systematiskt sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsodling kan vara väldigt varierande från kolonistugor och odlingslotter på kommunalmark till temporär användning eller på kvartermark på gårdar eller tak. Planförslaget syftar på en positiv attityd mot stadsodling och detta kommer att förtydligas i utställningsförslaget.

Peter Christiansén pekar på vikten av grönska i form av träd på kajområdena, annars upplevs de som för hårda. *KTH Arkitektur och samhällsbyggnad* framför att växtligheten i det föreslagna nord-sydliga grönstråket på Skeppsbron inte får förta bebyggelsens historiskt marina och representativa koppling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagets intention är att stadens grönska ska kunna möta havet, bland annat i form av trädplantering. Trädplantering längs med Skeppsbrokajen har varit planerat under en längre tid och det är svårt att se att planteringen skulle förta bebyggelsens historiska, marina och representativa koppling.

Klimatanpassning och dagvattenhantering

Region Skåne hade gärna sett att de långsiktiga effekterna av havsnivåhöjningen, och förutsättningarna att klara området i det framtida klimatet, beskrevs mer ingående. *Länsstyrelsen i Skåne* och *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* menar att det är nödvändigt med en utförligare redovisning av kopplingen mellan de skydd som redovisas för Nyhamnen mot höga havsvattenstånd och de som ingår i stadens långsiktiga plan för att skydda hela kommunen. Det är också nödvändigt att den etappvisa utbyggnaden förhåller sig till risken för översvämningar och utbyggnaden av skydd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en förstudie om kustskydd för hela kommunen. Förstudien visar att det på sikt är möjligt att med olika typer av åtgärder skapa ett sammanhängande kustskydd. Eventuellt kommer hamnområdena och stadens centrala delar att skyddas av yttre skyddsportar. Planförslaget kommer att kompletteras med en hänvisning till genomförd studie och med en redovisning av hur det bidrar till att skydda Nyhamnen. Slutlig placering och utformning av skydden kommer att utredas vidare tillsammans med fördjupade studier där finansiering, ansvar och tekniska lösningar specificeras och inriktningsbeslut tas. Det lokala kustskyddet av Nyhamnen

kommer att förtydligas och bearbetas vidare i planförslaget. Behovet av åtgärderna mot höga havsvattennivåer bedöms inte äventyra planförslaget.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad menar att planförslagets mål att klara tillgänglighet m.m. vid en höjning av havsnivån till 3 meter över ett dygn, det vill säga inte för en varaktig höjning, behöver utvecklas för den här typen av vattennära lägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har låtit ta fram ”Plan för Malmös vatten” med avsikt att bland annat redovisa ett förhållningssätt mot höga havsvattenstånd. Den utgör underlag för översiktsplanen. En havsvattennivå på 3 meter förväntas bara inträffa undantagsvis. Föreslagna skydd är planerade för dessa temporära havsnivåhöjningar.

Tekniska nämnden menar att det är oklart varför det föreslås att Nyhamnen ska vara ett ”showcase”-område för klimatanpassning avseende havsvattennivåer. *Sociala resursnämnden* är positivt till att innovativa lösningar lyfts fram för att möta klimatförändringar, vilka också kan verka som inspiration för andra områden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen rymmer områden med olika förutsättningar att möta höga havsvattennivåer. Delar av området kan fyllas upp innan de bebyggs medan andra redan är bebyggda och behöver skyddas på ett annat sätt, till exempel med olika former av murar. Från vissa kajer är det särskilt viktigt med havskontakt, varför en acceptans för temporära översvämningar kan prövas, förutsatt att åtgärder vidtas på nya och befintliga fastigheter så att de inte skadas. Sammantaget ger Nyhamnen en möjlighet att pröva en rik flora av skyddsåtgärder mot temporärt höga havsvattenstånd.

Tekniska nämnden anser att det är svårt att förstå den praktiska och ekonomiska innebörden av redovisningen av skydden mot havsvattenhöjningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas ett antal olika beprövade principlösningar. Ytterligare studier kommer att behövas, bland annat avseende de ekonomiska konsekvenserna. Behovet av åtgärderna mot höga havsvattennivåer bedöms inte äventyra planförslaget.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad menar att det är oklart om åtgärderna mot havsvattenhöjningen också innefattar skydd för VA och ledningssystem, transformatorer och andra anläggningar som påverkas av översvämningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Skydd mot effekter av höga havsvattenstånd och åtgärder för VA, ledningsnät och teknisk infrastruktur kommer att utredas vidare inom ramen för de fördjupade studierna om kustskydd för Malmö.

Villaägarna i Malmö anser att gröna ytor och uppsamlingsområden för vatten likt dem i Augustenborg gör att området inte bara blir trivsamt utan också står rustat för nästa stora regn. *Länsstyrelsen i Skåne* och *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* framför att lokaliseringen och ytbehovet för dagvattenhanteringen innanför en invallning bör uppmärksammas och föreslagna dagvattenlösningar bör därför också uppdateras. *VA-Syd avdelningen för ledningsnät* noterar att det i hela dokumentet beskrivs att ytor som kan hantera stora mängder regn ska anläggas. Då sannolikheten för att höga havsvattenstånd och skyfall ska ske samtidigt är ytterst liten och med tanke på planområdets närhet till havet så är det istället bättre att försöka avleda så mycket av markvattnet ytligt till havet. Då området ligger

i direkt anslutning till havet och ledningsnätet kommer att nyanläggas så är det inte heller prioriterat att detta dagvatten fördröjs. Fokus borde istället ligga på att rena dagvatten från föroreningsbelastade ytor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De föreslagna gröna ytor för dagvatten har i första hand som syfte att fördröja större regnmängder, och därigenom kan en rening av dagvattnet ske innan det når recipienten hamnbassängerna. Som VA-Syd påpekar är sannolikheten för extrema regn samtidigt som extrema höga havsvattenstånd ytterst liten och temporära stängningar i det planerade skyddet påverkar därför inte dagvattenavrinningen på så sätt att måste tas till att dagvattnet stängs inne.

Länsstyrelsen i Skåne undrar hur klimatskyddet mot höga havsvattennivåer ska genomföras i relation till en etappvis utbyggnad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det lokala skyddet mot höga havsvattennivåer kommer att ge effekt först då skyddet uppförts i sin helhet. I annat fall blir det möjligt för vatten att ta sig in i Nyhamnen längs de sträckor som inte är skyddade. Det medför att ett permanent och fullständigt lokalt skydd inte kan åstadkommas förrän staden har tillgång till de delar av Nyhamnspiren som enligt planförslaget ska fyllas upp. Malmö stad har inledningsvis inte rådighet över den marken. Temporära skydd kan dock anordnas i samverkan med aktörer som disponerar marken medan utbyggnaden pågår.

VA-Syd avdelningen för ledningsnät önskar ersätta riktlinjen ”Nya metoder för att rena dagvatten från hårt trafikbelastade gator ska studeras.” med ”Dagvatten från förorenade ytor ska renas.” *VA-Syd avdelningen för ledningsnät* önskar även stryka meningen ”VA-Syd har bland annat inlett ett samarbete med gatukontoret, för att prova och utvärdera metoder för rening av dagvatten från högtrafikerade gator.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att riktlinjen ”Nya metoder för att rena dagvatten från hårt trafikbelastade gator ska studeras.” ersätts med ”Dagvatten från förorenade ytor ska renas.” Vidare kommer meningen ”VA-Syd har bland annat inlett ett samarbete med gatukontoret, för att prova och utvärdera metoder för rening av dagvatten från högtrafikerade gator.” att strykas.

VA-Syd avdelningen för ledningsnät framför att dagvatten i de flesta fall inte kommer att behöva fördröjas inom Nyhamnen då det ligger precis vid havet, fokus ska ligga på rening.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Syftet med att fördröja dagvattnet i de gröna stråken är att skapa goda stadsmiljöer med en kombination av grönska och vatten och samtidigt åstadkomma viss rening innan det släpps ut i hamnbassängerna.

VA-Syd avdelningen för ledningsnätet önskar stryka texten om att orenat avloppsvatten bräddas ut i innerstadskanalerna och Sege å då vid kraftigt regn, och meningen ”Gällande dagvattenhanteringen måste översvänningsproblematiken utredas vidare med separata dag- och spillvattensystem.” eftersom meningen är felaktig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Texten om att orenat avloppsvatten bräddas ut i innerstadskanalerna och Sege å då vid kraftigt regn, och meningen ”Gällande dagvattenhanteringen måste översvänningsproblematiken utredas vidare med separata dag- och spillvattensystem.” kommer att strykas.

VA-Syd avdelningen för ledningsnät menar att det är högst tveksamt om gröna fasader har effekt på dagvattenhanteringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har utarbetat en skyfallsplan som behandlar regn som inte kan hanteras av dagvattensystemet och som orsakar skador på bebyggelse, olägenheter för de som bor och verkar i staden samt störningar i trafiken. I skyfallsplanen poängteras vikten av att vidta åtgärder lokalt på kvartersmark för att fördröja vatten innan det hamnar i det allmänna ledningsnätet. För vissa kvarter kan gröna fasader vara ett sätt att bidra till att dämpa dagvattenproblematiken. Gröna fasader utgör dessutom tillsammans med andra gröna inslag positiva effekter t ex på lokal- och mikroklimatet.

Förskolenämnden, Malmö högskola och Skanska Öresund AB ser gärna en tydligare redovisning av vindförhållandena och dess konsekvenser. Förskolenämnden anser att det är särskilt angeläget med goda vindförhållanden vid samhällsservice. Malmö Högskola rekommenderar att erfarenheter från Bo01 tas till vara så att en rutnätsstruktur undviks till förmån för förskjutna kvarter. *Miljönämnden* anser att gatornas raka sträckning lätt kan leda till ogynnsamma vindförhållanden som motverkar att boende och besökande gärna vistas utomhus. En övergripande vindstudie behövs för att kunna planera för bättre vindförhållanden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I det fortsatta arbetet med planförslaget har vindförhållandena och dess konsekvenser studerats. Resultatet visar att planförslaget generellt ger gynnsamma vindförhållanden men att vindar från syd och sydväst, vilka är de vanligast förekommande, ger höga vindhastigheter i gatumynningar i de västra delarna av området. Som åtgärd föreslås ett rikt inslag av träd och annan vegetation vid gatumynningarna, entréer till innergårdar samt att vindutsatta hörn och fasader längs de långa raka gatorna utformas så att de blir oregelbundna, t.ex. genom nischer, utbuktningar eller utstickande detaljer. Bebyggelsen föreslås vara relativt jämnhög och höga byggnader placeras på en utskjutande bottenvåning så att vind från hög höjd inte förs ned till markplanet.

Miljönämnden och *Region Skåne* anser att planeringsriktlinjerna under rubriken "Klimatanpassning" bör kompletteras med riktlinjer för att använda vegetation för skugga och temperatursänkning, särskilt vid platser där utsatta grupper vistas, t.ex. vid vårdboenden, skolor, och förskolor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planeringsriktlinjerna kommer att kompletteras med vikten av vegetation för skugga och temperatursänkning, särskilt vid platser där utsatta grupper vistas, t.ex. vid vårdboenden, skolor, och förskolor.

Trafikmiljö för en attraktiv stadsdel

Länsstyrelsen i Skåne anser att handlingarna bör kompletteras med hur kommunen arbetar för att påverka och skapa förutsättningar för ett ändrat resmönster, t.ex. via mobility management. *Region Skåne* ser positivt på Malmö stads mål kring färdmedelsfördelningen att 75 procent av alla resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik för malmöborna och 50 procent av inpendlingen ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Färdmedelsfördelningen ligger i linje med remissversionen av Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en beskrivning av Malmö stads arbete med att få till ett ändrat resebeteende genom till exempel mobility management.

Tekniska nämnden framför att ett helhetsgrepp behöver tas för biltrafiken och *Parkering Malmö, Fastighets AB Briggen, JM AB* och *Unionen* framför vikten av kapacitetsstarka gator och effektiva biltrafikflöden genom Nyhamnen med riktning mot Västra hamnen. Tekniska nämnden och Fastighets AB Briggen poängterar behovet av separata magasin för vänstersvängande. *Wihlborgs Fastigheter AB* påpekar vikten av ett väl fungerande trafikflöde även under olika byggskedan. *Unionen* påpekar att de 13000 nya arbetstillfällena inte enbart kommer att tillsättas av personer som bor i området, många kommer att behöva använda bilen vilket gör trafiken ännu tätare. *Fritidsnämnden* anser att Nyhamnen som helhet bör planeras så att den blir en lättillgänglig stadsdel som inte korkas igen av förbipasserande trafik. *Miljönämnden* menar att stadsstrukturen präglas av ett rätt traditionellt perspektiv som tar sin utgångspunkt i det bilbaserade samhället med hög tillgänglighet och beroende av bilar. Att planen verkligen prioriterar gång och cykel ifrågasätts av *miljönämnden*. *Skanska Öresund AB* anser att det redan idag goda kommunikationsläget tillsammans med nya satsningar på kollektivtrafiklösningar samt gång- och cykelvägar ger förutsättningar att tona ned bilens betydelse inom området. Nyhamnens centrala läge och goda serviceutbud skapar förutsättningar för ett liv utan bil. Breda genomfartsgator riskerar att skapa framtida barriärer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget tar sin utgångspunkt i de politiska beslut som tagits i Trafikmiljöprogrammet för Malmö stad (godkänd av tekniska nämnden 2014-04-24) och i Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) som antogs av kommunfullmäktige mars 2016. Planarbetet ska utgå ifrån en låg bilanvändarandel. Planförslaget kommer att justeras så att de mål som anges i TROMP:en kommer att anges, det vill säga att endast 20% av Malmöbornas resor till och från Nyhamnen förutsatts ske med bil. För resor som passerar kommungränsen har bilandelen satts till 50%. Trafikkonsekvenserna av Nyhamnens utbyggnad kommer att tydliggöras i planförslaget.

Miljönämnden anser bland annat att meningen ”Bilisterna kan till viss del utgöra ett kundunderlag för butikerna och trafikflöden kan därmed ses som en tillgång för området” bör utgå (sid. 36). Nämnden anser att detta sänder fel signaler att poängtera vikten av biltrafik i innerstadskvarter. Även *Göran Tegenrot* menar att det framkommer en ambivalent hållning då man både vill ha biltrafik för handelns skull samtidigt som man vill begränsa biltrafiken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En handelsutredning har utarbetats för Nyhamnen. I utredningen omnämns att viss handel vinner på att fånga upp bilburna kunder. Det gör att handel ofta lokaliseras längs trafikerade stadsgator, gatorna i Nyhamnen utgör inget undantag.

Servicenämnden, Fritidsnämnden, NCC Property Development AB och *PRO Samorganisation* ser ett stort värde i att staden planerar trafikmiljöer som är barnanpassade och inriktade på gående och cyklisters behov. *Tekniska nämnden* och *PRO Samorganisation* är dock frågande till detta eftersom detta är svårt att kombinera med höga biltrafikflöden. Tekniska nämnden noterar att det också föreligger en konflikt med kollektivtrafikens anspråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen kommer inte att kunna planeras så att det blir helt bilfritt. Huvudutmaningen består därför i att kunna hantera

trafikmängderna och samtidigt utforma gaturummen så att det skapas ett lugnt trafiktempo och en attraktiv stadsmiljö. Korsningspunkterna mellan bilisterna och de oskyddade trafikanterna måste särskilt studeras så att en trafiksäker miljö uppnås. Malmös antagna Trafik- och mobilitetsplan visar tydligt vilka trafikslag som ska prioriteras. I dokumentet anges också exempel på hur detta kan uppnås. Det är viktigt att det skapas trafiklugna kvarter mellan Hans Michelsensgatan och Carlsgatan.

Tekniska nämnden framför att Trafik- och mobilitetsplanen nu är antagen och att översiktsplanen tydligare bör koppla till dennas mål för området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en hänvisning till Malmös Trafik- och mobilitetsplan, som antogs av kommunfullmäktige i maj 2016.

Jernbusen förespråkar i enlighet med den beslutade TROMP:en att uttrycket "huvudgator" generellt ersättas med "stadshuvudgator".

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Huvudgatornas uppgift är att hantera huvuddelen av stadens trafik. Huvudgatorna är ingen homogen grupp, de kan se ut på olika sätt. Till huvudgator räknas till exempel ringvägarna men också Linnégatan i Limhamns centrum. Att huvudgatorna i Nyhamnen ska utformas på ett stadsmässigt sätt framgår av planförslaget.

Lunds universitet, Institutionen för Designvetenskaper önskar att Nyhamnen blir ett första exempel där man tar FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning på allvar och följer dess bärande del om Universell utformning i uppbyggnaden av en ny stadsdel. Med det menas att miljöer och tjänster i största möjliga utsträckning ska göras rätt från början för att slippa kostsamma efterkonstruktioner och anpassningar. *Sociala resursnämnden* framför att förslaget bör beskriva hur området kan utvecklas så att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att röra sig på egen hand och med kollektiva färdmedel samt hur den offentliga servicen ska anpassas så att den blir tillgänglig för alla som är i behov av den.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har under arbetet med översiktsplanen fört dialog med till exempel handikapprådet. En översiktsplan kan inte rymma detaljerade beskrivningar för hur tillgänglighetsfrågorna ska lösas men stadsstrukturens bidrag för att underlätta orienterbarheten kommer att poängteras ytterligare i planförslaget.

Stadsdelsnämnd Norr manar till försiktighet för att man inte ska få känsla av stora genomfartsleder då gatorna till stora delar är spikraka stråk. *Jernbusen* anser det mycket positivt att förslaget möjliggör en riktningsförändring av Carlsgatan som kan hjälpa till att sänka hastigheten och skapa ett intimare gaturum. En riktningsförändring medför längre avstånd mellan Bangården och Carlsgatan och ger därmed bättre förutsättningar för att leda ner fotgängare och cyklister från den högt liggande bangårdsterrassen ner till Carlsgatan. Beslut om riktningsförändring måste ske redan i samband med pågående detaljplanarbete för kvarteren söder om Carlsgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas ambitionen att inte bygga allt för raka gator. Carlsgatan är existerande men det finns möjlighet att på en del av sträckan åstadkomma en mindre riktningsförändring. Hans

Michelsensgatan blir ny men kommer att samförläggas med spårvägen varför skarpa riktningsförändringar inte är önskvärt.

NCC Property Development AB önskar att intima och gröna gatumiljöer skapas. *Fastighets AB Briggen* framför att gatusektionerna bör minskas genom att bland annat göra avsteg från att separera samtliga trafikslag och genom att ha gång- och cykelzoner på båda sidor en gata. *Jernbusen* anser att Carlskgatan ska utformas som en stadsgata med ett intimt gaturum för att uppnå stadsmässig känsla och ge Nyhamnen rätt karaktär och förutsättning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret välkomnar markägarnas önskemål om intimare och grönare gaturum och vill föra en dialog med markägarna kring vad de kan bidra med för att uppnå önskat resultat.

Tekniska nämnden noterar att det i text beskrivs att gångtrafiken är viktig och bl.a. att huvudgatorna ska förses med ”väl tilltagna trottoarer” samtidigt innehåller gatusektionerna endast gångbanor av minimimått.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar inga breddmått kopplade till gatusektionernas olika funktioner. Förslaget kommer att ändras så att uttrycket ”väl tilltagna trottoarer” utgår.

Malmö högskola anser att det är viktigt att gaturummet inte ”privatiseras” i allt för stor utsträckning genom att restauranger och caféer tar över gatumark. Möjligheten att hitta en plats att sitta utan att betala för förtäring är viktig för alla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås att mat och dryck ska utgöra ett av Nyhamnens identitetsskapande inslag. Med uteserveringar kommer Gaturummen snarare att få ett bredare utbud av vistelsemiljöer än vad som annars skulle vara fallet. Uteserveringarna kommer dock bara att utgöra undantagen. Det behövs därutöver tillstånd för att få ta allmän platsmark i anspråk för uteservering.

VA-Syd avfallsavdelningen poängterar vikten av att deras bilar inte ska behöva stå i vägen och att backrörelser ska undvikas. *SYSAV* förutsätter att borttransporten av avfallet från området beaktats, särskilt med tanke på att hela området planeras med fokus på fotgängare och cyklister.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bortforsling av avfall och återvinningsbart material är viktiga aspekter på stadsmiljön. Gatornas utformning kommer därför att behöva studeras mer noggrant i efterkommande planeringsskeden. Anläggande av återvändsgator kommer så långt möjligt att undvikas.

Tekniska nämnden framför att frågor kring framtida leveranstrafik och avfallshantering inte tas upp i översiktsplanen. Ett exempel på hur godstrafik kan hanteras på översiktlig nivå är möjligheten till samlastning via en mikroterminal. När det gäller Nyhamnen så finns detta i princip redan för Malmö C-området. Kanske skulle denna mikroterminal även kunna försörja delar av, eller hela Nyhamnen. Vad som händer i framtiden, med ökad e-handel och flera hemleveranser, bör hanteras i översiktsplanen för att klara dessa utmaningar. *PRO Samorganisation* anser att det är av vikt att godstransporterna till kommunens olika institutioner samordnas. Omlastning bör ske till mindre lastfordon, för att härigenom öka trafiksäkerheten i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns klara fördelar med samlastning via mikroterminaler. Det ekonomiska incitamentet har dock visat sig vara svagt när det gäller att få dem till stånd. Osäkerheten kring mikroterminaler gör att det i planförslaget inte pekas ut någon särskilt lämplig plats för ändamålet. Det finns dock inget som förhindrar att en mikroterminal på sikt kan anläggas inom Nyhamnen.

Miljönämnden och *CMP* påpekar att den dimensionerande trafiken till och från kryssningsverksamheten kan vara ganska omfattande under kortare perioder, då flera tusen resenärer ska ombord eller iland. Miljönämnden menar att detta kan förväntas generera trafik som kan medföra störningar och behöver därför utredas vidare. *CMP* menar att det lokala gatunätet inte får försvåra för verksamheten och att det ska finnas utrymme för bussangörning och leveranser till och från fartygen

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar en strävan att bibehålla kryssningstrafiken längs Södra Frihamnskajen. Antalet transporter till och från skeppen kommer att variera över tid. Störningar av trafiken på Grimsbygatan kommer att utgöra en förutsättning vid uppförandet av bebyggelsen på Nyhamnspiren.

Servicenämnden och *NCC Property Development AB* anser att det är bra att planförslaget strävar efter ett lågt bilinnehav genom att uppmuntra de boende i området till att ompröva behovet av egen bil till förmån för bilpool och andra mobility management-åtgärder, då det innebär att kraven på områdets parkeringsbehov kan sänkas. *jagvillhabostad.nu* anser att ett minskat bilberoendet möjliggör ett billigare bostadsbyggande. Med samma resonemang bör underjordiskt garage som bekostas genom hyran inte tillåtas i detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar en tydlig ambition att hålla bilinnehavet på en låg nivå. Parkeringsanläggningarnas finansiering regleras inte via översiktsplanen. Det kan nämnas att det pågår ett arbete med att ta fram en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm.

Servicenämnden önskar utreda ett borttagande av kravet på parkeringsplatser på tomtmark i samband med byggandet av skolor och förskolor så att ett effektivare tomtnyttjande kan uppnås. *Tekniska nämnden* konstaterar att översiktsplanen anger att parkeringsbehoven så långt som möjligt ska lösas i parkeringshus, att parkering och angöring inte ska ske på skolfastigheterna och att förskolornas tomt inte ska tas i anspråk för parkering eller bilangöring. Genom skrivningen i översiktsplanen slipper fastighetsägaren lösa parkeringsbehovet och ansvaret läggs istället indirekt över på Malmö stad som är en stor markägare i Nyhamnen. *Tekniska nämnden* anser att det är olämpligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Enligt nu gällande parkeringspolicy och parkeringsnorm så finns det ingen skyldighet att förskolor och grundskolor tillgodoser sitt parkeringsbehov på den egna fastigheten. Parkeringsbehovet kan tillgodoses på annans fastighet, till exempel via parkeringsköp i närbeläget parkeringshus. Det kan nämnas att det pågår ett arbete med att ta fram en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm.

Parkering Malmö har erfarenhet av att p-normen för kontor är betydligt lägre än verkligt behov vilket på sikt riskerar att försvåra för företagsetablering.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stads parkeringsnorm anger minimivärden som ska tillgodoses. Det finns inget i normen som förhindrar fastighetsägare att anlägga eller hyra fler platser än vad parkeringsnormen kräver.

Parkering Malmö framför att parkeringsnormen bör sättas utifrån hur det faktiska behovet kommer att te sig inom den närmaste tidshorizonten och inte utifrån en målbild som ligger alltför långt bort i tiden. Genom att bygga gemensamma parkeringshus kan man, om ett minskat bilnehav infrias, utnyttja dessa till ytterligare parkeringsköp i framtiden vid t.ex. förtätning om ambitionen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Parkeringsnormen anger de krav som ställs vid ny-, om- och tillbyggnad och gäller för den situation då byggnaden uppförs. Om det senare går att påvisa att bilplatserna inte används kan de användas för parkeringsköp när andra byggnader uppförs. Det kan nämnas att det pågår ett arbete med att ta fram en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm.

Parkering Malmö framför att parkeringshusen huvudsakligen bör lokaliseras till områden där planen medger en bra mix mellan bostäder och kontor. Kanske kan parkeringsanläggningar framöver byggas på ett flexibla sätt så att delar av dessa kan växlas mot annan verksamhet om behovet av parkeringsplatser minskas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att anlägga parkeringshus i områden med både bostäder och arbetstillfällen ger goda möjligheter till samnyttjande av bilplatser, då de används av olika personer och under olika tider. Att uppföra flexibla parkeringshus som kan byggas om för att rymma andra funktioner ligger i linje med planförslagets intentioner.

JM AB, Limhamnshus Saltimporten AB och MKB välkomnar möjligheten att lösa parkering i P-hus. JM AB anser dock att det är viktigt att valmöjligheten att åstadkomma underjordisk parkering kvarstår även om P-hus lösningar sannolikt blir dominerande. MKB påpekar att det kan vara svårt att sälja bostadsrätter utan parkeringsmöjlighet inom den egna byggnaden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att lösa parkeringsefterfrågan i parkeringshus har visat sig vara en kostnadseffektiv metod. Det kommer dock att finnas fastighetsägare som gärna ser underjordiska garage under den egna byggnaden, även om de kommer att utgöra undantagen. På vissa platser kan parkering anordnas under byggnaderna utan att parkeringen behöver grävas ner i marken. Det kan ske i bangårdsterrassen mot bangården, i utfyllnaden mot Västkustvägen och i samband med att nya öar skapas i Yttre hamnen och Nyhamnsbassängen, öar som inte fanns i samrådsförslaget men som kommer att inarbetas i planförslaget.

Tekniska nämnden menar att försiktighet skall råda när det gäller att under utbyggnaden tillfälligt upplåta ytorna närmast hamnen för bilparkering. Kundunderlaget till nyuppförda parkeringshus minskar när det finns markparkeringar i närheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att det finns tillräckligt många hyresgäster innan ett parkeringshus uppförs. Om ett parkeringshus uppförs innan det finns kunder till platserna så kommer det att finnas ett överutbud av bilplatser i området. Det finns då en risk för ett oönskat resebeteende. Att på kommunal mark, mot betalning, istället erbjuda temporär markparkering i en omfattning som överensstämmer med behovet blir ett effektivare förfaringssätt för att reglera

tillgången på bilplatser. När parkeringshuset uppförts så kan markparkeringen avvecklas. Detta kommer att tydliggöras i planförslagets genomförandekapitel.

Parkering Malmö önskar utreda om en park & ride anläggning för parkering kan vara lämplig någonstans mellan spårvagnsdepån och den östligaste hållplatsen, kanske i området där justering av marknivån planeras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En park & ride anläggning för parkering kan vara lämplig någonstans mellan spårvagnsdepån och den östligaste hållplatsen, kanske under marknivåjusteringen mot Västkustvägen. Generellt kommer möjligheter till parkering inom Nyhamnen att ses över och redovisas i det kommande planarbetet.

Jernhusen anser att kantstensparkeringar längs med Carlsgatan är viktigt för att möjliggöra handel och liv i bottenvåningarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget poängteras vikten av kantstensparkeringar längs huvudgatorna så att handeln får stöd. Kantstensparkeringen ska i första hand användas för att stödja näringslivet genom att skapa utrymme för kortvariga ärenden.

Lokala och regionala trafikkopplingar

Region Skåne, Fastighets AB Briggen och *PRO Samorganisation* konstaterar att Nyhamnen i princip kommer att trafikförsörjas av fyra anslutningar för samtliga trafikslag, två i väster och två i öster, vilket skulle kunna bli en sårbarhet för området, framför allt vid rusningstrafik. Fastighets AB Briggen önskar få in ytterligare en- eller två anslutningar för samtliga trafikslag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det vore ur många aspekter välkommet med ytterligare anslutningar för samtliga trafikslag mellan Nyhamnen och dess omgivning. De fysiska förutsättningarna att åstadkomma detta är dock inte de bästa. Bangården utgör ett tydligt hinder och i såväl öster som väster redovisar översiktsplanen två anslutningar med huvudgator som ligger förhållandevis nära varandra. Planförslaget kommer dock att kompletteras under kapitlet ”På längre sikt” med en förbindelse mellan Mellersta hamnen och Västra hamnen. En sådan förbindelse finns redan redovisad i den kommuntäckande översiktsplanen.

Tekniska nämnden anser att det är olämpligt att Nordenskiöldsgatan får en övergripande roll för biltrafiken, så som det anges i Översiktsplanen. *Region Skåne* framför att Nordenskiöldsgatan idag har en central roll eftersom den trafikeras av MalmöExpressen mot Västra Hamnen. Nordenskiöldsgatans roll kommer att minska i betydelse i och med att spårvagnstrafiken skall gå via Neptunigatan och därefter passera över Södra Varvsbassängen till Västra Hamnen. Exploateringen av Nyhamnen behöver därför inte ha så stor bäring på Nordenskiöldsgatan, men det kommer även framöver att finnas busstrafik i Nordenskiöldsgatan. Trafik som genereras i Nyhamnen och som vill nå Väster/Slottsgatan kan välja Carlsgatan-Neptunigatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nordenskiöldsgatan kommer att utgå som huvudgata i planförslaget.

Göran Tegenrot föreslår att man i samband med marknivåhöjningarna i öster lägger en underjordisk gata som förbinder Carlsgatan med en anknytning till Västkustvägen som ligger öster om Frihamnsviadukten, i vart fall i riktning ut från stan. På så sätt skulle en bättre trafikmiljö uppnås i östra Nyhamnsområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Strax öster om Frihamnsviadukten är det planerat för en spårvagnsdepå. Att leda in eller ut trafik till Nyhamnen genom att leda Carlsgatan under Frihamnsviadukten blir därmed inte möjligt.

Region Skåne vill poängtera att de gator som pekas ut som viktiga för biltrafik behöver samspela med busstrafiken fram tills att det finns en spårvagn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fram till dess beslut fattas att spårväg ska införas i Nyhamnen kan spårområdena användas som kollektivtrafikkörfält för bussar.

Region Skåne ser positivt på att den fördjupade översiktsplanen lägger stor vikt på att utveckla cykelinfrastrukturen i Nyhamnen, dock kan kopplingen till kollektivtrafiken blir tydligare för att skapa smidiga byten mellan olika trafikslag, för att så många som möjligt ska klara vardagen utan bil.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med vikten av att anordna god cykelparkering i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser.

Region Skåne framför att Nyhamnspiren ligger som längst cirka 700 meter bort från buss-/spårväghållplats. Det gör det extra viktigt med goda kopplingar för cykel- och gångtrafikanter. *CMP* ser positivt på att området för kryssningsfartygen knyts närmare centrum med kollektivtrafik och trevliga gångstråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Medvetenheten om att Nyhamnspiren är svårtillgänglig har varit stor. Planförslaget justeras så att utfyllnaden av Nyhamnsbassängen blir något större så att Nyhamnspiren tydligare knyts till kollektivtrafiken. En gång- och cykelbro som binder samman Nyhamnspiren med Skeppsbron kommer att inarbetas i planförslaget.

Jernbusen menar att det naturliga stråket som leder fotgängare via Centralstationen och Skeppsbron till Gamla staden borde lyftas fram i den övergripande strukturbilden och kopplas samman med ett möjligt diagonalt stråk från Rälsplatsen vid Glasvasen och vidare ut i Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en redovisning av betydande rörelsestråk för fotgängare, till exempel mellan Skeppsbron och Gamla staden och ett diagonalt stråk från "Glasvasen" och vidare in i Nyhamnen. En gång- och cykelbro som binder samman Nyhamnspiren med Skeppsbron kommer att inarbetas i planförslaget.

Jernbusen anser att det gamla Limhamnsspåret som ligger norr om Neptunigatan skulle kunna tydliggöras som ett gång- och cykelstråk från Anna Lindhs plats till Malmö Centralstation, Glasvasen och vidare mot Bangårdsterrassen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med ett gång- och cykelstråk från Anna Lindhs plats till Malmö Centralstation, Glasvasen och vidare mot Bangårdsterrassen.

Trafikverket och Länsstyrelsen i Skåne menar att nya förbindelser över bangården endast är möjliga om de kan anläggas på ett sådant sätt att de inte påtagligt påverkar bangårdens nuvarande eller framtida funktion. Bropelare och risker för olyckshändelser kan få stora konsekvenser för trafiken. *Tekniska nämnden, Region Skåne, Jernbusen, Schenker Property Sweden AB* och *Göran Tegenrot* anser att broarna för gång- och cykeltrafik över bangården är viktiga för att koppla Nyhamnen till övriga delar av Malmö. *Göran Tegenrot* ser gärna fler och större broar. *Wihlborgs Fastigheter AB* påpekar vikten av kopplingar över spåren som skapar goda lägen även i Nyhamnens östra delar. *PRO Samorganisation* anser att det är ytterst tveksamt om tryggheten på de långa broarna över bangården, belägna 6,5 meter över spårområdet, är tillfyllest. *Skönhetsrådet i Malmö* pekar på möjligheten att göra gång- och cykelbroarna över bangården gröna och parkliknande. *Jernbusen* anser att broarna måste ställas i relation till samhällsnytta och samhällskostnad. Att skapa en riktigt attraktiv gång- och cykelkoppling är sannolikt bättre än att skapa fler enklare utformade kopplingar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas flera skäl till varför gång- och cykelbroar över bangården är avgörande för en god utveckling av Nyhamnen. Detta bekräftas också av en plananalys och stråkstudie som stadsbyggnadskontoret har låtit göra. Stadsbyggnadskontoret har också låtit göra fördjupade studier för de två västligaste broarna. Den föreslagna gångbron närmast centralstationen bedöms kunna uppföras utan att påtagligt påverka järnvägstrafiken. För att kunna genomföra gång- och cykelbroarna behöver Trafikverket lämna besked om hur de avser att långsiktigt utveckla bangårdsområdet. Trafikverket avser därför att tillsammans med Jernhusen och Malmö stad påbörja en sådan utredning.

Tekniska nämnden menar att kompletterande utredningar av broarna över bangården behöver göras avseende stadsbildssynpunkt, trygghetssynpunkt, finansieringsmässig och driftsekonomisk synpunkt. *Fastighets AB Briggen* framför att en övergång över bangården bör vara ganska bred. *Jernbusen* och *Anders* anser att en rak broförbindelse över bangården är att föredra. *Greger Engström* framför att broarna över bangården bör ges ett högt estetiskt värde.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har låtit göra fördjupade studier för de två västligaste broarna. De har studerats avseende placering, utformning och kostnad. Målsättningen har varit att ge dem en upplevelsemässigt genare utformning än den som redovisades i samrådsförslaget och samtidigt ge dem ett estetiskt högt värde. Detta kommer att redovisas i planförslaget.

MKB önskar en tidig förbindelse mellan Nyhamnen och Västra hamnen. Det bidrar till en ökad genomströmning som i sin tur genererar ett underlag som kan efterfråga restauranger, caféer och andra servicefunktioner. *Sjöfartsverket* önskar en beskrivning av hur sjöfartstrafiken kan påverkas vid byggande av fasta broar och belysa eventuella omlokaliseringar. *Johan Gröbn* saknar en gång- och cykelbro som kopplar dockplatsen och hamnparken via en grönyta från landvinning intill ångbåtsbron.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget har kompletterats med utfyllnader för ny bebyggelse i hamnen. Dessa utfyllnader medför att avståndet

mellan Västra hamnen och Nyhamnen blir kortare. En gång- och cykelbro mellan Dockplatsen och Hamnparken via Skeppsbron blir då möjlig. För att möjliggöra båttrafik in i Inre hamnen och till Nyhamnsbassängen måste broarna vara öppningsbara.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad ser en investering i spårväg som onödig, både på kort och på lång sikt. Nyttan och den ökade tillgängligheten är försumbar i relation till kostnaden. I planen finns inte heller några bärande argument för att en spårväg är fördelaktigare än motsvarande trafikering med buss.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmös tillväxt ökar stadens behov av ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Ett arbete med att utreda ett återinförande av spårväg i staden har pågått under ett antal år. Även om spårvägsinförandet kan dröja så har ett depåläge för spårvagnar öster om planområdet utgjort en förutsättning för planarbetet. Den spårvägsdragning som behöver dras genom Nyhamnen för att nå depån har goda förutsättningar att utgöra en resurs för området.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad framför att ett spårvägsreservat med tydlig anslutning mot Mellersta hamnen möjligen skulle vara aktuellt för att skapa en framtida beredskap. *Region Skåne* ser positivt på att planen tar hänsyn till och förbereder för en utökning av kollektivtrafiken/spårvägen i öster till Mellersta hamnen och österut mot Östra hamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en möjlig förlängning av spårvägen norrut, mot Mellersta hamnen.

Tekniska nämnden påpekar att spårvägsdragningen inte planeras gå via centralplan så som det är illustrerat i kartmaterialet, utan via Djäknegatan och vidare längs Norra Vallgatan och sedan över Mälarbron och vidare norrut via Skeppsbron.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kartmaterialet kommer att justeras så att spårvägsdragningen redovisas i Djäknegatan och vidare längs Norra Vallgatan och sedan över Mälarbron och vidare norrut via Skeppsbron.

Tekniska nämnden menar att spårvägens linjeföring har onödigt många förskjutningar och det är svårt att se anledningen till varför. Varje kurva i sträckningen sänker hastigheten och skapar mindre komfort för de resande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt med en god komfort för spårvagnsresenärerna. Det finns också flera viktiga skäl till varför gatunätet inte bör ges en alltför rak linjeföring. Det ger bland annat bättre vindförhållanden, bidrar till lägre trafiktempo och ger en upplevelsemässigt trevligare gatumiljö. Då spårvägen är samförlagd med Hans Michelsensgatan gäller linjedragningen även för spårvägen. För att inte dämpa spårvägens hastighet i onödan så har de största riktningförändringarna placerats i anslutning till hållplatserna.

Volito Fastigheter AB ser positivt på vald placering av spårvagnen, d.v.s. att den inte går över Posthusplatsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Spårvägens slutliga läge är ännu inte fastslaget. Planförslaget kommer att justeras så att både Stormgatan och Skeppsbrokajen är möjliga linjedragningar för framtiden.

Tekniska nämnden noterar att spårvägssträckningen via en ny tunnel under Frihamnsviadukten till en tänkt depå kommer att medföra betydande kostnader för projektet. Det vore en fördel om spårvägen kan dras under befintlig vägport i Jörgen Kocksgatans förlängning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att spårvägshållplatserna inte placeras för långt söderut Nyhamnen. Centralt placerade hållplatser har bättre möjlighet att vara attraktiva, särskilt om det skulle ske en omvandling i delar av Mellersta hamnen. Det är vidare en fördel att samförlägga spårvägen med Hans Michelsensgatan så att det kan skapas trafiklugna områden mellan Hans Michelsensgatan och Carlsгатan.

Tekniska nämnden konstaterar att översiktsplanen endast redovisar en spårvägssträckning som ligger centralt i området, medan kommunens spårvägsprojekt arbetar med en sträckning i Jörgen Kocksgatan och som åtminstone inledningsvis inte är avsedd för passagerartrafik. I nuläget är konsekvenserna av olika spårvägssträckningar genom Nyhamnen inte tillräckligt analyserade, varför möjlighet till olika alternativ tills vidare måste hållas öppna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samtidigt som flera fastighetsägare har framfört önskemål om att omvandla sina fastigheter i ett tidigt skede så har ett införande av spårväg i Malmö senarelagts. Det gör att en tillfällig linjesträckning inte längre bedöms aktuell. Den redovisade linjesträckningen bedöms vara den bäst lämpade för att göra största möjliga nytta.

Region Skåne framför vikten av att kunna utveckla kollektivtrafiken, både i form av spårväg som busstrafik. Därför krävs att området väster och söder om centralstationen bereds plats för den ökade trafiken i form av kollektivtrafikstråk och gång- och cykelvägar. Redan idag finns kapacitetsutmaningar. Samtliga anslutningar till området kring centralstationen måste analyseras noggrant.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns en stor medvetenhet kring vikten av att centralstationens närområde fungerar väl. Det pågår arbeten med avsikt att belysa dessa frågeställningar.

Stadsområdesnämnd Öster saknar i planförslaget tydliga kopplingar till den framtida tåglinjen på kontinentalbanan ”Malmöringen”. De stationer som kommer att trafikeras av linjen är Hyllie, Triangeln, Malmö C, Persborg, Svågertorp, Rosengård och Östervärn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en beskrivning där Malmöpendeln omnämns som en illustration på Malmö Centralstations ökande tyngdpunkt som resecentrum.

Tekniska nämnden önskar en tydligare redovisning av hur en höghastighetsbana med station i Malmö C kommer att påverka planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett införande av höghastighetståg kommer att stärka Malmö centralstation som resecentrum. Det är oklart vilken påverkan höghastighetstågen har på bangårdens spårutformning. Detta behöver utredas innan de kombinerade gång- och cykelbroarna över bangården kan komma till stånd. Planförslaget kommer att poängtera centralstationens allt viktigare roll som resecentrum, mötesplats och handelsplats.

Göran Tegenrot menar att det inte går att räkna med kryssningstrafiken som en förutsättning, den är osäker och kan komma att försvinna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget presenterar en framtidsbild med ambitionen om en fortsatt och utvecklad kryssningsverksamhet. Planförslaget har gjorts så stabilt att det fungerar både med och utan kryssningsverksamhet längs Nyhamnspiren.

Region Skåne ser positivt på att Malmö Stad tar i beaktning en framtida Metro i planering av Nyhamnen och en eventuell framtida station. Planerna kräver också att Metron bereds tillräckligt med plats i denna begränsade miljö. *Magnus Fiskevik* undrar varför man inte planerar för en tunnelbana, som sedan skulle kunna kopplas samman med Köpenhamn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det pågår ett arbete med att studera en Öresundsmetro med avsikt att sammanbinda Malmö centralstation med Köpenhamn. Metron rymmer många olösta frågor, det är bland annat oklart om och i hur en sådan metro skulle kunna förlängas in under Malmö stad. Planförslaget bedöms inte förhindrar eller försvårar en förlängning om det beslutas att Metron ska ledas under Nyhamnen.

PRO Samorganisation påpekar att en ökande trafik gör det angeläget med satsningar på många olika yteffektiva kollektivtrafikmedel och föreslår uppförande av en linbana, så som man planerar i t.ex. Göteborg.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget har lyft möjligheten med en linbana i området. Sammantaget tyder dock mycket på att avstånden mellan stadsdelarna kan överbryggas med gång- och cykelförbindelser, särskilt sedan planförslaget kompletterats med ytterligare utfyllnader i hamnen som gör att nya och korta broförbindelser kan skapas.

Resurseffektivt byggande och lokalt producerad förnybar energi

CMP önskar att förslaget i ett tidigt skede tar fram en energistrategi för planområdet samordnas med det pågående projektet om industriell symbios där bl.a. spillvärme, smarta nät och nyutveckling av fjärrvärmenät studeras. *E.ON Värme* ställer sig positiva till att medverka i framtagande av områdesspecifik energistrategi för planområdet. Begreppet smarta nät är relevant inom såväl värme- som kylförsörjning. *Skanska Öresund AB* ser gärna en tydligare fördjupning kring energifrågorna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget framhålls att en energistrategi ska tas fram i ett tidigt skede. Miljöförvaltningen har påbörjat ett arbete tillsammans med bl a E.ON. En vidareutveckling av arbetet med industriell symbios i en mer urban situation, så kallad urban symbios är ett aktuellt alternativ att arbeta vidare med.

E.ON Värme är positiva till att försörja nytillkommande bebyggelse med klimatsmart fjärrvärme och fjärrkyla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplaner kan inte förordna enskilda leverantörer av värme och kyla.

E.ON Värme ser behov av att få tillgång till yta för produktionsanläggning för lokalt producerad fjärrkyla. Förutsättningar för energieffektiv produktion förbättras markant om frikyla ifrån havsvattnet kan utnyttjas. *CMP* önskar ta del av information och få möjlighet att delta om något projekt om lokal energiproduktion för Nyhamnen initieras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser positiv på en energieffektiv produktion av fjärrkyla i samband med utnyttjandet av frikyla ifrån havsvattnet. I planförslaget framhålls att en energistrategi ska tas fram i ett tidigt skede. Miljöförvaltningen har påbörjat ett sådant arbete tillsammans med bl a E.ON. I dialog med E.ON bör en lämplig placering av en sådan anläggning lokaliseras så att den eftersträvade stadsmiljön inte påverkas negativ.

E.ON Gas framför att en byggnad för trycksänkning av gas kan bli aktuellt i området, s.k. RS-station.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget framhålls att en energistrategi ska tas fram i ett tidigt skede. Miljöförvaltningen har påbörjat ett sådant arbete tillsammans med bl a E.ON. I dialog med E.ON bör en lämplig placering av en sådan anläggning lokaliseras så att den eftersträvade stadsmiljön inte påverkas negativ.

Miljönämnden påpekar att det övergripande målet på sidan 7 beskriver ”verksamheternas energiöverskott ska komma bostäderna till del.” Miljönämnden välkomnar detta mål, men undrar om stadsbyggnadskontoret är konsekvent i sin vidare planering om detta innebär att industriverksamhet behöver finnas kvar inom eller i närheten av planområdet för att detta ska vara möjligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De verksamheter som förutsetts alstra överskottenergin är desamma som föreslås i projektet ”Industriell symbios” och ligger inte inom Nyhamnen. Därutöver kan handel och kontor inom Nyhamnen alstra visst energiöverskott som skulle kunna överföras till bostadsbebyggelsen, helt enligt planeringsriktlinjen under rubriken ”Resurseffektivt byggande och lokalt producerad förnybar energi”.

Miljönämnden önskar ta tillvara bland annat restvärme och organiskt avfall med vilket man kan bygga upp en lokal odling (fisk, om vattenkvalitén tillåter, och grönsaker) som sedan säljs genom en lokal marknad och restaurant. Detta kan även kopplas till pedagogisk verksamhet, besöksverksamhet, ge en mötesplats för aktörer i hamnområdet och visa upp den verksamhet som finns i hamnområdet för att stärka näringslivet. Ett alternativ kan vara ett bad som värms av restvärme. Spillenergi samt lokalt producerad energi från området borde kunna försörja inte bara bostäder, utan även kryssningsfartyg. *CMP* önskar gärna täcka sitt energibehov med förnybar och lokalt producerad energi.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget framhålls att en energistrategi ska utarbetas för planområdet. Miljöförvaltningen har påbörjat ett sådant arbete tillsammans med bl a E.ON. Tillvaratagande av bl a restvärme och spillenergi bör vara en central del i arbetet. Planeringsriktlinjerna förordar också lokalt produktion av förnybar energi, som exempelvis solenergi på byggnadernas tak och fasader.

Servicenämnden framför att det är svårt att energieffektivisera gamla byggnader utan att det blir på bekostnad av byggnadernas kulturhistoriska värden alternativt byggnadernas funktion.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att bevara gamla byggnader är viktigt för Nyhamnens karaktär. Kulturhistoriskt värdefulla byggander måste ges en funktion som säkrar dess fortlevnad. Om och hur bevarandevärda byggnader kan energieffektiviseras utan att de kulturhistoriska värdena går förlorade kan skilja sig från byggnad till byggnad och bör utredas från fall till fall.

Tekniska nämnden menar att det idag finns ett flertal olika miljöcertifieringssystem inom fastighets- och byggbranschen. Förutsättningarna för en miljöcertifiering behöver därför inte utredas, vilket planeringsriktlinjerna föreslår.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planeringsriktlinjen om att förutsättningarna för en miljöcertifiering ska utredas kommer att utgå.

Tekniska nämnden påpekar att Miljöbyggprogram Syd ska ersättas av en miljöbyggstrategi, inte en miljöstrategi som det står i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att Miljöbyggprogram Syd ersätts med Miljöbyggstrategi för Malmö.

Miljönämnden föreslår att planeringsriktlinjen om sunda material skulle kunna skärpas något om man uppmanar till att bygga giftfria hus, särskilt skolor och förskolor. På samma sätt anser nämnden att Malmö stads eget fastighetsbestånd ska stå som föredöme.

Servicenämnden menar att det är lämpligt att sträva efter sunda material i byggnader och noterar att lagstiftningen skärps allt mer kring kemiska ämnen i både produkter och varor. Hur sunda material bidrar till att det totala energibehovet blir så liten som möjligt är dock diffust och behöver förtydligas i planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljöbyggstrategin tar upp byggmaterialfrågan men gäller bara som frivilligt åtagande i Malmö. Malmö stad bör vara ett föredöme genom att välja sunda material i egen byggnation.

VA-Syd avfallsavdelningen önskar tillföra en riktlinje om en resurseffektiv byggprocess som alstrar så lite avfall som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Staden har små möjligheter att kräva en resurseffektiv byggprocess, annat än att hänvisa till de system som avfallsentreprenörer har utvecklat för att minska och sortera avfallsflöden från byggprocesser.

Hållbar avfallshantering

VA-Syd avfallsavdelningen anser att planeringsriktlinjen om fastighetsnära insamling ska ändras till att det ska finnas plats för fullständig sortering. Med fullständig sortering avses mat-, restavfall, förpackningar och tidningar. Uppdatera gärna informationsrutan till vänster med denna information om fastighetsnära insamling. Om det inte skulle finnas möjlighet till fullständig sortering fastighetsnära ska återvinningsstationer etableras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Informationen om fastighetsnära insamling kommer att uppdateras så att det framgår att den avser plats för fullständig sortering.

VA-Syd avfallsavdelningen påpekar att utsortering av matavfall nu är infört i hela Malmö och att gällande mål för insamling av matavfall är 40 % (inte 35% som anges i översiktsplanen) och skulle uppnås 2015, vilket uppnåddes. En ny avfallsplan kommer att antas under våren, det nya målet blir då 50 % till 2018.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget justeras så det sker en hänvisning till nu gällande avfallsplan.

VA-Syd avfallsavdelningen informerar att kvartersnära återvinningscentraler har utvecklats och nu blivit kvartersnära återbrukscentraler, med namnet ReTuren. Här kan man lämna farligt avfall, byta prylar med varandra och delta i kreativa aktiviteter. Konceptet arbetar tydligt med medborgarinvolvering för att det ska formas till det behov som finns i dess närområde. Det är tydligt att ReTuren är en mötesplats med tydligt hållbarhetsfokus.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att begreppet kvartersnära återvinningscentral ersätts med kvartersnära återbrukscentraler.

VA-Syd avfallsavdelningen påpekar att gatukontoret arbetar på en prototyp av papperskorgar på offentliga platser som har sorteringsmöjligheter och som finns utsatt på flera platser i runt om i Malmö. Denna möjlighet bör vara självklar i Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en generell skrivning om vikten av att i alla lägen göra det enkelt sortera och återvinna.

Buller och luftföroreningar

Länsstyrelsen i Skåne anser att kommande planhandlingar måste konkretisera möjligheterna att hantera buller. Här bör riktlinjer tas fram för var t.ex. särskilda hänsynstaganden eller åtgärder kan bli aktuella. Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att en analys av bullersituationen behöver ta höjd för en framtida utveckling av riksintresset Malmö hamn, riksintresse Malmö godsbangård samt de tillstånd som finns för kringliggande verksamheter. Idag finns inom en radie av ca 2 km från planområdet 18 tillståndspliktiga A och B-verksamheter, det innebär i flera fall bullerstörningar i form av industribuller som i många fall är mycket svåra att begränsa utan att bibehålla geografiska avstånd. *Trafikverket* anser att kommande arbeten ska visa att befintlig och planerad bebyggelse ska uppfylla de krav som finns för buller. *CMP* har tillsammans med konsult utvecklat en simuleringsmodell för att synliggöra hur bullret från hamnverksamheten sprids i olika scenarier. Denna modell delar gärna *CMP* med Stadsbyggnadskontoret som underlag i det vidare arbete med Nyhamnen. *Tekniska nämnden* framför att planeringsriktlinjen som anger att luftkvaliteten samt trafik- och bullersituationen ska utredas vidare är riktig. Det är viktigt att dessa aspekter inte tappas bort i planeringen, så att Malmö stad inte bygger in ohälsosamma boendemiljöer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bullersituationen inom planområdet kommer att beaktas. Den centralstationsnära marken ska användas effektivt men det betyder inte att hamnens eller bangårdens verksamhet får äventyras, samtidigt som den nya bebyggelsen inte ska exponeras för allt för höga bullervärden.

Utbyggnadsordningen och olika bullerskydd kommer löpande att studeras så att goda bullervillkor uppnås för den tillkommande bebyggelsen. Under 2017 har stadsbyggnadskontoret låtit genomföra en ny uppdaterad bulleranalys. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas planförslagets bullersituation och vilka

bulleråtgärder som kan vara aktuella att vidta. Allt eftersom planområdet byggs ut kan det i en övergångsfas vara aktuellt att söka dispens för vissa delar i väntan på utbyggnad av skyddande bebyggelse. Frågan om luftkvalitet och trafikbuller kommer att aktualiseras och utredas särskilt i detaljplaneskedet.

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att särskilt studera vilka bulleråtgärder som kan vara aktuella att vidta. Medan planområdet byggs ut kan det i en övergångsfas vara aktuellt att söka dispens för vissa delar i väntan på utbyggnad av skyddande bebyggelse. Det arbetas kontinuerligt med att hitta lösningar och en utbyggnadsordning som ger goda bullervillkor för den tillkommande bostadsbebyggelsen. Frågan om luftkvalitet och trafikbuller kommer att aktualiseras och utredas särskilt i detaljplaneskedet.

CMP och *Sjöfartsverket* påpekar att hamnverksamheten har de tillstånd som krävs men vill samtidigt peka på att fokus inte bara kan läggas på det befintliga tillståndet. Verksamheten måste också ges möjlighet att förändras och utvecklas. Hamnverksamheten riskerar att komma i konflikt med närliggande bostadsbebyggelse. Bostäderna bör därför byggas tillräckligt långt bort från bullrande verksamhet, eller på annat sätt skyddas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen utgör en mycket central del av staden, vars mark måste användas på ett effektivt sätt så att fler bostäder och arbetstillfällen kan uppföras i anslutning till centralstationen. För att möjliggöra detta förordar planförslaget att en skyddande bebyggelse uppförs, med andra funktioner än bostäder, som därigenom kan dämpa påverkan från hamnens industribuller. Förslaget föreskriver också andra åtgärder för bullerskydd. I miljökonsekvensbeskrivningen kommer frågeställningen att belysas ytterligare.

Länsstyrelsen i Skåne önskar ett förtydligande kring var ett skydd i form av byggnader med kontor och handel är möjligt och lämpligt. *Trafikverket* anser generellt att det, med hänsyn till buller och risker, är lämpligare att placera kontor istället för bostäder närmast järnvägen. *CMP* framför att högre byggnader kan vara gynnsamt och skärma känsligare bostadsområden m.m. från hamnverksamhetens buller.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I det centrala läge som Nyhamnen har är det viktigt att marken används effektivt. Stadsbyggnadskontoret delar därför Länsstyrelsens, Trafikverkets och CMP:s synpunkt om att uppföra kontorsbebyggelse på de platser som av olika skäl är mindre lämpliga för bostadsbebyggelse så att dessa kan utgöra skydd för bakomliggande bebyggelse och planerar för detta.

Miljönämnden noterar att det under rubriken "Näringsliv och handel" står att verksamheter som medför störningar inte ska lokaliseras inom området, samtidigt som det står att kryssningsfartygen ska kunna fortsätta att utvecklas. Detta behöver utredas vidare och differentieras då dessa inte är kompatibla. *CMP* vill påpeka att även om kryssningsfartyg ansluts till elnätet iland, så reduceras inte bullret under liggetiden till noll. Ventilations- och kylanläggningar genererar t.ex. fortfarande buller och en del av det bullret är dessutom lågfrekvent vilket gör det svårare att förhindra spridningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nya bullerutbredningskartor har tagits fram som visar bullerutbredningen från kryssningsfartyg vid kaj. Moderna båtar är tystare och kan när de ligger vid kaj till och med fungera som bullerskydd i förhållande till aktiviteter på norra Frihamnskajen. Kryssningsfartygen är dock av olik ålder och orsakar olik buller. Det är korrekt att lågfrekvent buller är ett problem, framför allt när fartygen anlöper och lämnar kaj. Sett i ett längre perspektiv, när bebyggelse är aktuell på Nyhamnspiren, förutsetts att flottan med kryssningsfartyg har bytts ut till moderna och mindre bullrande fartyg. Samtidigt är det ett faktum att antalet anlopp är få och begränsat till sommarsäsongen.

Länsstyrelsen i Skåne önskar att kommande planhandlingar konkretiserar hur konflikten mellan möjligheten att hantera överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft ska hanteras. Här bör frågan och riktlinjer tas fram för var t.ex. särskilda hänsynstaganden eller åtgärder kan bli aktuella.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det underlag som har tagits fram till miljökonsekvensbeskrivningen visar att miljökvalitetsnormer (MKN) för luft inte överskrids, men det finns risk för att den nedre utvärderingströskeln (NUT) överskrids gällande PM10 längs de två huvudgatorna, och det är vid dessa gator särskilda hänsynstaganden eller åtgärder kan bli aktuella.

Förskolenämnden anser att bullerproblematiken kring förskolorna behöver utredas i ett tidigt skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bullersituationen vid förskolor utreds i detaljplaneskedet.

Miljönämnden menar att det för delområdet längs Carlsgatan och Västkustvägen behöver nämnas att både buller och luftföroreningar är en viktig aspekt som behöver lösas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Buller- och luftkvalitetssituationen längs Carlsgatan och Västkustvägen är viktiga aspekter att hantera. Planeringsriktlinjerna kommer att kompletteras med information om att dessa gator måste beaktas i den fortsatta detaljplaneringen.

Miljönämnden framför att verksamheten i Lantmännens silos behöver utredas vidare för att ge både en långsiktig planeringshorisont för Lantmännen och dess påverkan på den framtida bostadsbebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget har inte för avsikt att äventyra Lantmännens verksamhet tills dess Lantmännen funnit ny lokalisering för verksamheten. Ny bebyggelse kommer därför inledningsvis att behöva anpassa sig till verksamheten.

Tekniska nämnden framför att planeringsriktlinjen som anger att bullerupplevelsen ska dämpas med positiva ljudbilder, exempelvis vattenljud från fontäner och lövbrus låter bra i teorin, men det är tveksamt om det fungerar i verkligheten. För att uppfatta lövbrus krävs det frånvaro av oönskat ljud.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett tillskott av positiva ljudbilder såsom vattenljud och lövbrus göra det lättare att flytta fokus från det oönskade ljudet till den önskade.

Region Skåne hade gärna sett att översiktsplanen kompletteras med ett avsnitt där problematiken kring bullrets och luftföroreningarnas påverkan på hälsoeffekterna beskrivs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kan inte rymma ett avsnitt där hälsoeffekter av buller och luftföroreningar beskrivs då detta ligger till grund för nationella riktlinjer och gränsvärden för bullerpåverkan och miljö kvalitetsnormer för luft, och inte är specifikt för denna översiktplan.

Tekniska nämnden framför att planeringsriktlinjen som anger att luftkvaliteten där så är möjligt ska förbättras med hjälp av vegetation kräver betydligt mer gröna ytor än vad som avsatts.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget rymmer fler gröna lösningar än de ytor som har avsatts som grönområden. Träd i gatumiljö, grönska på tak och fasader är några av tillkommande åtgärder som ska avhjälpa luftkvaliteten.

Länsstyrelsen i Skåne anser att det kommande planförslaget måste ange tydliga riktlinjer och vägledning för hur vibrationer ska hanteras inom planområdet som helhet och i sina delar. *Trafikverket* anser att kommande planarbete ska ta hänsyn till vibrationer från järnvägen och elektromagnetiska störningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen utgör ett övergripande planeringsdokument som redovisar kommunens långsiktiga intentioner. Avsikten är att redovisa ett planförslag som effektivt utnyttjar den centrala marken på ett betydligt effektivare sätt än idag. Av det skälet förordas ett minimum av säkerhetsavstånd till förmån för andra tekniska lösningar. Vilka dessa lösningar kommer att bli är beroende av bland annat byggnadens konstruktion och innehåll. I en översiktplan kan inte detta förutses. Det pågår ett detaljplanearbete längs med bangården och i det arbetet har inget framkommit som tyder på att nya kontor och bostäder inte skulle kunna uppföras mycket nära bangården. Motsvarande studier kommer att genomföras i kommande detaljplaner.

Farliga verksamheter och markföroreningar

Miljönämnden vill informera om att det finns en verksamhetsutövare i det östra planområdet som är registrerad under miljöfarlig verksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Åsyftad verksamhet kommer att kunna fortsätta verka på plats i väntan på att Nyhamnens utbyggnad når dit.

Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att det inom en radie av ca 2 km från planområdet 18 finns tillståndspliktiga A och B-verksamheter, varav några är Sevesoanläggningar. De medför kumulativa effekter av risker.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns en medvetenhet om dessa anläggningars existens. I samband med framtagandet av planförslaget har därför flera samtal förts med Räddningstjänsten Syd. Stadsbyggnadskontoret har också låtit genomföra en pm om Risk och säkerhet (2015) . I den konstateras att inga verksamheter utanför planområdet påverkar planförslaget så att planförslaget behöver justeras.

Räddningstjänsten Syd och *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* menar att en samlad riskanalys som analyserar både individrisk och samhällsrisk behöver genomföras. Det är framför allt rangerbangården och det nya spåret för farligt gods till Norra hamnen som utgör riskkällor, men även mindre verksamheter i anslutning till området bör involveras för att få en uppfattning om den ackumulerade risken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har med avsikt att vida adekvat riskhänsyn låtit utarbeta en riskutredning. I utredningen redovisas individrisken för såväl rangerbangården som industrispåret till Norra hamnen. Det redovisas också en kvalitativ bedömning av samhällsriskerna med hänsyn till planförslagets markanvändning. Inget i utredningen äventyrar möjligheten att åstadkomma planförslaget.

Räddningstjänsten Syd anser att riskbilden behöver utredas redan i översiktsplanarbetet och inte i samband med framtagandet av varje enskild detaljplan, så som handlingarna anger. *Länsstyrelsen i Skåne* anser att översiktsplanen måste redovisa hur föreslagen markanvändning ska kunna göras lämplig i relation till risker kopplade till farligt gods på industrispår och godsbangård. Det är olämpligt att hänskjuta frågorna till kommande detaljplaner då åtgärder som kan krävas troligtvis berör flera delar av planområdet och därför bör hanteras i ett större sammanhang. Även om exakta åtgärder inte är möjliga att reglera i översiktsplanen har planhandlingarna att visa t.ex. hur nära en bostadsbebyggelse är möjlig att lägga intill järnvägsstråken, vilken typ av åtgärder som kan komma att krävas samt hur dessa är tänkta att säkerställas vid kommande plan- och lovgivning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att redovisa de delar av planområdet som ligger inom eventuella uppmärksamhetsavstånd för risker. Utifrån detta sker en rimlighetsbedömning i översiktsplanen avseende möjligheten att uppföra ny bebyggelse. Att mer precist dra slutsatser avseende vilka säkerhetshöjande åtgärder som behövs eller är lämpliga kräver studier kopplade till bebyggelsens utformning och innehåll. Bebyggelsens slutliga utformning och innehåll fastställs inte i översiktsplanen.

Länsstyrelsen i Skåne anser att planhandlingarna bör kompletteras med ett resonemang om konsekvenserna av omfattande olyckor- och bränder från de omgivande verksamheterna, även om sannolikheten är att betrakta som låg. Kommunen behöver göra tydliga ställningstaganden för hur man förhåller sig till detta och hur dessa frågor är tänkta att hanteras. Länsstyrelsen rekommenderar att en utgångspunkt kan vara att utreda incidenter, olyckor eller allvarliga händelser som skett i planområdets omgivning och liknande miljöer de senaste 20 åren.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att i planeringen ta hänsyn till de riskkällor som finns i eller kring planområdet. Med risk avses en sammanvägning mellan sannolikheten att en olycka sker och dess konsekvens. Att enbart se till en olyckas konsekvens utan hänsyn till om den är rimlig eller ej, kan inte vara en utgångspunkt i planarbetet. Ett sådant utredningsförfarande skulle ge ett orimligt antal utredningar utan värde för stadsplaneringen.

Räddningstjänsten Syd menar att Malmö stads uppmärksamhetsavstånd till godsspåret till Norra hamnen är avsevärt kortare än dem som Länsstyrelsen presenterat i RIKTSAM. Räddningstjänsten Syd har tidigare ställt sig frågande till Malmö stads avstånd och anser dem inte lika grundligt utredda. Den aktuella trafiken är förmodligen inte heller representativ för någon generell analys då hastigheten är låg men antalet farligt

godstransporter förmodligen kommer att vara hög. Bättre vore att analysera den faktiska sträckan. *Trafikverket* anser att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Malmö stad har antagit ett så kallat uppmärksamhetsavstånd till järnvägar med farliga godstransporter som anger att om bebyggelse ska placeras närmare järnvägen än 30 meter måste en särskild riskanalys genomföras. Alla bostäder som kan komma att påverkas av järnvägen ska ingå i en riskanalys. För att byggelse ska kunna lokaliseras nära järnvägen bör noggranna riskbedömningar göras och säkerhetsscenarioer prövas i fortsatt planarbete.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har antagna uppmärksamhetsavstånd för ny markanvändning nära järnväg. Dessa finns antagna i Malmö stads översiktsplan. Då bebyggelse placeras närmre järnvägen än vad uppmärksamhetsavstånden anger, ska en särskild riskanalys genomföras. Uppmärksamhetsavstånden varierar beroende på föreslagen markanvändning och byggnadsinnehåll. Ett avstånd på 30 meter från järnväg bör hållas fritt för att möjliggöra räddningsinsatser. Bebyggelse eller markanvändning som ligger bortom uppmärksamhetsavstånden ligger utanför riskzonen. Stora flöden av farligt godstransporter i hög hastighet ligger till grund för beräkningarna av dessa avstånd.

Miljönämnden vill informera att det inom planområdet finns många fastigheter där PCB har upptäckts och som behöver tas hänsyn till när vidare detaljplanering sker, alternativt byggnader rivs eller förändras på annat sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Byggnader som ska bibehållas inom planområdet kommer att behöva utredas avseende PCB. Detta sker dock inte inom ramen för översiktsplanarbetet.

Räddningstjänsten Syd noterar att flertalet av gatorna planeras för trädplantering, vilket ofta står i konflikt med utrymning med hjälp av räddningstjänsten då tillgänglighet till fasader saknas. Räddningstjänsten Syd anser därför att man tidigt bör arbeta med en strategi för utrymning. Om trädplanteringen kommer att hindra utrymning med hjälp av höjdfordon får utrymningen lösas på annat sätt, och detta i så fall kommuniceras tidigt till byggherrarna då det påverkar den byggnadstekniska projekteringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Träd och andra gröna inslag utgör ett av de bärande elementen i planförslaget. Byggnader kan i vissa fall komma att behöva anpassas efter behovet av utrymningsvägar. Detta kommer att studeras vidare i detaljplaneskedet.

Länsstyrelsen i Skåne noterar att det enligt handlingarna rekommenderas provtagningar för att bedöma om möjliga föroreningar påverkar utbyggnaden. Länsstyrelsen förutsätter att nödvändiga undersökningar och analyser sker så att kommande planhandlingar kan redovisa uttryckliga ställningstaganden och eventuella krav på åtgärder för att möjliggöra föreslagen markanvändning inom planrådets olika delar. *Tekniska nämnden* och *Miljönämnden* framför att det inom merparten av planområdet bedöms finnas risk för förorenad mark och förorenat grundvatten. Med en planeringsriktlinje för placering av verksamheter med olika krav på renhet i marken skulle samhällsekonomiska vinster erhållas genom minskat behov av marksaneringar. *Tekniska nämnden* påpekar att fastighetskontoret har gjort en historisk inventering av utfyllnaderna och verksamheterna i planområdet. Med

den som grund kommer en översiktlig provtagning att göras för att få en tydligare bild av omfattningen på föroreningarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stora delar av Nyhamnen bedöms bestå av förorenad mark av ungefär samma riskklass. Det finns inget som talar för avgörande vinster med att anpassa planområdets struktur efter markens föroreningsnivå. Det gör att planstrukturen, och de värden som kan uppnås med den, bedömts viktigare än förekomsten av markföroreningarna. Det bör noteras att de platser som har en något högre föroreningshalt än övriga Nyhamnen i huvudsak finns under befintliga byggnader eller i anslutning till Västkustvägen, där marken föreslås höjas till Västkustvägens nivå.

Statens Geotekniska Institut påpekar att förutsättningarna för ras/skred inom utfyllda områden är starkt beroende av fyllningarnas uppbyggnad och rekommenderar att förhållandena belyses och att en strategi för klarläggande vid framtida planläggning/utbyggnad redovisas. Det finns idag ingen information som pekar på särskilt ogynnsamma förhållanden i det aktuella planområdet, men det saknas en översiktlig redovisning av de geotekniska förutsättningarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det inte finns något inom planområdet som talar för att det finns risk för ras/skred. Det finns därför inte heller tillräckliga skäl att tynga planförslaget med att redovisa de geotekniska förutsättningarna.

Ledningar

Tekniska nämnden pekar på behovet av att redan nu utreda problematiken kring ledningsdragningar kombinerat med uppfyllnad mot Västkustvägen. Uppfyllnaderna ingår visserligen i de två avslutande utbyggnadsetapperna men redan inledningsvis kan nya ledningar behöva anläggas från öster för att försörja tidiga utbyggnadsetapperna. Det gör att dessa skulle behöva klara av en uppfyllnad i ett senare skede. Om det visar sig att det är olämpligt att fylla upp marken kommer detta att få konsekvenser för den föreslagna markanvändningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns goda skäl att i ett tidigt skede mer ingående studera vad uppfyllnaden av marken mot Västkustvägen skulle betyda för ledningsnätet.

E.ON Sverige AB konstateras att det inte verkar som om den befintliga fördelningsstationen på fastigheten Hamnen 22:198 noterats. Med tanke på den utrustning bolaget har installerat i fördelningsstationen och den stora mängden elledningar bolaget dragit och anslutit i stationen blir en eventuell flytt av stationen mycket dyr.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnens utbyggnad kommer att ske över lång tid. Trots det finns det skäl att redan nu söka ett ersättningsläge för fördelningsstationen. Nya kostsamma investeringar i anläggningen bör avvaktas.

Tekniska nämnden förmodar att det är avloppsledningsnätet som ska byggas som duplikatsystem och inte vattenledningsnätet, som det står i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det framgår att det är avloppsledningsnätet som ska byggas som duplikatsystem.

VA-Syd avdelningen för ledningsnät påpekar att ”kombinerat vattenledningsnät” ska ändras till ”kombinerat avloppsledningsnät”, ”Tunnel 2000” ändras till ”Malmö avloppstunnel” och att ”Avsikten är att den vid kraftig nederbörd ska begränsa behovet av att brädda stadens avloppsvatten ut i innerstadskanalerna och Sege å” styrks.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras enligt VA-Syds önskemål så att det framgår att det är ett kombinerat avloppsledningsnät som avses, att ”Tunnel 2000” ändras till ”Malmö avloppstunnel”, och att meningen om breddning av avloppsvattnet kommer att strykas ur planförslaget.

VA-Syd avdelningen för ledningsnät önskar byta bilden på Malmö avloppstunnel till den bild som finns i Plan för Malmös vatten. Det ska också framgå att det är en schematisk bild på en planerad sträckning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bilden på Malmö avloppstunnel kommer att bytas till en förenklad variant av den bild som redovisas i Plan för Malmös vatten.

E.ON Värme saknar en skrivelse om befintliga fjärrvärmeledningar i mark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Området största fjärrvärmeledning finns redovisad på karta.

E.ON Gas framför att en flytt av befintliga gasledningar i vissa fall kan vara komplicerat p.g.a. att driftavbrott inte kan göras hur som helst, gasledningen under spårområdet är en sådan ledning som är svår att flytta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget föreslår ingen åtgärd som medför en flytt av gasledningen under bangården.

Villaägarna i Malmö påpekar vikten av ett väl fungerande VA-system, särskilt med översvämningarna i Malmö 2014 i färskt minne.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vikten av att uppfylla de allt större kraven på VA-nätet kommer att poängteras i planförslaget.

Riksintressen

Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att handlingarna endast översiktligt beskrivit påverkan på riksintressena. Tillkommande bebyggelse och förändrad markanvändning ska inte påverka riksintressena på ett sätt som medför nya begränsningar för dagens eller framtida funktioner och värden som påtagligt skadar det riksintresseanspråket pekar ut. Planförslaget ska därför redovisa hur riksintressena ska tillgodoses och eventuella åtgärder och hänsynstaganden som krävs för att riksintressena inte påtagligt skadas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget avser inte att påtagligt skada de värden som ligger till grund för riksintresseutpekanden inom eller i anslutning till Nyhamnen. Inom ramen för planförslagets miljökonsekvensbeskrivning kommer bland annat bebyggelsens påverkan på hamnverksamheten, bangården och möjligheten att nå Mellersta hamnen med godståg att studeras. Planförslaget kommer att kompletteras med de slutsatser utredningen presenterar.

Länsstyrelsen i Skåne menar att även om det tekniskt är möjligt att skydda närliggande bebyggelse vad det gäller hälsa och säkerhet utifrån järnvägens, godsbangården och hamnområdets påverkan, så måste åtgärderna för dessa ses i större sammanhang och ingå i avvägningen mellan olika allmänna intressen på en översiktsplanenivå. Behovet av åtgärder får inte påtagligt skada riksintressena på ett sätt som medför nya begränsningar för t.ex. dagens eller framtida tågtrafik eller hamnverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En av översiktsplaneinstrumentets viktigaste uppgifter är att visa på en god avvägning mellan olika allmänna intressen. Stadsbyggnadskontoret menar att Nyhamnen utgör en mycket central del av staden, vars mark måste användas på ett effektivt sätt så att fler bostäder och arbetstillfällen kan uppföras i anslutning till centrum och centralstationen. För att möjliggöra detta förordar planförslaget att bebyggelsen uppförs med en funktion och utformning som anpassas efter närliggande riksintressen och deras utvecklingsmöjligheter. Malmö stad för samtal med hamnutövaren om hamnens framtida tillväxtområden. Staden menar att föreslagna förändringar av riksintresset hamn inte hotar de delar av hamnverksamheten som utpekade som riksintressanta. Det pågår även studier för att gemensamt med Trafikverket och Jernhusen finna alternativa placeringar för de funktioner som är lokaliserade inom den zon av bangården som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse.

Länsstyrelsen i Skåne framför att planhandlingarna bör kompletteras och redovisa riksintresseanspråket Malmö hamn utifrån preciseringen, som gjordes år 2011. Här har förslaget bland annat att förhålla sig till de kriterier som pekas ut i preciseringen och de funktioner och anläggningar som är en förutsättning för det utpekade riksintresseanspråket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med ett tydligare förhållningssätt gentemot riksintresset Malmö hamns värden.

Länsstyrelsen i Skåne ifrågasätter behovet av att ändra avgränsningen för Malmö hamn i planområdet norra del. Enligt planhandlingarna kommer den verksamhet som idag sker längs Norra Frihamnskajen inte att förhindra en omvandling på Nyhamnspiren. Länsstyrelsen menar dock att hamnverksamheten riskerar att bli begränsad även till sin funktionalitet och får minskade utvecklingsmöjligheter på sikt av förslaget. Dessa frågor har inte beskrivits i planhandlingarna och Länsstyrelsen ser att riksintresset riskerar att påtagligt skadas. CMP framför att en eventuell justering av riksintresseavgränsningen för Malmö Hamn inte får medföra negativ påverkan på riksintressets funktioner och vill påminna att riksintressen för anläggningar för kommunikationer gäller såväl befintliga som framtida anläggningar. Trafikverket saknar en beskrivning över hur avvecklingen av delar av riksintresset Malmö hamn kan göras utan att äventyra riksintressets värden. Sjöfartsverket anser att i det fall förändringar av riksintresset föreslås från kommunens sida så skall funktioner som idag anses nödvändiga för hamnens funktion säkerställas genom alternativ lokalisering. Sjöfartsverket saknar en redovisning av dessa funktioner och hur dessa i så fall skall hanteras. Även eventuella influensområden som kan påverka riksintresset behöver beskrivas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås ny kontorsbebyggelse mot Södra Frihamnskajen. Stadsbyggnadskontoret menar att denna bebyggelse inte begränsar hamnens verksamhet från att utvecklas. Snarare utgör den ett skydd av hamnverksamheten mot stadsutvecklingen vid centralstationen och längs Hullkajen. Stadsbyggnadskontoret ser dessutom att det finns goda skäl att se över riksintresseområdet i sin helhet. CMP har i markupplåtelseavtalet med Malmö stad

avträtt mark som idag utgör en del av riksintresseområdet, industrihamnens båda bassänger blir inneslagna när en ny bro anläggs över industrihamnsrännan, kustskydd behöver anläggas mot förväntade havsnivåhöjningar, betydelsefulla naturvärden har hittats inom riksintresseområdet, allt större krav ställs på yteffektivisering inom såväl stadsmiljön som inom hamnområden, och därutöver pågår en dialog mellan Malmö stad och CMP för att finna sätt att tillgodose såväl stadens önskan att använda central mark effektivt som hamnens önskan att fortsätta utvecklas. I ett sådant arbete behöver även eventuella omlokaliseringar av diverse funktioner studeras. Detta har delvis redan skett genom att Malmö stad erbjudit CMP mark i anslutning till Industrihamnsrännan.

CMP ifrågasätter riktigheten i att kryssningsverksamheten inte kan vara en funktion av riksintresse och menar att riktigheten i detta måste undersökas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kryssningsverksamheten är en relativt ny satsning i Malmö hamn. Den kan utvecklas och utgöra ett väsentligt inslag i stadens image som kuststad och på många sätt bidra till att höja Nyhamnens attraktivitet. Stadsbyggnadskontoret kan dock inte betrakta nöjesresor med kryssningsfartyg som en verksamhet av riksintresse. Verksamheten kan säkerställas utan att området utgör en del av riksintresseområde.

CMP och *Sjöfartsverket* bedömer att en kryssningsterminal kan komma att kräva ett större område för sjöfartsskydd (ISPS) än den 10 meter breda kaj som beskrivits i underlaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns flera exempel på platser där 10 meter breda avspärrade kajer är tillräckliga för att hantera kryssningsfartygens logistik, t.ex. Langelinjen i Köpenhamn. Terminalfunktioner kan anordnas i bottenvåningar på angränsande bebyggelse. Eventuellt kan en tredimensionell fastighetsindelning ske av dessa byggnader.

Trafikverket påpekar att riksintresset för Malmö hamn preciserades 2011. Då angavs att "När färjetrafiken flyttas från Nyhamn till Norra hamnen ska riksintresset ändras så att E6.01 endast pekas ut från E6 fram till trafikplats Spillepengen. Nytt riksintresse blir då även den planerade kopplingen från trafikplats Spillepengen till gatusystemet i Norra hamnen." *Länsstyrelsen i Skåne* framför att de tillsammans med *Trafikverket* kommer att följa upp förslaget att revidera riksintresset för E6.01. Slutsatserna kommer att bekräftas i den fortsatta ÖP-processen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Efter samrådet har samtal förts med *Trafikverket*. Samtalen har resulterat i en planeringsinriktning med avsikt att ändra riksintresset för E6:01 så att vägen avslutas vid Containergatan. Planförslaget kommer därför att förorda en sådan ändring.

Trafikverket anser inte att de delar av bangården som ligger närmast Carlsгатan ska ersättas med bebyggelse. Denna yta används idag för styckegodshantering (vagnslast), uppställning och servicefunktioner. *Trafikverket* ser dessa funktioner som viktiga och verksamma. Styckegodshantering sker främst utanför *Trafikverkets* fastighet och kan möjligen lokaliseras på annan plats. Det finns ett kontinuerligt behov av nya funktioner på bangården som efterhand kommer att ersätta vissa av de befintliga. För närvarande utreder *Trafikverket* till exempel möjligheten att ta emot längre tåg men även nya typer av tågtrafik såsom höghastighetståg. Ytorna inom bangården är ytterst begränsande idag. *Länsstyrelsen i Skåne* önskar att kommande planhandlingar förhåller sig till de behov som finns inom

bangården och säkerställa att riksintressets funktion inte skadas. *Region Skåne* ser att det i planen föreslås att styckegodshanteringen vid Carlsgatan flyttas till kombiterminalen ”eller annan lämpligare plats”. *Region Skåne* hade gärna sett att denna fråga utreddes vidare då det inte finns betydande outnyttjade ytor vid kombiterminalen. *Miljönämnden* påpekar att stadens utveckling i riktning mot det nuvarande läget av godsbanegården hotar dess läge. En omlokalisering av godsbangården till Glostorp är inget scenario miljönämnden förespråkar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bangården står inför nya utmaningar. Den behöver bland annat anpassas för höghastighetståg, godståg som blir allt längre, servicefunktioner som måste uppgraderas och en planskild koppling mellan stambanan och spåren in till centralhallen. Av detta skäl arbetar nu Trafikverket, Jernhusen och Malmö stad för att gemensamt studera hur bangården kan och bör förändras. Det är inte lämpligt att föregripa ett sådant arbete genom att hävda att det inte finns andra lösningar. Stadsbyggnadskontoret vidhåller att det är angeläget att den utpekade centralstationsnära marken bebyggs och är tveksam till att just den marken är bäst lämpad att möta bangårdens framtida utmaningar. Malmö stad avser i det fortsatta samarbetet bistå med lösningar på bangårdens utmaningar. Det finns inget förslag om att flytta godsbangården till Glostorp.

Trafikverket och *Länsstyrelsen i Skåne* menar att nya förbindelser över bangården endast är möjliga om de kan anläggas på ett sådant sätt att de inte påtagligt påverkar bangårdens nuvarande eller framtida funktion. Bropelare och risker för olyckshändelser kan få stora konsekvenser för trafiken. Det går inte i nuvarande handlingar att se om föreslagna gång- och cykelbroar går att genomföra och samtidigt tillgodose riksintresset för bangården och järnvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har i dialog med Trafikverket granskat möjligheten att åstadkomma nya gång- och cykelbroar över bangården. Den västligaste bron, den närmast centralstationen, studeras i samband med detaljplan 5478. Den brons bropelare kommer i huvudsak att placeras på befintliga perronger. Dialogen med Trafikverket har varit lösningsinriktad och det finns en acceptans mot bron om den kan visas inte äventyra tågtrafiken. Eftersom bangården står inför nya utmaningar, bland annat i form av höghastighetståg, godståg som blir allt längre, servicefunktioner som måste uppgraderas och en planskild koppling mellan stambanan och spåren in till centralhallen, så är det idag inte möjligt att låsa bangårdens frihetsgrader med nya bropelare. Trafikverket, Jernhusen och Malmö stad arbetar därför för att gemensamt studera hur bangården kan och bör förändras möta de framtida utmaningarna och samtidigt finna placeringar för de bropelare som behövs för de övriga broarna.

Region Skåne hade gärna sett att konsekvenserna av att godsspåret till Nord Mills anläggning föreslås utgå beskrevs tydligare i planen. *Trafikverket* framför att Limhamnsspåret, från bangården till Västra Varvsgatan inklusive hamnspåret till Bassängkajen vid Lantmännens spannmålsanläggning ej längre anses vara av riksintresse enligt preciseringen av riksintresset för Malmö hamn 2011.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nord Mills hanterar idag sina transporter med lastbil. Spåret fyller således ingen funktion. Planförslaget kommer att justeras så att det framgår att Limhamnsspåret från bangården till Västra Varvsgatan inklusive hamnspåret till Bassängkajen vid Lantmännens spannmålsanläggning inte längre är av riksintresse.

Länsstyrelsen i Skåne anser inte att ÖP Nyhamnen anger några ytterligare ställningstaganden om hur riksintresset för kulturmiljövården M:K 114 ska tillgodoses, utöver vad som anges i Översiktsplan för Malmö stad. Det finns en gräns för när det nya suddar ut det gamla, när gränsen för respekten till kulturmiljön överträds. Den gränsen, översatt till påtaglig skada på riksintresset, hade behövt ett mer utvecklat resonemang i ÖP Nyhamnen för att ge vägledning för hur riksintresset ska tillgodoses.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förändringar som berör den bebyggelse och de miljöer riksintresset är knutet till, ska ske med respekt för dess värden och karaktär. Som stöd för detta finns inom Nyhamnen områden som Malmö stad bedömt vara särskilt skyddsvärda ur ett lokalt perspektiv, kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer enligt PBL 8 kap. 13§. Planförslaget kommer att kompletteras med information om vilka dessa är. Därutöver har bebyggelsen klassificerats i olika stadskaraktärer för vilka planeringsriktlinjer utarbetats. I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden ska kulturhistoriska värden särskilt beaktas så att de inte går förlorade. Det är inte möjligt att utifrån värdebeskrivningen för riksintresset M:K 114 avgöra när respekten för riksintresset överskrids. Det finns dock inget i värdebeskrivningen som antyder att Nyhamnen inte skulle kunna utvecklas i enlighet med planförslaget. Planförslaget kommer att utveckla ställningstaganden kring Nyhamnens kulturhistoriskt värdefulla inslag.

Länsstyrelsen i Skåne vet att kommunen i Översiktsplan för Malmö har redovisat förslag till justeringar av riksintresset för kulturmiljövård M:K 114 och har tagit del av dessa och diskuterat med kommunen. Länsstyrelsen arbetar nu med att ta fram en justering utifrån den handledning för riksintresse för kulturmiljövården som togs fram av Riksantikvarieämbetet 2014. Avsikten är att justeringen av riksintresset ska kunna utgöra underlag för Malmö kommuns närmast kommande ändring av Översiktsplan för Malmö stad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förhålla sig till den uppdaterade värdetexten för riksintresset M:K 114 så snart den är klar.

Länsstyrelsen i Skåne anser att bebyggelseutvecklingen inte kräver några särskilda hänsynstaganden avseende riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § MB.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens uppfattning att bebyggelseutvecklingen inte kräver några särskilda hänsynstaganden avseende riksintresse för högexploaterad kust.

Länsstyrelsen i Skåne menar att det bör framgå av planhandlingarna att det finns krav på remiss till Försvarmakten vid alla ärenden avseende höga objekt högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med information om att det finns krav på remiss till Försvarmakten vid alla ärenden avseende höga objekt högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse.

På längre sikt

Region Skåne menar att långsiktiga planer inte enbart kan beakta potentiellt markvärde. CMP ingår i det europeiska TEN-T nätet, som en core-hamn. Detta innebär att hamnens

funktioner är viktiga ur ett europeiskt perspektiv. Region Skåne anser att det är väsentligt att hamnen ges möjlighet att utvecklas även efter år 2040 och att anslutande infrastruktur säkerställs. *CMP* framför en oro över att Frihamnen med tillhörande markområden tas i anspråk för blandad stadsbebyggelse och menar att det i praktiken kommer att omöjliggöra hamnverksamhet i Mellersta hamnen eftersom det inte kommer att finnas markytor i tillräcklig omfattning för hamnverksamheten. *CMP* förutsätter att en stadsutveckling i denna riktning görs i samråd med *CMP* och att man inte försvårar eller omöjliggör den befintliga eller utvecklade hamnverksamheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: *CMP* (Copenhagen Malmö Port) har haft en stark utveckling och hamnfunktionerna är viktiga för staden, både nu och i framtiden. Det är bland annat därför Malmö stad så aktivt arbetat för att hamnen ska kunna expandera norrut. Av bland annat miljöskäl ställs det dock allt större krav på yteffektivisering. Det gäller såväl för stadsmiljön som för hamnområden. Det pågår därför en dialog mellan Malmö stad och *CMP* för att finna sätt att tillgodose såväl stadens önskan att använda central mark effektivt som hamnens önskan att fortsätta utvecklas.

CMP framför att bilhanteringen är relativt utrymmeskrävande och att ytorna bör finnas i lossningsplatsens omedelbara närhet. Att ställa upp bilar i flera plan är tekniskt möjligt men är betydligt mer kostsamt och hittills visar undersökningarna att verksamheten inte kan bära sådana ökade kostnader.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Påbuden att spara mark kommer att öka kraven på en mer effektiv markanvändning. Det kommer också att leda till en större efterfrågan på central mark. På sikt förväntas därför markvärdet att öka och då infaller incitament att finna mer yteffektiva lösningar. Ur det perspektivet är det inte rimligt att bibehålla markparkering nära centralstationen, samtidigt som det finns alternativa lösningar att söka.

CMP förutsätter att den etappvisa utbyggnaden tar hänsyn till den kombinerade järnvägs- och vägbron över Industrihamnen så att den även fortsatt kan trafikeras med t.ex. farligt gods. Även området kring tullspåren ingår i denna planering och ska bland annat gynna skifte mellan ellok och diesellok samt avlasta rangering på bangårdsområdet. *CMP* föreslår att den fördjupade översiktsplanen anpassas till dessa investeringar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En järnvägslösning som förbinder bangården med Norra hamnen med en bro över Industrihamnsrännan är viktig för hamnen, bangården och Malmö stad. Planförslaget äventyrar inte denna ambition, inte heller i de föreslagna utbyggnadsetapperna. För att ytterligare säkerställa detta har en marknivåhöjning föreslagits i anslutning till Västkustvägen. Avsikten är att säkerställa att farligt gods kan trafikera banan utan att äventyra planerade boendemiljöer.

CMP hänvisar till sin visionsplan 2030, där det på sikt finns möjlighet att flytta godsbangården till Norra Hamnen, söder om Oljehamnen. *CMP* önskar ett förtydligande om det är detta som uttrycks i denna fördjupade översiktsplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det inte uppstår missförstånd när det gäller vilka godsfunktioner som kan komma att flyttas Norra Hamnen.

Burlövs kommun anser att det är olämpligt med fler godsspår genom kommunen varför man motsätter sig ett eventuellt godsspår längs Västkustvägen, som skulle utgöra ytterligare en bullerkälla och dessutom utgöra en barriär mellan bebyggelsen i Burlöv och Spillepengen, som är Malmös och Burlövs gemensamma rekreativsområde. Det framgår inte heller i planhandlingarna hur och var en sådan koppling av godsspåret skulle kunna ske till stambanan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I CMP:s utredning ”Infrastrukturutredning 2015-2030 - utmaningar och åtgärder för att möta ökande godstransportvolymerna via Malmö och nytt logistikcentrum Norra hamnen”, från 2012, presenterades tankar kring hur bangården skulle kunna avlastas genom att på mer direkt sätt låta Norra hamnens järnvägstrafik kopplas till stambanan. En koppling längs Västkustvägen var en möjlighet. Den skulle kunna lyfta ut även övrig godstrafik från centrala Burlöv. Det vore olyckligt att avfärda alternativa lösningar innan alla inblandade parter har utrett frågan och fattat slutligt beslut.

Genomförande

Fastighets AB Briggen anser att de tider och avgränsningar som presenteras för utbyggnadsetapperna ska betraktas mer som preliminära och vägledande än som styrande. *Wihlborgs Fastigheter AB* menar att en god utvecklingstakt möjliggörs om utbyggnadsetapperna görs mer flexibla. *Zandelinggruppen* anser att det är viktigt att man påbörjar flera olika exploateringssteg samtidigt. *Limhamnsbus Saltimporten AB* och *Schenker Property Sweden AB* anser att tidplanen för utbyggnaden behöver detaljeras och även kompletteras med uppgifter om var inom respektive område man lämpligen påbörjar utvecklingen. Att ange en utbyggnadshorisont på 40 år är för långt, risken är att både nuvarande verksamhet och framtida utvecklingsintentioner tappar fart av en så utsträckt tidplan. *CMP* konstaterar att planens genomförande kommer att pågå under lång tid. En tydlighet och förutsägbarhet vad det gäller förutsättningarna är önskvärd. Det har stor betydelse för hamnens hyresgäster och övriga kunder att de kan försäkra sig om att de kan utveckla sina respektive verksamheter i hamnen över en längre följd av år.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utbyggnaden av Nyhamnen kommer att ske under lång tid. Det är därför svårt att redan idag förutse i vilken ordning olika delar av Nyhamnen kommer att omvandlas. De utbyggnadsetapper som redovisas i planförslaget måste därför betraktas som preliminära. Utbyggnadsetapperna är dock ett resultat av en rimlighetsbedömning av olika faktorer som till exempel Malmö stads investeringsbehov och när mark blir tillgänglig för omvandling. Etappindelningen ligger bland annat till grund för beräkningen av behovet av samhällsservice. Utbyggnadsetappernas avgränsningar kommer att studeras ytterligare inför utställningsförslaget.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad önskar att delområdenas genomförandetid bör anpassas så de stämmer överens med planprocessen, nu är första etappen 2015-2020, med en plan som antas tidigast 2017.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utbyggnadsetappernas tidsangivelser kommer att ses över inför utställningsförslaget.

NCC Property Development AB har uppfattat att deras fastighet kan ingå i den första detaljplaneetappen och att det kan ske parallellt med översiktsplanarbetet. Det finns en medvetenhet om att utbyggnaden av fastigheten, med hänsyn till omläggningar av gatunätet, kan behöva ske i etapper. *Öresundshuset AB* avser att omvandla sin fastighet och önskar att detta kan ske parallellt med arbetet med översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Såväl NCC:s och Öresundshusets fastighet ligger inom den föreslagna första utbyggnadsetappen. Redan idag pågår planeringsarbeten och genomföranden inom denna utbyggnadsetapp. Så länge detaljplaneringen och utbyggnaden inte äventyrar den övergripande planeringen utan följer översiktplanens intentioner, så är det möjligt att utveckla såväl NCC:s som Öresundshusets fastigheter parallellt med översiktsplanarbetet.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad menar att en utredning om markföreningar bör utföras i ett tidigt skede. Utredningsresultatet kan ha stor betydelse för planens möjlighet att realiseras och påverka ordningen för utbyggnaden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Markföreningar finns i mer eller mindre hög grad inom hela Nyhamnen. En provtagningsstrategi har upprättats för hela Nyhamnen och kommer att ligga till grund för fortsatta markundersökningar. Inget tyder idag på att det finns skäl att anpassa strukturen efter föreningssituationen.

Förskolenämnden framför att det är oklart hur dimensioneringen av förskoleverksamheten ska förhålla sig till takten på utvecklingen av Nyhamnen och betonar vikten att förskoleförvaltningens byggherrar i ett tidigt skede anvisas byggklara tomter fria från markföreningar, som ett led i en effektivare utbyggnad av samhällsservicen. *Jernbusen* påpekar vikten av att kommunal service kommer tillstånd i ett tidigt skede av Nyhamnens utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att tillgången till förskolor följer Nyhamnens omvandlingstakt. Vid beräkningen av förskolebehovet har därför hänsyn tagits till utbyggnadsetapperna. Stadsbyggnadskontoret efter samrådet också använt det nya verktyget som kommunen har tagit fram för beräkning av antal förskolebarn i nybyggnadsområden. Både med de gamla nyckeltalen och det nya verktyget rymmer planområdet nu en överkapacitet av både skol- och förskoleplatser. Planförslaget kommer att anpassas efter de nya beräkningarna och en fortsatt dialog föras med förskoleförvaltningen.

Grundskolenämnden framför att grundskoleförvaltningens fördjupade analyser över utbud och efterfrågan medför att Nyhamnens grundskolor kan komma att behöva kompensera för underskott av platser i närliggande områden, så som Gamla staden. Denna möjlighet lyfts mycket riktigt i ÖP Nyhamnen och anges vara ett skäl till att tidigt färdigställa skolorna. *Servicenämnden* vill poängtera vikten av att utbyggnadstakten av skolor och förskolor i bristområden inte tillåts mattas av bara för att planen föreslår att såväl skolutbyggnaden som förskoleutbyggnaden ska prioriteras för att initialt avlasta närliggande stadsdelar såsom Gamla staden och Västra hamnen. Detta arbete måste fortgå parallellt så att problemet med avsaknad av tillräckligt många förskoleplatser inte riskerar att fortplanta sig till Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen utgör Malmös mest centrala och kollektivtrafiknära utbyggnadsområden. Det blir då särskilt viktigt att marken används effektivt. Färdigställandet av grundskolor ska kunna ske i tidigt skede. I utbyggnadsfaser kan Nyhamnens grundskolor därför rymma fler elever än det egna

behovet, men målsättningen är inte primärt att över tid tillgodose brister i antalet grundskoleplatser som uppstått inom andra stadsdelar. En fortsatt dialog kommer att föras med berörda förvaltningar.

Sociala resursnämnden påpekar att det finns ett stort behov av LSS-bostäder i Malmö och att planeringen för dessa hade kunnat belysas mer ingående i planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget ger möjlighet till färdigställande av 100 LSS-bostäder. Fastighetskontoret stämmer av behovet av LSS-bostäder i varje detaljplan och ansvarar för beställning av dessa typer av boenden.

Tekniska nämnden anser att det är viktigt att utveckla Nyhamnen samtidigt som hamnverksamheten kan utvecklas i Mellersta hamnen inklusive Frihamnen. Detta kan bl.a. innebära att bostäder planeras så att de inte påverkas negativt av hamnverksamheten, att vissa etapper med rätt funktion utifrån hamnverksamheten måste byggas ut före andra, för att inte inskränka på hamnverksamheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avsikten är inte att utvecklingen av Nyhamnen till blandad stadsbebyggelse ska påverka hamnverksamheterna negativt. Nyhamnen utgör dock en mycket central del av staden, vars mark måste användas på ett effektivt sätt så att fler bostäder och arbetstillfällen kan uppföras i anslutning till centralstationen. För att möjliggöra detta förordar planförslaget att en skyddande bebyggelse uppförs, med andra funktioner än bostäder, som därigenom kan dämpa påverkan från hamnens industribuller. Utbyggnadsordningen och olika bullerskydd kommer löpande att studeras så att goda bullervillkor uppnås för den tillkommande bebyggelsen. Under 2017 har stadsbyggnadskontoret låtit genomföra en ny uppdaterad bulleranalys. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas planförslagets bullersituation och vilka bulleråtgärder som kan vara aktuella att vidta. Allt eftersom planområdet byggs ut kan det i en övergångsfas vara aktuellt att söka dispens för vissa delar i väntan på utbyggnad av skyddande bebyggelse.

Lantmännen Fastigheter påpekar att de bedriver en omfattande verksamhet på Hullkajen och avser att göra så till dess att bostadsbebyggelsen startas 2035 -2045 eller senare beroende på utbyggnadstakten. Det är mycket viktigt att tillgängligheten för trafiken som idag sker med fartyg, långtradare och traktorer med dubbelsläpp inte försämras. När det gäller igenfyllningen av bassängen sydöstra del och byggnation av en bro mellan Hullkajen och Stockholmskajen måste ske efter det att Hullkajen omdanats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget avser inte att äventyra tillgängligheten till Lantmännens verksamhet på Hullkajen. Fartyg kommer fortsatt att kunna angöra kaj, även efter föreslagen utfyllnad av Nyhamnsbassängen. Långtradare och traktorer kommer att kunna nå anläggningen från öster. Arbetet med en omdaning av Hullkajen kommer att ske i tät dialog med berörda parter.

Jernbusen påpekar att ett beslut om riktningförändring av Carlsгатan måste ske redan i samband med pågående detaljplanearbete för kvarteren söder om Carlsгатan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Beslut om en mindre sidoförskjutning av delar av Carlsгатan sker i samband med pågående detaljplanearbete för kvarteren söder om Carlsгатan.

Zandelinggruppen anser att Västkustvägens förändring från storskalig motorled till stadsgata bör ske i ett tidigt skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En förändringen av Västkustvägen till en stadsgata måste kopplas till att ny bebyggelse uppförs i anslutning till vägen. I annat fall uppnås inte den önskade effekten. Området vid Västkustvägen föreslås omvandlas i ett av Nyhamnens senare skeden.

Volito Fastigheter AB anser att det är viktigt att Malmö stad vågar gå före och göra investeringar i området. *Jernbusen* ser gärna en tidig etablering av tillfälliga mötesplatser och parker, så att fler lockas till området än dem som bor och arbetar där. *Fastighets AB Briggen* ser gärna att tillfällig användning av ytor och byggnader kan ske medan Nyhamnen omvandlas. *Tekniska nämnden* framför att första steget i genomförandet är att sanera den mark som är förorenad. Innan förhållandena är klarlagda är det olämpligt att använda dessa ytor för lek, odling och park som föreslås i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser positiv på temporära användningar under planerings- och utbyggnadsprocessen under förutsättning att platserna visar sig lämpliga för ändamålet.

Tekniska nämnden menar att det föreslagna gatunätet tar liten hänsyn till befintliga strukturer. Detta försvårar omvandlingen till blandad stad, eftersom det innebär att flera befintliga fastigheter inte kan omvandlas innan de nya gatorna har byggts.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget avser att skapa en modern, tät och hållbar stadsdel där man samtidigt kan avläsa historien i den fysiska miljön. Carlsgatan och Jörgen Kocksgatans strukturerande östvästliga funktion bibehålls. Studier har skett med avsikt att tydligare låta Nyhamnspirens riktning avspeglar sig på i planområdets struktur. Planområdet kännetecknas idag av storskalig hamn- och industriverksamhet med tunga infrastrukturella barriärer. Att utgå från detta och bygga en stadsdel med blandad stadbebyggelse som både vänder sig inåt och utåt innebär att strukturella förändringar behövs.

Jernbusen ser det som en framgångsfaktor att spårvagnen etableras tidigt för att gynna kollektivtrafiken och att tidigt etablera ett resmönster. Detta skapar i sin tur ökad attraktivitet för kringliggande fastigheter och möjliggör tidigare utbyggnad. *Anders Blaxhult* menar att kollektivtrafiken borde fungera från början och att spårvägen påskyndas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är idag oklart om och när spårväg skulle kunna etableras i Nyhamnen. Oavsett om eller när en spårväg anläggs så är det betydelsefullt att etablera ett starkt flexibelt kollektivtrafikstråk genom Nyhamnen utgående från centralstationen och att detta kan anpassas för spårvägstrafik.

Tekniska nämnden noterar att spårvägens sträckning passerar över ett flertal privata fastigheter och har givits en dragning ut över den del som föreslås fyllas ut i hamnbasängen. Detta kommer att ge problem med såväl genomförande och tidplan som finansiering och kostnader.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är idag oklart om och när spårväg skulle kunna etableras i Nyhamnen. Fortsatta studier av en eventuell spårvägsdragning kommer att ske i det fortsatta planarbetet. Beroende på slutligt spårvägsförslag kommer såväl utfyllnaden som markaffärerna att behöva vara klara innan bygget av

kollektivtrafikstråket kan påbörjas. Fastighetskontoret ansvarar för markaffärer och ansökan och utfyllnad.

Malmö högskola menar att Malmös expansion tydligt gör sig påmind i centrala staden och att det finns risk för att staden över lång tid kommer att upplevas som en byggarbetsplats. Malmö högskola förväntar sig en stor belastning av trafik under byggtiden runt Jörgen Kocksgatan. Det är då viktigt att stor omsorg läggs vid byggarbetsplatsernas närmiljö så att trottoarer och cykelbanor inte stängs eller att trafiksäkerhetsproblem uppstår på grund av belamring på allmänna ytor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utbyggnaden av Nyhamnen kommer att ske över lång tid. Det är då särskilt viktigt att utbyggnaden sker så att det uppstår så liten negativ påverkan på omgivningen som möjligt. I efterföljande planarbeten kommer fortsatta studier att genomföras för att säkerställa detta.

Tekniska nämnden framför att en förutsättning för genomförandet är att exploateringskalkyler visar ett positivt resultat, d.v.s. att Malmö Stads inkomster för försäljningen av marken överstiger utgifterna för anläggandet av allmän plats och iordningställande av byggklar mark. Tekniska nämnden hyser stor tveksamhet till att starta ett exploateringsprojekt där de ekonomiska kalkylerna visar negativt resultat. Vid en ekonomisk genomgång av de föreslagna etapperna framkommer att utgifterna är mycket stora i etapp 1 och 2, och täcks inte av inkomsterna. Därför bör strukturen, kvartersstorlekarna, utfyllnaden i vattnet och exploateringsgraderna bearbetas i det fortsatta arbetet med översiktsplanen, med syfte att minska utgifterna och öka möjligheterna till inkomster.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattning att det behövs stora satsningar på infrastrukturen för att en stadsbyggnadsutveckling av Nyhamnen ska kunna äga rum. Av flera olika skäl kommer planförslaget att kompletteras med större utfyllnader i Nyhamnsbassängen och i Yttre hamnen. Det kan leda till större inkomstmöjligheter i ett tidigt skede. Även en något högre exploateringsnivå kommer att prövas i lämpliga lägen. Inför varje utbyggnadsetapp kommer en översyn att genomföras så att varje deletapp kan bära sina kostnader. Samtidigt med den ekonomiska hållbarheten måste även den miljömässiga och sociala hållbarheten beaktas.

Schenker Property Sweden AB föreslår att Malmö stad bör budgetera för och ges möjlighet att ta s.k. förtida investeringar i områdets olika utbyggnadsetapper. Detta dels för att underlätta exploateringen av respektive område men även för att markera den viktiga starten i utvecklingsarbetet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fastighetskontoret undersöker olika lösningar med respektive part för att underlätta Nyhamnens omvandling.

Jernbusen efterfrågar ekonomisk förutsägbarhet vad gäller exploateringskostnader. Att Malmö stad tillsammans med fastighetsägare och exploatörer beräknar och analyserar både samhällsekonomi och företagsekonomi är en förutsättning för att nå en ekonomisk hållbarhet i Nyhamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Efter en antagen översiktsplan för Nyhamnen kommer fastighetskontoret att ta fram underlag för framtagande av gatukostnadsersättning.

Förskolenämnden vill särskilt lyfta att specifika gestaltningskrav i regel innebär merkostnader. Finansieringen av sådana gestaltningskrav bör inte ensidigt belasta förskoleverksamheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det går inte att säga var gränser går när det uppstår merkostnad på grund av gestaltningskrav på förskolorna. Gestaltningskraven avgörs slutligen i bygglovsskedet.

Trafikverket framför att en överenskommelse som förtydligar ansvar och kostnader för nya kopplingar över bangården måste tecknas mellan Malmö stad och Trafikverket innan detaljplan antas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inom ramen för detaljplaneläggningen av broarna kommer avtal att skrivas mellan berörda parter om fördelning av kostnader för genomförande och drift.

Trafikverket anser att åtgärder som krävs med anledning av planförslaget i sin helhet ska bekostas av kommunen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inom ramen för detaljplanläggning kommer avtal att skrivas mellan berörda parter om fördelning av kostnader för genomförande och drift.

E.ON Värme förutsätter att bolaget får behålla befintliga anläggningar i oförändrat läge och utförande. Om behov av ledningsflytt uppstår förutsätter bolaget att samordning och överenskommelser träffas med den som begär detta. Eventuella kostnader förenade med flyttnings-, ombyggnad eller andra åtgärder bekostas av den som så begär.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I de fall det uppstår behov att flytta ledningar kommer överenskommelser att behöva träffas mellan inblandade parter.

Jernbusen undrar vad de outtalade målen om en "rimlig investering och låga driftskostnader innebär"? Är den höga ambitionen i proportion till en rimlig investering?

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avvägningar som slutligen leder till rimlig investering och låga driftskostnader regleras i kommande detaljplaner.

JM AB önskar att byggrätterna omfattar ca 100 lägenheter det ger ekonomiska förutsättningar och en flexibilitet för byggherren att etappindela projektet. Det ger också bättre förutsättningar att få lönsamhet för innovationer inom t ex energi och miljö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Byggrätternas storlek regleras i kommande detaljplaner.

Fastighets AB Briggen önskar rimliga exploaterings- och byggrättskostnader för verksamheterna i området så att högbetalande företag kan blandas med verksamheter med lägre betalningsförmåga.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen kommer att rymma exploaterbara lägen med en variation av förutsättningar och kvaliteter. Därmed uppstår också etableringsmöjligheter för företag med olika krav.

Schenker Property Sweden AB konstaterar att deras fastigheter föreslås förvandlas till parkmark. Med anledning av detta måste de markskiften som det refereras till i

samrådsförslaget, konkretiseras och beskrivas i principiell form, d.v.s. hur och när detta ska ske.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inledande kontakter har tagits med berörd fastighetsägare. Fortsatt dialog kommer att ske.

Wihlborgs Fastigheter AB förutsätter att den privat ägda marken som eventuellt tas i anspråk för allmänna ändamål ersätts med annan byggbar mark. Med en sådan princip underlättas samarbetet mellan olika fastighetsägare och kommunen och planerna kan genomföras utan onödiga dröjsmål.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: När planeringsläget är stabilt kommer fastighetskontoret att kontakta fastighetsägare vars mark kommer att tas i anspråk för allmänna ändamål. Regleringen sker slutligen med exploateringsavtal i respektive detaljplan.

E.ON Värme saknar en skrivelse om hur man avser att få plats för utbyggnad och underhåll av fjärrvärmeledningar i samband med ändring av gator, gång- cykelstråk, trädplanteringar, utbyggnad av spårväg och stationsområden osv. Intresset av detta klagande torde vara detsamma från samtliga ledningsägare i Malmö då intresset för utrymme i mark är gemensamt oavsett ledningsslag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Byggplatsers ytbehov hanteras inte i översiktsplanen.

jagvillhabostad.nu önskar ett förtydligande av hur den ekonomiska politiken ska se ut för att uppnå översiktsplanens övergripande mål att "Nyhamnen ska bidra till att minska skillnaderna i sysselsättning, inkomster, utbildningsnivå och hälsa mellan olika stadsdelar i Malmö" och hur en attraktiv stadsdel även kan göras tillgänglig för bostadsbristens mest utsatta grupp, unga vuxna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I översiktsplanen redovisar stadens vilja till fortsatt utveckling. I detta ligger att den förutom fysiska åtgärder i stadsmiljön även lyfter intentioner inom till exempel det sociala och ekonomiska området. Inom dessa områden kan dock inte översiktsplanen göra mer än att ange en färdriktning som behöver förvaltas i kommande planerings eller genomförandeskedan.

jagvillhabostad.nu anser att Malmö bör bedriva en progressiv markpolitik för att reglera att andelen hyresrätter i området utgör minst 50 % av de nyproducerade bostäderna. Detta för att kompensera för nettominskningen av hyresrätter totalt sett i staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ambitionen är att Nyhamnen ska rymma bostäder med en god blandning av upplåtelseformer. Fördelningen mellan dessa kommer att skifta över tid och geografi. Det går inte att i planförslaget med trovärdighet ange en lämplig fördelning mellan de olika upplåtelseformerna.

jagvillhabostad.nu ser positivt på om det under exploaterings och byggfasen kan erbjudas bostäder på temporära bygglov för unga och studenter. *NCC Property Development AB* framför att de har möjlighet att tillskapa tillfälliga bostäder på sin fastighet i avvaktan på att en byggtreprenad kan starta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det vore positivt med temporära bostäder inom Nyhamnen men hela området kommer att behöva saneras innan nya bostäder

kan uppföras, oavsett om de är permanenta eller temporära. Även rådande miljötillstånd för hamnverksamhet försvårar tillfälliga bygglov.

Stadsområdesnämnd Norr ser gärna ett aktivt arbete med så kallade sociala klausuler vid upphandling, marktilldelning och liknande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I översiktsplanen redovisar stadens vilja till fortsatt utveckling. I detta ligger att den därmed lyfter intentioner, så som sociala klausuler, som behöver förvaltas i kommande planerings eller genomförandeskeden.

Hedvig Ledung saknar en plan för hur nuvarande näringsidkare ska kunna fortsätta verka utan att skrämmas bort, som Slagthuset, eller den stora secondhand butiken. Befintliga verksamheter bidrar ofta till att göra området levande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vissa befintliga verksamheter har ett stort värde vid omvandling av ett område, inte bara i inledningen utan även över tid. Möjligheten för dessa att finnas kvar är ofta kopplade till hyresavgifterna. Dessa sätts av fastighetsägaren.

Fastighets AB Briggen, Jernhusen, NCC Property Development AB, Schenker Property Sweden AB, Volito Fastigheter AB, Wihlborgs Fastigheter AB, föreslår att staden bildar en förvaltningsöverskridande projektorganisation, som genom att tillföra olika kompetenser och infallsvinklar kan driva igenom utvecklingsarbetet på ett effektivt vis.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har påbörjat en uppbyggnad av en genomförandeorganisation med avsikt att effektivisera omvandlingsprocessen och underlätta dialogen med fastighetsägarna.

Servicenämnden slår fast att om Malmö stads eget fastighetsbestånd ska stå som föredöme när det gäller sunda materialval innebär detta att servicenämnden får ett ansvar att bidra till målbilden om ett resurseffektivt och energieffektivt byggande i Nyhamnen. Ett gott resultat kommer att innebära höga kostnader samt kräva ett nära samarbete över förvaltningsgränserna där serviceförvaltningen kommer spela en viktig roll.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret ser positivt på Servicenämndens vilja att vara drivande i ambitionen att åstadkomma ett resurseffektivt och energieffektivt byggande i Nyhamnen.

Tekniska nämnden framför att ett samutnyttjande av ytor för att uppnå ett effektivt markutnyttjande kommer att kräva nya samarbetsformer mellan de kommunala förvaltningarna, och även en samstämmighet mellan nämnderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Många förvaltningar är positiva till samutnyttjande, till exempel av skolgårdar och parker. En positiv grundinställning är en god grund att bygga vidare på för att förverkliga en planering som leder till ett effektivt användande av den centralt placerade marken.

Tekniska nämnden betonar behovet av samsyn när det gäller storleken på skolornas uteytor i den tätt byggda staden. I detaljplanearbeten ska inte denna areafrågan vara en skilje fråga mellan nämnderna och tillhörande förvaltningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att redovisa tillräckliga ytor för skolverksamheten. Hur stor del av skolgårdarna som kan samnyttjas med en intilliggande park kommer att regleras i samband med detaljplanearbetet.

Stadsområdesnämnd Öster anser att ett komplement till planförslaget bör göras där det beskrivs hur den offentliga miljön faktiskt utvecklas till att bli en demokratisk arena och hur den jämställda och jämlika stadsmiljön skapas. I ett sådant tillägg kan metoder och modeller beskrivas som kommer att tillämpas i planeringen och genomförandet av utbyggnaden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med tematiska planeringsriktlinjer för jämlikhet, jämställdhet och barnperspektiv.

CMP måste ha en godkänd skyddsplan gentemot yttre hot och genomgå regelbundna myndighetskontroller. Alla förändringar som kan komma att påverka *CMP*:s skyddsplan måste samordnas med och godkännas av *CMP*:s Port Facility Security Officer (PFSO). Observera att *CMP* måste kunna säkra ISPS-gränser under Nyhamnens alla utbyggnadsetapper. Även kryssningsfartygens terminalfunktioner är en del av ISPS-området och måste hänga ihop med detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad för löpande dialog med CMP om hamnens utvecklingsfrågor. Detta kommer också att ske i samband med kommande detaljplaner i anslutning till CMP:s verksamhet.

Jernbussen undrar hur den inkluderande, innovativa och unika utvecklingsprocessen att skapa Nyhamnens identitet ser ut? *Stadsområdesnämnd Norr* menar att Malmö här har en chans att utveckla sitt förhållningssätt visavi medborgarna genom medborgardialog i många former över lång tid. Eventuellt kan även informationspunkter upprättas i området under utvecklingstiden som ett nav i detta arbete. I detta är gärna Stadsområde Norr delaktigt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samarbetsformer mellan olika aktörer kommer att utvecklas under genomförandet av planförslaget. Samtliga berörda parter kommer att få möjlighet att påverka eller ta initiativ till olika processer som berör Nyhamnens utveckling. Malmö stad välkomnar i det sammanhanget idéer till nya samarbetsformer. Det går idag inte att förutse hur dessa kommer att se ut.

Konsekvenser

Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att den ökade trafiken gör att det lokalt kan uppstå konflikter mellan intresset att förtäta staden och hantera bullerfrågor samtidigt som miljökvalitetsnormerna (MKN) ska innehållas. Hur avvägningen mellan dessa olika intressen förväntas ske framgår inte. I sammanhanget bör även trafikreglerande åtgärder som skapar marginaler till MKN luft övervägas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret är medvetet om konflikten att hantera bullerfrågor samtidigt som miljökvalitetsnormerna (MKN) ska innehållas. Detta är en problematik som gäller för all tät stadsbyggelse i Sverige. Lösningar för att åstadkomma bästa resultat för både luftkvalitet och buller kommer att utredas i de kommande detaljplaneprocesserna.

Stadsbyggnadskontoret efterfrågar nationell vägledning kring denna problematik.

Länsstyrelsen i Skåne anser att kommande planhandlingar tydligare måste redovisa vilka områden där MKN för luft riskerar att överskridas, hur det påverkar övriga centrala Malmö som idag riskerar att inte klara luftkvalitetsnormerna, vilka åtgärder som kan vara aktuella för att hantera frågan och i vilka sammanhang dessa åtgärder kommer att genomföras. Här kan det vara relevant att relatera ÖPn till åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Malmö stad. Med det som utgångspunkt bör ett resonemang kunna föras kring vilka åtgärder som kan kopplas till den fysiska planeringen och vilka åtgärder som kommunen arbetar med på annat sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De underlag som är framtagna avseende buller och MKN för luft visar att det främst är längs huvudgatorna som det är viktigt att beakta dessa frågor i den vidare planeringen. Vad det gäller åtgärdsprogrammet för MKN luft så har de åtgärder som har genomförts visat på en positiv trend, och gränsvärden MKN luft klaras nu i hela staden. Länsstyrelsen meddelade i oktober 2017 att gällande åtgärdsprogram därmed kan avslutas.

Länsstyrelsen i Skåne noterar att planhandlingarna redogör för vissa risker som kan försämra möjligheten att uppnå MKN för vatten men beskriver inte vilka lösningar som behöver genomföras. Länsstyrelsen konstaterar att frågorna behöver hanteras i kommande planhandlingar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I dag rinner dagvattnet orenat ut i hamnbassängerna, eftersom området byggs ut kommer dagvattnet i huvudsak att omhändertas av ett öppet avrinningssystem kopplat till grönstrukturen. Detta ger möjligheter till fördröjning och viss rening på vägen mot hamnbassängerna. Enligt planeringsriktlinjerna skall förorenat dagvatten renas och särskilda lösningar kan krävas i samband där avrinningen sker på ytor med särskilt förorenande belastning. Vattenkvaliteten i hamnbassängerna mäts av miljöförvaltningen, senast 2012 och ny mätning är planerat 2018.

Tekniska nämnden anser att översiktsplanens sociala konsekvensbeskrivning mer handlar om genomförande än konsekvenser. Dessutom ges högst tveksamma råd om prioriteringsordning, t.ex. att bygga parker tidigt. De sociala mål som beskrivs i inledningen av översiktsplanen återkommer inte som konsekvenser. Frågan är också om översiktsplanen är rätt instrument för att få bukt med långtidsarbetslöshet. Sociala klausuler i upphandlingar är väldigt långt ifrån vad en översiktsplan kan styra.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Nyhamnen är idag nästan i helt avsaknad av gröna värden. Om ny bostadsbebyggelse ska tillkomma behöver gröna miljöer tillskapas i ett tidigt skede. I översiktsplanen redovisas stadens vilja till fortsatt utveckling. I detta ligger att den i genomförandet lyfter intentioner, så som sociala klausuler, som behöver förvaltas i kommande planerings eller genomförandeskeden.

Limhamnsbus Saltimporten AB och *Schenker Property Sweden AB* anser att det kommunala investeringsbehov som redovisas bör konkretiseras. Vidare måste även målsättningen om att varje utbyggnadsetapp ska rymma inkomstmöjligheter som kan motivera kostnader kopplade till utbyggnaden konkretiseras. Vilka åtaganden som kommer att åläggas exploatörerna behöver preciseras. Schenker Property Sweden AB föreslår vidare att Malmö stad anlitar ett externt organ för att uppskatta såväl investeringsbehov som när i tiden detta uppstår för respektive etapp.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det kommunala investeringsbehovet sträcker sig över lång tid. Det gör det svårt att på ett entydigt sätt redovisa det samlade investeringsbehovet. De i planförslaget redovisade utbyggnadsetapperna är så stora att de rymmer ett antal mindre etapper. Exakt hur dessa mindre etapper kommer att se ut är inte klart men de kommer att kopplas till de ekonomiska förutsättningarna för ett genomförande. I det fortsatta genomförandet av projektet kommer åtaganden för exploatörerna att konkretiseras. Det bedöms idag inte finnas behov av att anlita ett externt organ för att uppskatta investeringsbehovet inom området.

jagvillhabostad.nu noterar att det under sociala konsekvenser står ”Nyhamnen kan med sina goda kommunikationer, havsnära läge, äldre industribyggnader och planerade parkstråk attrahera människor från ett betydligt större omland än den egna stadsdelen och därmed bli en mötesplats för dem som inte har möjlighet att bosätta sig i de nyproducerade lägenheterna”. *jagvillhabostad.nu* anser att detta går emot målet om en stadsdel som alla ska ha råd och lust att bo i.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det ligger ingen motsättning i ambitionen att bygga Nyhamnen som en mötesplats för hela staden och att erbjuda boenden som flertalet ska ha råd och lust att bo i. Det går också att konstatera att alla, av utrymmesskäl, inte kan bo i Nyhamnen.

Kulturhistoria

Länsstyrelsen i Skåne efterlyser ett tydligare ställningstagande och exempel som visar vilka kulturhistoriska värden som bör bevaras och på vilket sätt de ska integreras i det nya, för att ge vägledning om hur dessa ska hanteras vid kommande planläggning och lovgivning. De tematiska planeringsriktlinjer som anges i planen kan med fördel utökas med riktlinjer även för hur kulturmiljövärden kan bevaras, användas och utvecklas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det går att utläsa vilka kulturhistoriska element som föreslås bevaras.

Kulturnämnden menar att en bearbetning av planen bör göras för att bättre anpassa kvarters- och gatustrukturen efter områdets befintliga karaktär, som i sin planstruktur bär spår av hamnverksamheten och dess koppling till järnvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget följer delvis tidigare strukturer och lämningar. Jörgen Kocksgatans med intilliggande järnvägsspår omvandlas visserligen till ett grönt stråk men bibehåller sin nuvarande sträckning och utgör därmed ett exempel på ett sådant kvarvarande strukturbärande elementen. Under arbetet har det tillkommit en kanal som förstärker Nyhamnsbassängens tidigare riktning mot Jörgen Kocksgatan. Det finns flera sätt att låta svunna strukturer avspegla sig i stadsmiljön än med bebyggelsestrukturen, till exempel genom att använda markbeläggning som historisk markör.

Kulturnämnden poängterar att Nyhamnen är ett hamnområde där vattenrummen och hamnbassängerna är ett väsentligt karaktärsdrag med kulturmiljövärde. Att ytterligare fylla igen hamnbassänger såsom föreslås vid Stockholmskajen är mycket olämpligt ur kulturmiljösynpunkt. Istället bör man verka för en stadsplan som åter leder in vatten i

området, så att byggnader som historiskt sett legat vid kaj återigen får någon form av vattenkontakt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utfyllnaden vid Stockholmskajen föreslås bland annat för att använda central mark effektivt, enklare knyta Nyhamnspirens föreslagna exploatering till centrala staden, skapa ett mindre och samlande vattenrum och uppnå en positiv exploateringsekonomi. Trots detta kommer utställningsförslaget att ta hänsyn till möjligheten att kunna avläsa områdets historia. Det finns många sätt att minna om den tidigare strukturen utan att för den skull återskapa eller bibehålla den igen, till exempel genom att använda markbeläggning som historisk markör

Länsstyrelsen i Skåne saknar information om fornlämningssituationen och en redovisning av behovet av kommande arkeologiska undersökningar. Det kan finnas okända fornlämningar även i områden som fyllts ut och där det kan finnas underliggande orörda lager, särskilt med tanke på att området historiskt och förhistoriskt utgjort strandområden. Av kommande planhandlingar bör det därför framgå att arkeologiska insatser kommer att bli aktuella inom området och att samråd ska ske med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet enligt 2 kap. 10 § Kulturmiljölagen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Enligt riksantikvarieämbetets uppgifter finns det inga fornlämningar i Nyhamnen förutom i de redan utvecklade områdena. Att arkeologiska insatser framöver inte går att utesluta kommer att tillfogas till planförslagets genomförandekapitel.

Planprocess och fortsatt arbete

Region Skåne finner inte någon redovisning om hur medborgardialogen är genomförd eller är tänkt att genomföras, mer än att det finns möjlighet att lämna synpunkter på webbsidan. Delaktighet är en viktig bestämningsfaktor för hälsa och Region Skåne hade gärna sett att metoder för medborgardialog utvecklas eller beskrivs på ett tydligare sätt i planförslaget. *Stadsområdesnämnd Öster* anser det betydelsefullt med en vidareutveckling av samverkansformer och medborgardelaktighet i planeringen där flickor och pojkar, kvinnor och män i alla åldrar involveras och får inflytande över stadens utveckling och identitet. Olika aktörer med lokalkännedom och lokala nätverk bör involveras i ett tidigt stadie i planeringsprocessen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fullständiga samrådshandlingar har sänts till kommunens nämnder och styrelser, till närliggande kommuner, statliga verk och regionala organ, myndigheter, politiska partier, berörda fastighetsägare m.fl., sammantaget 110 mottagare. En folder som kortfattat beskriver planförslaget har utsänts till 241 mottagare, däribland konsulterföretag, forskningsinstitut, universitet och högskolor, företagsgrupper, intresseföreningar mäklare och media. Därutöver har flygblad delats ut till cirka 300 adressater inom planområdet med information om var planförslaget fanns tillgängligt. På projektets hemsida har planförslaget presenterats i sin helhet. Där har det också gått att lämna synpunkter på förslaget. Mätning visar på höga besöksiffror via sociala medier tyder på ett stort intresse hos allmänheten som det kommer behövas tas hänsyn till under den framtida planerings- och genomförandeperioden. Planförslaget var vidare utställt i Malmö stadshus, på stadsbiblioteket och i kommandanhuset vid Malmöhus slott. Vid utställningarna fanns det

fullständiga planförslaget tillgängligt samt ett sammanfattande informationsblad som besökaren kunde ta med sig hem. Information har också givits under ett möte riktat till allmänheten, den 17 mars 2016 i stadshuset. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det är betydelsefullt med en vidareutveckling av samverkansformer och medborgardelaktighet i planeringen så att flickor och pojkar, kvinnor och män i alla åldrar involveras och får inflytande över stadens utveckling och identitet. Stadsbyggnadskontoret arbetar kontinuerligt med att finna nya kommunikationsformer.

PRO Samorganisation önskar ett utökat samarbete med intresserade föreningar, t.ex. med PRO.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samrådsförslaget är utsänt till ett flertal intresseorganisationer, däribland PRO Samorganisation. Stadsbyggnadskontoret välkomnar PRO Samorganisation till ytterligare dialog om så önskas.

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad tror att ett samarbete med Malmö högskola i bearbetningen av planen skulle bidra till att uppnå mål om social hållbarhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har redan idag ett samarbete med olika akademiska aktörer som LTH, MAH och SLU och anser att detta är viktigt för att planförslaget ska kunna återspegla kraven på en socialt hållbar planeringsinriktning.

Lunds universitet, Institutionen för Designvetenskaper framför vikten av att personer med kognitiva svårigheter är delaktiga i planeringsprocessen och kommer till tals i utformningen av Nyhamnen. Detta kan ske med olika former av återkommande workshops.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Dialog förs kontinuerligt med till exempel handikapprådet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen i Skåne anser att det saknas en miljö-och konsekvensbeskrivning som uppfyller kraven enligt 6 kap. MB.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En miljökonsekvensbeskrivning enligt kraven i 6 kap MB kommer att tas fram som underlag inför planförslaget utställningsskede.

Miljönämnden anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med information om konsekvenserna av planförslaget och möjligheten att uppnå god ekologisk och kemisk potential för vattenområdet Malmö hamn. Likaså saknas konsekvenserna av planförslaget för klimatanpassningsaspekter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med information om möjligheten att uppnå god ekologisk och kemisk potential för vattenområdet i Malmö hamn och konsekvenserna av planförslagets klimatanpassningsaspekter.

Tekniska nämnden menar att miljökonsekvensbeskrivningen lyfter fram bullret som den viktigaste miljöaspekten i planen. Det konstateras också att CMP:s miljötillstånd kan verka

begränsande på hur planen förverkligas. Ur bullerhänseende verkar Nyhamnen i dagsläget inte vara moget för exploatering för bostadsbebyggelse. Det kommer troligen att dröja flera år innan det är rimliga förutsättningar att påbörja en detaljplan för bostäder. Tekniska nämnden instämmer därför i att buller från hamnverksamheten kommer att medföra utmaningar för genomförandet av planförslaget. Detta i kombination med buller från en kommande spårvagnstrafik, gör utvecklingen av Nyhamnen särskilt komplicerad. Det innebär bland annat att det blir svårt att skapa tysta sidor för bostadshusen. Bullersituationen måste därför studeras noggrant inför kommande detaljplanarbete.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bullerfrågan är en av de mest betydande miljöaspekterna att beakta vid utbyggnad av Nyhamnen, både det faktiska industribullret och de bullernivåer som gällande miljötillstånd ger CMP möjlighet att uppnå. En revidering av miljötillståndet så att bland annat bullerkällor som inte längre är aktiva frånräknas bör genomföras. Utöver detta måste en skyddande bebyggelse med annat innehåll än bostäder anläggas mot hamnverksamheten så att bostadsbebyggelsen kan erbjudas en bullerskyddad miljö. Det förs en dialog mellan Malmö stad och CMP om möjligheten att justera nu gällande miljötillstånd.

Tekniska nämnden framför att miljökonsekvensbeskrivningen beskriver både buller och luftkvalitet som utmaningar för att förtäta/exploatera området med boende och skolverksamhet. Den potentiella konflikten som kan uppstå mellan bullerdämpande åtgärder (stängda gårdar, bullerplank) och åtgärder för bättre luftkvalitet (öppna gaturum för cirkulation) tas också upp. I översiktsplanen ringas de potentiella konflikterna in, men några lösningar erbjuds inte.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret är medvetet om konflikten att hantera bullerfrågor samtidigt som miljökvalitetsnormerna (MKN) ska innehållas. Detta är en problematik som gäller för all tät stadsbyggelse i Sverige. Lösningar för att åstadkomma de bästa resultat för både luftkvalitet och buller kommer att utredas i den vidare planeringen. Stadsbyggnadskontoret efterfrågar nationell vägledning kring denna problematik.

Miljönämnden noterar att samrådshandlingen beskriver möjligheterna för bad med hopptorn och att andra vattenberoende fritidsaktiviteter ska undersökas. Miljöförvaltningen bedömer att denna undersökning behöver omfatta en utredning avseende dagens vattenkvalité i området och vilken vattenkvalité som behöver uppnås för möjlighet till genomförande av olika vatten- och vattennäraaktiviteter. Vid denna utredning är det viktigt att inte enbart ha fokus på den bakteriologiska vattenkvalitén utan att hänsyn även tas till den kemiska vattenkvalitén. Källor som kan påverka den kemiska vattenkvalitén kartläggs och riskbedöms. Vidare kan det vara aktuellt att fastställa olika mål på vattenkvalité för områden för olika typer av vatten- och vattennäraaktiviteter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I dag rinner dagvattnet orenat ut i hamnbassängerna, eftersom området byggs ut kommer dagvattnet i huvudsak att omhändertas av ett öppet avrinningssystem kopplat till grönstrukturen. Detta ger möjligheter till fördröjning och viss rening på vägen mot hamnbassängerna. Enligt planeringsriktlinjerna skall förorenat dagvatten renas och särskilda lösningar kan krävas i samband där avrinningen sker på ytor med särskilt förorenande belastning. Vattenkvaliteten i hamnbassängerna mäts av miljöförvaltningen, senast 2012 och ny mätning är planerat 2018. Planen föreskriver en minskning av vattendjupet från 8 till 4 meter. Preliminära studier visar att detta vill ha positiv effekt på vattenkvaliteten, och bekräftas av den höjning av den marina kvaliteten som skett vid Anna Lindhs

plats i samband med byggandet av citytunneln. Anläggande av badplats ska föregås av en kartläggning och riskbedömning av vattenkvaliteten. Anordnande av badplats bör sannolikt ske genom att skapa en avgränsad vattenvolym som kan renas, lik badet på Islands Brygge i Köpenhamn

CMP påpekar att de idag har ansvaret för vattenkvaliteten i Nyhamnsbassängen eftersom de innehar miljötilståndet för verksamheter där. *CMP* önskar att detta ansvar avgränsas då de inte kan ansvara för eller påverka andra verksamheters miljöpåverkan i form av exempelvis förorenat dagvatten, oljespill från fordon eller pågående bygg-/anläggningsentreprenader.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Under arbetet med planförslaget har diskussioner förts mellan Malmö stad och *CMP* kring bland annat markupplåtelse och miljötilstånd. I samband med dessa samtal finns det möjligheter att lyfta ansvarsfrågorna för vattenkvaliteten.