



Malmö stadsbyggnadskontor

205 80 MALMÖ

[stadsbyggnadskontoret@malmo.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@malmo.se)

## Översiktsplan för Malmö – ÖP2012

Handelskammaren har tagit del av Översiktsplanen för Malmö stad och vill bidra med några kommentarer och synpunkter.

Översiktsplanen är ett viktigt strategiskt visionsdokument som har stor betydelse för det framtida arbetet under kommande år även om det inte är bindande. Ansatsen är mycket långsiktig och omfattar två decennier. Även om det innebär stora osäkerheter är det ändå en viktig process att förbereda sig för utvecklingen på detta sätt.

ÖP 2012 är i huvudsak ett väl genomarbetat och tydligt dokument med många bra och intressanta avsnitt och reflektioner. Till detta hör insikterna om behov av flexibilitet, stråk och grönytor samt ambitionen att uppmuntra nyskapande. Särskilt positivt är den täta dialogen och integrationen med Köpenhamns stad, liksom ambitionen att samverka i Malmö/Lundregionen. Detta visar prov på nödvändig öppenhet, men också en positiv självkänsla av att ha något att erbjuda i samverkan med omvärlden. Samverkan är också nödvändig som strategi i en region som växer.

Handelskammaren vill dock för enkelhetens skull fokusera på områden där vi tror alternativa perspektiv kan bidra till diskussionen.

En central tanke i planen är förtätning av bebyggelse och därmed boende. Detta sker genom byggnation i stationslägen antingen längs citytunneln eller nya stationslägen. Ansatsen är logisk och har många fördelar, även om det ställer stora krav på design av miljöerna liksom beredskap att justera dem efter hur den faktiska användningen av miljöerna utvecklas. Vidare finns en tydlig strategi att undvika användande av ny mark i kommunens yttre gränser.

### 1. Ny bebyggelse - Målgruppsanpassad stad?

En storstad skall ha erbjudande för alla sorters preferenser och detta bejakas också i ÖP2012. Ändå ger dokumentet intrycket av en strategi som riskerar att i praktiken inte vända sig till alla sorters boende.

I Handelskammarens forskningsprojekt om Öresundsregionen, vilket utfördes i samverkan med bland andra Malmö Stad, genomfördes bland annat en stor ungdomsenkät bland skånska och själländska ungdomar, där deras syn på boende var ett stort inslag. Denna visar bland annat stort och växande intresse bland danska ungdomar att arbeta och/eller bo i Skåne och

Malmö. I ungdomsenkäten uppger mer än var fjärde dansk att de kan tänka sig boende på svenska sidan och omkring hälften kan tänka sig arbete här. Därtill föredrar åtta av tio ungdomar att bo i villa.

Även om ÖP2012 inte utesluter nya villaområden, så finns farhågor kring betoningen på enbart täthet i planen. En strategi som inte också erbjuder nya bostadsområden som kan uppfylla denna efterfrågan inom Malmö stad riskerar att bli kontraproduktiv. Preferenserna hos framtidens invånare försvinner inte, utan leder i stället till att boende söker denna typ av miljö i närliggande grannkommuner.

En stad som endast erbjuder förtätade miljöer med höghus kommer att vända sig till särskilda grupper som har värderingar och preferenser som passar den livsmiljön. Hit hör unga och äldre, vilket är viktiga grupper. Men det är en kortsiktig strategi att ensidigt tillmötesgå just denna grupp. Skall staden verkligen vara attraktiv för alla grupper behövs alla typer av boenden. Bortsett från denna typ av balansargument så är de grupper som attraheras av förortsliv viktiga för finansieringen av stadens verksamhet. Fenomenet att vilja bo på detta sätt finns i alla större stadsregioner i världen och inget tyder på att det kommer att försvinna. Ungdomsenkäten bekräftar detta ytterligare.

Ekonomiskt bygger en strategi med enbart förtätning i Malmö och stadsutbredning a enfamiljsboende i grannkommuner på att det finns möjlighet att omfördela skatteintäkter mellan kommuner genom skatteutjämning. Att den typen av system är tillräckliga eller kvarstår om tjugo år är inte säkert. Det är bättre att så långt som möjligt sikta på att attrahera egen skattekraft för att skapa bättre ekonomisk stabilitet.

Ekologiskt innebär strategin med stadsutbredning till grannkommuner ökad pendling, inte minskad trafik.

Bortsett från detta övergripande resonemang finns en unik möjlighet i Malmö att attrahera intressanta grupper. Intresset för integration över Öresund är strakt och tillgodoses bäst inom Malmö helt enkelt på grund av närhet. Här behövs erbjudande till de stora grupper som vill ha villor. Vidare finns möjligheten att bygga områden för "Airport communiters". Läget i förhållande till Copenhagen Airport är unikt. Områden med stora inslag av villor, men också annan bebyggelse som är lokaliserade till en stor internationell flygplats, men ändå utan besvär med störningar från flygplatsen är mycket attraktivt. Sannolikt kan detta koncept utvecklas ytterligare.

## **2. Anläggningar för fritid och konsumtion**

Det är viktigt att satsa på utbyggda fritidsanläggningar i en växande stad. Detta är en utmaning eftersom de kräver yta som är dyrbar. Samtidigt är det nödvändigt för bra balans och för att skapa en bra livsmiljö. En stadsdel som Rosengård är stor som en mellansvensk kommun, men har bara en bråkdel av antalet fritidsanläggningar. Detta är inte enbart ett ansvar för Malmö, men konsekvenserna är trots allt Malmös och detta bör tas upp strategiskt nationellt som en del i regionens tillväxtstrategi. Detta gäller inte enbart "skrymmande" anläggningar för idrott, utan också annan verksamhet som kultur.

Förtätning har också konsekvenser för lokalisering av arbetsplatser och handel. Att kontorsverksamhet koncentreras till platser som är åtkomliga med kollektiv trafik är naturligtvis önskvärt. Vad gäller handel är frågan mer komplex. Att statistiskt frysa antalet större handelscentra till dagens antal innebär risker. Möjligheten att utveckla nya lösningar är viktig

för att upprätthålla produktivitet och utveckling. I en växande region innebär statiskt utbud att resurser överförs till gamla lösningar, vilket sänker produktiviteten. Restriktioner bör alltså aldrig vara kategoriska.

Till detta kommer att e-handel kan förväntas öka kraftigt under perioden som ÖP2012 behandlar och också innebära nya rumsliga lösningar både för kontakt med konsument och distribution. Detta kan påverka både nyetablering och befintliga handelscentra.

Externa handelscentra hålls ofta samman av en effektiv övergripande strategi. Detta kan saknas i stadskärnor och arbete med att hitta nischer och utbud som är attraktiva bör utvecklas kring detta för stadens centrum och andra kärnor.

### **3. Trafik**

Strategin med förtätning och regionens tillväxt innebär delvis nya utmaningar för trafiken. Att bebyggelsen förtätats betyder inte nödvändigtvis att pendlingen minskar. Exempelvis kan attraktiva stadsmiljöer skapa inflyttning från grannkommuner som Lund och Köpenhamn med ökande arbetspendling. Många föredrar också viss geografisk åtskillnad mellan arbete och fritid, även inom en förtätad stad.

Lokalisering till kollektivtrafikens stationer är logisk men innebär också tryck på kapaciteten med risk för flaskhalsar. Som nämnts ovan innebär stadsutbredning av enfamiljsboende, om den endast kan ske utanför kommungränsen, också ökat tryck på pendling med bil.

Regionalt förväntar vi kraftigt ökade flöden av godstrafik som kommer att dela spår och väg med en ökande pendlingstrafik i en flerkärnig region. Detta har gjort att Handelskammarens ser olika former av regionalt samordnade avgifter på trafik som återinvesteras i regionens tillgänglighet som viktiga att utreda framöver.

Ökad andel kollektivt resande är en stor utmaning. Bilen kommer fortsatt ha en viktig roll och det är viktigt att staden förblir åtkomlig med bil, inte minst för att ha ett levande centrum. Externa handelscentra har en konkurrensfördel genom att de är åtkomliga med bil "hela vägen fram". Centralt belägna och åtkomliga parkeringar är viktiga inslag som gör att stadens utbud av arbetsplatser och fritidsaktiviteter blir åtkomliga för boende i hela regionen, utan att centrummiljöerna störs av kraftig biltrafik där den inte är önskvärd.

### **4. Trygghet och kunskap**

Förtätning och tillväxt har konsekvenser inte bara för boende, kontor och handel. Två viktiga områden är trygghet och skolsystem.

Upplevd trygghet och faktisk brottslighet är inte helt korrelerade men påverkar bosättningsmönster inom en region. Däremot tycks det inte påverka tillväxten av regionen som helhet. Det finns emellertid ett starkt samband mellan förtätning och brottslighet per capita (även om den grövsta formen av brott, dödligt våld, per capita inte är relaterat till täthet). Förtätas staden kan man alltså förvänta att det påverkar brottslighet också. Detta måste också tas med i arbetet när det gäller utformning av miljöer och förtätade områden. Notera att etta är en faktor som bidrar till stadsutbredning till platser omedelbart utanför de förtätade områdena, alltså kan det bli en motvikt till förtätning.

Även skolmiljöer spelar stor roll för stadens attraktivitet som plats för boende. Detta är väl känt, men satsningar på hög kvalitet i skolan är det långsiktigt bästa sättet att komma till rätta med sociala obalanser i staden och att öka stadens attraktivitet. Till detta hör också kraven på barnomsorg, där planen väl belyser utmaningarna. Situationen är delvis akut i Malmö. Här måste planerna vara framtunga i tid.

## 5. Övrigt

### *Nya nätverk - Finansplats Copenhagen Malmö*

Vissa typer av tjänster visar sig uppstå bäst där det finns betydande koncentration av arbetskraft med specialistkompetens, nätverk och kommunikationer. Malmö Stad har genom sin placering i Öresundsregionen möjligheter som är långt större än andra städer av motsvarande storlek. Det finns ett antal sådana områden att se närmare på där Malmö Stad kan ha en roll. Det finns ett antal områden att titta på. En konkret sådan sektor är den finansiella, som är starkt geografiskt koncentrerad till stora städer. Här kan miljöer och nätverk utvecklas tillsammans med Köpenhamn. Idag är denna svagt integrerad av olika skäl. Handelskammaren kan vara partner i ett arbete att utveckla detta tillsammans med Malmö stad.

### *Proaktiv utbildningspolicy*

Kunskapsmiljöer är viktiga och Malmö stad har möjlighet att bidra till förnyelse och utveckling på detta område. Det bör vara en övergripande strategi att våga satsa på nya initiativ på detta område, inte minst med fokus på kvalitet och internationalisering. Konkret kan det röra sig om ny högre utbildning av professionsyrken eller yrkesutbildning.

### *Oslo-Hamburgkorridoren*

Malmö stad bör vidare engagera sig i arbetet att bygga ut en höghastighetsförbindelse mellan Oslo och Hamburg via svenska västkusten och Malmö. Detta projekt är redan väl utvecklat, men kommer att kräva bred uppbackning framöver. Det har potentiellt stor betydelse för Malmö stads utveckling.

### *Femernbältförbindelsen*

Den fasta Femernförbindelsen kommer att förverkligas ungefär mitt i planperioden. Den kommer att påverka utvecklingen starkt. Den kommer bland annat att innebära att marknadsgeografin för många företags ritas om. En konsekvens blir att Malmös placering för smarta logistiklösningar som betjänar hela norra Europa förbättras radikalt. Det bör studeras närmare vilka konsekvenser det kan få. En annan viktig aspekt är att det för staden närmare den starka Hamburgregionen med möjlighet att utveckla nya samarbeten inte minst med koppling till exempelvis utbildning och kultur.

Malmö den 8 maj 2013  
HANDELSKAMMAREN



Per Tryding  
Vice VD

Telefon 040-690 24 09