

Kommunfullmäktigeuppdrag 2023 - Tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att tillsammans med boende och näringsidkare undersöka hur storstadspaketet kan bidra till fler gröna mötesplatser för umgänge, kvartersparker, delad mobilitet och barns rörelse.

Version 2025-02-11

Innehållsförteckning

Kommunfullmäktigeuppdrag 2023 - Tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att tillsammans med boende och näringsidkare undersöka hur storstadspaketet kan bidra till fler gröna mötesplatser för umgänge, kvartersparker, delad mobilitet och barns rörelse.	1
Uppdrag och bakgrund	3
Sverigeförhandlingen och storstadspaketet	3
Trafik- och mobilitetsplan och översiktsplanen	4
Kartläggning av nämndernas arbete idag med involvering	6
Tekniska nämnden	6
Malmöbor om vistelsevärden	6
Näringsidkare	6
Barn	7
Stadsbyggnadsnämnden	8
Exempel på involvering inom stadsbyggnadskontorets processer	8
Utvärdering av tidigare genomfört arbete inom några av Storstadspaketets projekt.....	10
Tekniska nämnden	10
Stadsbyggnadsnämnden	15
Analys och slutsatser.....	18
Utvecklingsarbete	20
Fler gröna mötesplatser för umgänge och kvartersparker	20
Delad mobilitet	22
Dialog med boende och näringsidkare samt barns rörelse	22
Förslag på de stråk och platser som bör vara i särskilt fokus kommande år, utifrån budgetuppdragets efterfrågan om värden, funktioner och metod.....	23

Uppdrag och bakgrund

I detta kapitel beskrivs uppdraget samt kortfattat bakgrunden kring storstadspaketet och vad det innebär samt vad översiktsplanen och trafik- och mobilitetsplanen innehåller i anslutning till uppdraget.

Tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden fick i Malmö stads budget 2023 uppdraget att tillsammans med boende och näringsidkare undersöka hur storstadspaketet kan bidra till fler gröna mötesplatser för umgänge, kvartersparker, delad mobilitet och barns rörelse.

Uppdraget ska återrapporteras till kommunfullmäktige som ett särskilt ärende.

På tekniska nämndens och stadsbyggnadsnämndens respektive möten i juni 2023 beslutades om en uppdragsbeskrivning för arbetet med uppdraget som innehåller följande beskrivning av hur uppdraget ska genomföras:

- Kartläggning av förvaltningarnas arbetssätt med delaktighet och involvering idag, samt omvärldsbevakning av hur andra städer arbetat med involvering av boende och näringsidkare för att skapa attraktiva stråk. Vilket genomslag får den ökade kunskapen och perspektiven i de konkreta projekten?
- Utvärdering av tidigare genomfört arbete inom några av Storstadspaketets projekt utifrån budgetuppdragets målsättningar kring värden och funktioner som ska skapas samt utifrån översiktsplanens och TROMPens målsättningar.
- Ge förslag på hur Storstadspaketet kan vidareutvecklas, utifrån budgetuppdragets efterfrågan om värden, funktioner och metod, samt hur arbetet framåt kopplar till kommunens övergripande mål och styrdokument, såsom TROMP, ÖP etc.
- Ge förslag på de stråk och platser som bör vara i särskilt fokus kommande år, utifrån budgetuppdragets efterfrågan om värden, funktioner och metod.

Sverigeförhandlingen och storstadspaketet

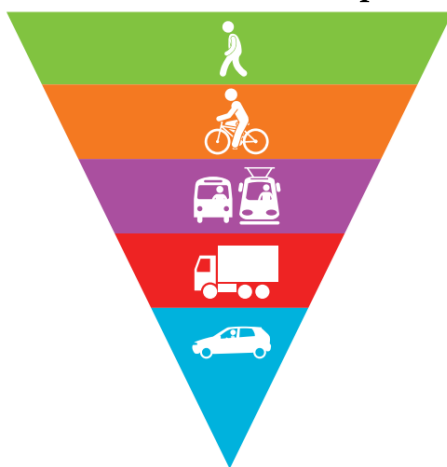
I oktober 2017 undertecknades ett avtal mellan Malmö stad, Region Skåne och staten inom Sverigeförhandlingen. Avtalet heter Ramavtal 8 – Storstad Malmö. I avtalet anges bland annat hur mycket de tre parterna ska finansiera för att uppnå målsättningarna för totalt åtta kollektivtrafikobjekt (busslinjer) och 14 cykelobjekt. I avtalet finns även tidplaner för de olika arbetena kopplade till finansieringen.

I Plan för genomförande av storstadspaketet (antaget av kommunfullmäktige 2018) beskrivs Malmö stads övergripande effektmål för arbetet med storstadspaketet:

- En hållbar och strukturbildande kollektivtrafik i, till och från Malmö
- En kollektivtrafik som understödjer förtätning och utbyggnad av bostäder i staden
- En attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik- fler väljer att åka kollektivt till följd av högre bekvämlighet, bättre restider och ökad regelbundenhet
- Ökad resandekapacitet genom fler MalmöExpressenbussar
- Säkert och tryggt för resenärerna
- Införandet av eldrift i stadens busstrafik- renare luft och tystare fordon
- Ökad framkomlighet och säkerhet för cyklisterna
- Verktyg för framtidens gröna, integrerade och attraktiva stad

Malmö stads har antagit övergripande styrdokument för stadsplanering genom Översiktsplanen och Trafik- och mobilitetsplanen. Relevanta mål från dessa dokument samt Storstadspaketets strategiska genomförandeplan redovisas här i korthet.

Trafik- och mobilitetsplan och översiktsplanen



Trafikplaneringen ska vara ett medel för att uppnå ett mer hållbart samhälle i alla dimensioner. För både resor inom och utanför Malmö är målet att färdmedelsandelarna för cykeltrafiken och kollektivtrafiken måste öka på bekostnad av biltrafiken. Trafik- och mobilitetsplanen fastställer en generell prioriteringsmodell för trafikslagen i Malmö stads planering (se figur till vänster) där gång är högst, följt av cykel och kollektivtrafik.

I trafik och mobilitetsplanen (antagen av kommunfullmäktige 2016) beskrivs stadshuvudgatan som en plats där det ska finnas möjlighet att röra sig på en mängd olika sätt. Stadshuvudgator ska genom deras utformning tydligt signalera ett lugnt trafiktempo, skapa möjligheter för stadsliv och rymma såväl trafik och rörelser som spontan och planerad vistelse. Uppgiften för stadshuvudgatan är att samla rörelser, stadsliv, anspråk och funktioner och på så sätt motverka barriäreffekter i staden. I dessa gator ska det finnas plats för alla att röra sig – oberoende av kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar. Gång, cykel och

kollektivtrafik ska prioriteras i stadshuvudgatan för att skapa större tillgänglighet, större trygghet och en mer demokratisk stadsmiljö.

I Översiktsplan för Malmö (antagen av kommunfullmäktige 2023) fastställs det i riktlinjerna för trafik att ”Plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att uppnå de prioriterade inriktningarna i översiktsplanen” samt att ”Fotgängares rörelsefrihet kan stimuleras genom att minska olika barriäreffekter, skapa tillräckliga ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer...”

Bland de trafikstrategier från översiktsplanen som har bäring på storstadspaketet finns bland annat:

- Gaturummen ska ges en utformning så att de inte bara är attraktiva att färdas längs, utan även att vistas i.
- Genom att utgå från barnperspektivet ska fler trygga och säkra korsningspunkter skapas och gatornas barriäreffekt minskas.
- Stor vikt ska läggas vid fotgängarnas ytbehov, orienterbarhet och vägvisning.
- Viktiga målpunkter som torg, parker och stationer ska kopplas samman bättre för fotgängare.

Översiktsplanen pekar ut särskilda fotgängarzoner i staden där fotgängares tillgänglighet och trygghet är särskilt prioriterad. En rad av de delsträckor i storstadspaketet som undersökts i denna utredning ligger inom dessa zoner. I riktlinjerna för fotgängarzonerna står:

- Inom fotgängarzoner ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras högt i relation till andra anspråk. Gatorna ska ha tilltagna mått på gångbanor, fler och säkra passager över gatorna samt varierande upplevelser. Detta kan ske genom exempelvis gågator och gångfartsområden, lägre fordonshastigheter, utsmyckningar och material samt genom stor hänsyn till gröna värden.
- Inom primära fotgängarzoner ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras mycket högt i relation till andra anspråk.

Kartläggning av nämndernas arbete idag med involvering

I detta kapitel beskrivs en kartläggning av förvaltningarnas arbetssätt med delaktighet och involvering av boende och näringsidkare längs storstadspaketets stråk.

Tekniska nämnden

Sedan 2020 har kartläggningar tagits fram inom delprojekt i storstadspaketet för att undersöka Malmöbornas vardag och beteende i staden.

I början av förstudiefasen kartläggs Malmöbornas rörelse, beteenden och önskemål i det område som ska förändras. Behovskartläggningarna används i delprojekten som underlag för hur området ska gestaltas. I några av delprojekten har kartläggningen använts vid framtagningen av platsspecifika mål.

Kartläggningarna innefattar gatu- och platsanalyser, observationsstudier och flödesdata tillsammans med att fördjupa kunskapen om platsen utifrån boendes, besökares och näringsidkares behov. De fördjupade intervjuerna görs med näringsidkare, barn, äldre och människor med funktionsvariationer.

MALMÖBOR OM VISTELSEVÄRDEN

På majoriteten av de gator och terminaler som undersökts efterfrågas vistelsekvaliteter, levande stadsrum och allmänna bekvämligheter. Tillgång till fler sittplatser eller grönska skulle ge malmöborna anledning till att spendera mer tid i dessa miljöer. Respondenterna efterfrågar grönnare, mer levande och attraktiva stadsrum. Mer grönska i form av både blommor och träd återkommer på alla gator.

Respondenterna efterfrågar en variation av vistelseplatser. Platser med mer puls och liv, samtidigt som det finns ett behov av fler rofyllda platser, fredade från trafikbuller och trängsel.

Servicefunktioner är också något som ofta återkommer. På de platser där det finns upplevs de som positiva och efterfrågas på de platser som saknar servicefunktioner i bottenplan. Bland annat ser man gärna att lokalerna i bottenvåningarna öppnas upp för fler restauranger och caféer för att öka möjligheterna för folkliv även på kvällstid.

NÄRINGSIDKARE

Samtalen med näringsidkare sker via uppsökande besök hos verksamheterna för att fånga upp behov hos verksamheterna när gatorna ska byggas om. Här har verksamheterna möjligheter att flagga för behov gällande plats för

uteserveringar, utrymme för leveranser eller andra typer av behov. Denna information är viktig att fånga upp i ett tidigt skede för att kunna inkludera i förstudiens gestaltungsförslag.

Även näringsidkare önskar mer grönska och fler trivsamma gatumiljöer och vistelsemiljöer eftersom det leder till att fler vill stanna och upprätthålla sig längs stråken. Gator som Regementsgatan i Slottstaden beskrivs av näringsidkare som den vackraste gatan i Malmö och upplevs ha alla de kvaliteter en trivsam, inbjudande och attraktiv plats ska ha. Folklivet, närmiljön, utbudet och kunderna bidrar till att göra gatan till en bra plats att starta, driva och utveckla företag på. Företagen anser också att gatan lämpar sig till en bred grupp företag med varierande branschtillhörighet, vilket också hjälper till att stärka utbudet, kundkretsen och förutsättningarna för företagande. De gator som inte har samma typ av kombination av vistelsevärden och transport som Regementsgatan, lyfter behoven av att stärka vistelsekvaliteterna. Detta gäller i synnerhet de mer komplexa gaturum i Malmös centrala delar där det idag finns kluster av verksamheter, bostäder, och transport.

BARN

Vid behovskartläggningarna och i rapporten om barns trafiktrygghet intervjuas barn från förskola, låg- och mellanstadieskolor samt tonåringar. Barnen berättar om sina upplevelser i Malmös gatumiljöer under intervjuerna.

När samtliga årskursers upplevelser av trafiktrygghet vägs samman visar det sig att vana innebär en starkt trygghetsskapande faktor. I bekanta miljöer där barnen känner sig hemma, gått mycket själva, och tillsammans med vuxna tränat på att bedöma och hantera trafiken, kan barnen känna sig trygga oberoende av fysiska faktorer.

Rumsliga faktorer som är sammankopplade med trafiktrygghet är främst bil- och cykelbegränsade ytor och lugna lokalgator. Det minskar oron för andra trafikanter och gör att barnen kan tänka på annat, slipper hålla vuxna i handen och ges möjlighet till lek. I mer trafikerade miljöer handlar trygghet om tydlighet och förutsägbarhet, vilket exempelvis kan åstadkommas med hastighetssänkande åtgärder eller trafikljus.

Eftersom barn upplever synligheten som viktig för tryggheten, gör bristfällig sikt eller belysning att de känner större osäkerhet. Under vinterhalvåret när det är mörkt en stor del av dagen blir det här ett problem även till och från skolan, och inte bara kvällstid som så ofta är utgångspunkt i belysningssammanhang.

Var barnen bor kontra var de går i skola är en avgörande faktor för deras rörelsefrihet. Den tidigare nämnda bekantskapen med sitt närområdes trafik medför att både barn och föräldrar kan känna sig mer trygga med att barnen rör sig självständigt. Om skolan däremot ligger långt ifrån barnens vardagsmiljö har de varken vana eller erfarenhet vilket, utöver att resvägen är lång, försämrar

förutsättningarna för barnens fria rörlighet. Rörelsefriheten ökar i sin tur successivt med åldern. I låg- och mellanstadiet är barnen relativt begränsade, medan unga från högstadiet och uppåt upplever att de har tillräcklig koll och kunskap om trafiken för att kunna röra sig det passar dem själva.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämndens del kopplat till Ramavtal 8 innebär i huvudsak att skapa förutsättningar och möjligheter för de bostäder som ingår i det bostadsåtagande som ligger till grund för avtalen med staten. Under förhandlingen framkom en stark statlig önskan om ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna vilket sammanlänkades med den statliga finansieringen av infrastrukturobjekten. Utöver själva bostäderna ska förutsättningar för just gröna mötesplatser, kvartersparker, ytor för barns rörelse och delad mobilitet säkras inom de detaljplaner som ligger i stadsbyggnadskontorets uppdrag att ta fram både inom storstadspaketets influensområde men även i övriga delar av staden.

I den av Plan och- bygglagen angivna planprocessen har stadsbyggnadskontoret skyldighet att samverka, vad man kallar samråd. Samrådet ska ske med berörda för att skapa möjlighet för boende och verksamma i området att lämna synpunkter på det aktuella utbyggnadsförslaget. Detta sker på lite olika sätt beroende på vad som är lämpligast för aktuell planering. Om en detaljplan har ett högt allmänt intresse bör en större involverings och informationsinsats genomföras. Detta för att så många som möjligt ska kunna ta del av förslaget och kunna komma till tals och lämna synpunkter. Är detaljplanen mindre och det allmänna intresset är lägre kan mindre insatser göras.

EXEMPEL PÅ INVOLVERING INOM STADSBYGGNADSKONTORETS PROCESSER

Undersökningarna har visat att ungas förståelse och möjlighet att ta till sig de olika stadsbyggnadsprocesserna har blivit sämre, vilket har lett till att stadsbyggnadskontoret arbetat fram en speciell metod för att inkludera och involvera barn och unga. Modellen heter ”min plats”. Genom några enkla övningar får barngrupper möjlighet att utforska och reflektera över sin närmiljö. Tillsammans med en pedagog funderar barnen över viktiga platser, hur de tar sig mellan dem och vilka miljöer som betyder mest för dem. Genom att undersöka och sammanställa resultaten får barnen sedan möjlighet att använda olika kanaler för medborgarinflytande för att dela sina idéer och tankar med Malmö stad.

Ett av stadens viktiga utbyggnadsområden är tätt knutet till storstadspaketets satsningar för linje 5 i Rosengård. Stadsbyggnadskontoret arbetar med en detaljplan för Generatoren 1 i Törnrosen där man under 2023 haft omfattande

samrådsinsatser för att ge så många boende, näringsidkare och andra berörda som möjligt, möjlighet att komma med inspel och synpunkter på utvecklingen.

Under samrådet arbetade stadsbyggnadskontoret med att involvera skolbarn i området, dels för att föra ut och öka kunskapen om barnens rättigheter att bli hörda i samhällsutvecklingen men även för att få in deras synpunkter på samrådsförslaget. Man arbetade med åttondeklassare på Värner Rydénsskolan genom att beskriva och förklara vad en detaljplan är och varför man tar fram en sådan, vilka möjligheter som finns att påverka som allmänhet och hur det görs. Sen arbetade kontoret med att presentera själva förslaget och barnen arbetade sedan med ett antal platser inom planområdet och tog sedan gemensamt fram ett samrådsyttrande som skickades in till staden.

Eftersom Rosengård är ett av stadens prioriterade områden gjordes ett större kommunikationsarbete kopplat till samrådet för detaljplanen för Generatorn för alla intresserade. Detaljplanen är ett stort förvaltningsövergripande projekt där man arbetade fram ett gemensamt projektnamn *Rosengård växer*, tanken var att i arbetet ta fram ett kommunikationskoncept som engagerade Rosengårdsborna för stadsutvecklingen. De långsiktiga målen med kommunikationen för *Rosengård växer* var;

- omvandla stadsutvecklingsprocessen till konkret och kännbart
- göra målgrupperna till en del av stadsutvecklingen
- få branschen att se Rosengård som en potential
- koppla an till Nyhamnen – likvärdig ambitionsnivå
- blanda upp staden – Rosengård ska bli en plats som drar folk
- Lyfta Rosengård som stadsdel

Under samrådstiden arbetade stadsbyggnadskontoret på flera olika sätt för att uppnå målen som satts upp. Man arbetade bland annat med fysiska aktiviteter på plats i utställningslokalen på Rosengårdsbibliotek, affischer och vykortsutskick med information, digitala forum med QR kod som tar en till hemsidan där man kan lämna synpunkter på förslaget, digitala skärmar på Rosengårds centrum m. m.

Utvärdering av tidigare genomfört arbete inom några av Storstadspaketets projekt

I detta kapitel beskrivs några av de projekt som genomförts och är under planering inom storstadspaketet. Särskilt fokus läggs på hur storstadspaketet kan bidra till fler gröna mötesplatser för umgänge, kvartersparker, delad mobilitet och barns rörelse

Tekniska nämnden

Sammanställningen fungerar som ett underlag för att förstå vad som gjort, är under planering men även som exempel på olika typer av lösningar som tagits fram för den unika platsen som ska förändras längs stråken i storstadspaketet. I de flesta fall nedan är entreprenaden påbörjad eller planeras påbörjas inom kort. I några fall är beslut tagit i tekniska nämnden men arbetet med upphandling inte påbörjat. Sammanställningen är gjord för att kunna identifiera förslag på åtgärder och utvecklingsförslag inför framtiden.

Arbetet med storstadspaketet har pågått sedan avtalet undertecknades 2017. De första delarna färdigställdes redan under 2022. Arbetet med att genomföra kollektivtrafikobjekten längs busslinjerna och cykelobjekten går genom ett antal faser. Idéfas, förstudiefas, genomförandefas, detaljprojekteringsfas och entreprenad.

Lilla Nygatan

Syftet med projektet är att införa kollektivtrafikfrämjande åtgärder längs sträckan samt se över åtgärder som främjar framkomligheten för cykeltrafik. Samt vilka åtgärder som kan genomföras för att förbättra stadsmiljö och skyfallshantering längs delar av sträckan. Här byggs fyra nya hållplatslägen vid Gustav Adolfs torg och ett nytt hållplatsläge vid Amiralsgatan. Det leder till smalare körbana och bredare gångbanor. Vidare även ett signalreglerat övergångsställe vid Södra Tullgatan samt tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder. Det blir minskat antal parkeringsplatser på gatan och ca 100 nya träd och grönytor längs gatan. Raoul Wallenbergs park ska även bli grönare och tryggare. Nedan sammanställning visar att grönytan ska öka med cirka 30 procent.

	Före	Efter
Gång- och vistelseyta	3253 m ²	3030 m ²
Cykelbana	50 m ²	50 m ²
Blandtrafik	3214m ²	2255m ²
Bussgata	555 m ²	1360 m ²
Busskörfält	250 m ²	250 m ²
Busshållplats	0	500m ²
Grönyta	1350 m ²	2028 m ²

Bilparkering	437 m ² (varav 203 lastzon)	314 m ² (varav 142 lastzon)
Refug	590 m ²	25 m ²
Totalt	9699 m ²	9812 m ²

Entréplats Nydalatorget

Fokus längs Eriksfältsgatan är att skapa en stadsmässig karaktär, dels för att öka attraktiviteten och trivselen för resenärer och vistelse, dels för att ta ner skalan på gaturummet och på så vis öka variationen och skapa trafikmiljöer med lägre hastigheter. Idag finns problematiskt höga hastigheter för fordonstrafiken i området. Längs sträckan ligger starka gångstråk som används av framför allt av barn och unga på sin väg till och från skolor och aktiviteter. Ökad trafiksäkerhet och trafiktrygghet har därför varit en viktig målsättning. Entréplats Nydalatorget planeras utformas för att vara en grön, sammanhållen plats som bjuder in till vistelse och tillåter gående att lätt röra sig över platsen. Cykelbanan har därför placerats längst i norr för att skapa sammanhängande ytor för gående och grönytor. Träd tillsammans med en enhetlig mönsterbeläggning och planteringsytor ger en helhet för platsen. Trädens volym tillsammans med detaljrik växtkomposition och utrustning som sittbänkar bidrar till en mänsklig skala. Tillsammans uppmärksammar utformningen besökaren om platsen och därigenom också Nydalatorget. Det pågår ett samarbete med MKB för att skapa en trivsammare plats, med fokus på att skapa rum, förbättra vistelsekvaliteten och integrera mer grönska

Söderkullagatan

Längs Söderkullagatans östra sida finns Söderkullaskolan och Söderkulla torg. Söderkulla torg är en plats som fungerar som en viktig knutpunkt för invånare och besökare. Den nya utformningen av gatan gör det lättare för både invånare och besökare att korsa gatan, förbättrar tillgängligheten till hållplatsen och till de publika verksamheterna samt skapa säkra skolvägar. Det är många barn i rörelse längs gatan då de ska till och från Söderkullaskolan vilket motiverar åtgärder för att stärka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Lindängen C

Utformningen förbi Lindängen centrum är till största del utformad för att vara en attraktiv, grön, trafiksäker och tillgänglig plats. Vid Lindängen centrum tas ett större grepp om gestaltningen med annan markbeläggning, olika typer av grönska och platsspecifik belysning. På norra sidan föreslås en större omgestaltning i form av en mindre platsbildning vid entrén in till Lindängen centrum. Ett stort antal sittplatser skapar mötesplatser och bjuder in till att sitta ner och dröja kvar. Vid övergångsstället på norra sidan om Munkhätttegatan samt vid infarten till Lindängeskolan föreslås planteringsytor med solitärträd, buskträd, buskskikt, gräs och perenner.

Involvering av barn och unga är en viktig parameter för projekten i Södra Malmö. Med anledning av det gav fastighets- och gatukontoret ett företag i uppdrag att studera trafiktryggheten i tre stadsdelar där Fosie var inkluderad. Barn och unga fick en resedagbok med frågor om deras vardagsrörelse, upplevda rörelsefrihet och särskilt trygga eller otrygga platser i trafiken. Det gjordes dessutom en behovskartläggning som resulterade i goda insikter om barns rörelse som i sin tur resulterade i val av bland annat trafiksäkerhets- och trygghetsåtgärder i projekten i Södra Malmö.

Skyfallsåtgärder längs Erikslust

Längs Erikslustvägen identifierades redan i förstudieskedet att detta var ett område med stor skyfallsproblematik. Här fanns ont om ytor för att hantera problemen genom till exempel översvämningsbara ytor. Därför tog projektet istället fram en idé med en BGG-lösningar (Blågröngrå system) i kombination med de nya rosenplanteringarna. Ett BGG-system är ett system med multifunktionella ytor där flera funktioner kan samexistera. I detta fall innebär det ett öppet bärlager under planteringarna och gång- och cykelbanan. Detta bärlager kan ta hand om stora mängder vatten och fördröjer dagvattnet men också erbjuder större växtbäddar till planteringarna.

Utveckling av Lorensborgsgatan

2018 påbörjades arbetet med ett planprogram för Lorensborg. Resultatet av detta skulle ligga till grund för Storstadspaketets vidare arbete inom Malmöexpressen linje 10. Planprogrammet innebär i korthet en förskjutning av gatan för att få in mer exploatering och erbjuda hög framkomlighet för kollektivtrafik och cykel. Detta innebär att ca 150 stycken av de befintliga träden längs gatan skulle behöva fällas. Förslaget var att ersätta de fällda träden med nya. Dock skulle de nya träden inte kunna erbjuda samma värden som de befintliga stora och välmående träden. När förstudien för Lorensborg skulle startas upp var slutsatsen att planprogrammets idé behövde analyseras och omvärderas. Det togs fram andra alternativ som erbjöd en större möjlighet till att bevara de befintliga träden. Genom noggranna trafiksimuleringar samt planering av busskörfält och sidoförladga busshållplatser stod det klart att det gick att minska de hårdgjorda ytorna och därmed bibehålla exploateringsgraden men samtidigt rädda ca 80 av de träd som riskerade fällning.

Istället för en förskjutning av gatan planeras en smalare gatusektion i befintlig sträckning och ett stort parkliknande område med mötesplatser väster om den ombyggda gatan.

Trädflytt i Kirseberg

Längs med Södra Bulltoftavägen stod flertalet träd i en mittrefug. I planeringsskedet identifierades behovet av en ny sektion för att nå de mål som fanns gällande cykel och kollektivtrafik vilket i sin tur innebar att den befintliga mittrefugen inte kunde vara kvar. Träden som stod här måste dessutom inte så bra och hade svårt att växa sig stora då de hade dåliga växtbäddar. Istället för att avverka träden valde kunde förvaltningen utforska andra alternativ. Idén om trädflytt uppstod då träden ansågs ha en potential om de bara gavs bättre förutsättningar. Målet var att hitta ytor i närheten för trädens nya placering. Efter utredning hittade förvaltningen till slut plats för ett stort antal av träden.

Hyllie boulevard

Förstudien för Hyllie boulevard slog fast att gatan ska blir en grön parkgata med flera rader av grönska och träd. Ett koncept för detta har tagits fram och erbjuder en resa genom en rekordgrön gata.

Det ska vara trevligt att gå långsamt med rullator en varm sommardag men också snabbt och bekvämt att åka expressbuss. Träden och buskarna längs boulevarden kommer att växa i olika skikt. Det kommer att finnas både höga träd och låga flerstammiga träd. Höga träd skapar grönska och volym och de lägre träden kommer nära de som går och cyklar förbi. En stad med mycket träd blir helt enkelt en trevligare stad att leva i. Klimatet förändras och i framtiden risk för fler värmeböljor samtidigt som risken för skyfall ökar. Träden i gatan bidrar till välbehövlig skugga, tar hand om dammpartiklar i luften och bidrar till vindskydd. Träden tar också hand om vatten vid stora regn så att risken för översvämningar minskar. Dessutom gör den stora mångfalden av träd att planteringen blir motståndskraftig mot trädskjudomar.

Vitalisering av träd på Regementsgatan

Malmös första supercykelstråk går i samma sträckning som Malmöexpressen linje 4. Cykelbanorna längs stråket behövde en upprustning. Genom Slottstaden har Regementsgatan en unik karaktär med trädrader, uteserveringar och en levande stadsmiljö. Ytorna som fanns användes redan och det var svårt att se hur det skulle gå att införa ny cykelinfrastruktur. På intilliggande sträckor av stråket var det planerat för enkelriktade cykelbanor på vardera sida av gatan. För att kunna fortsätta erbjuda hög framkomlighet och inte krångla till det för cyklister med sidbyten, blev inriktningen att försöka få in en smalare cykelbana på norra sidan som ett komplement till den befintliga cykelbana på södra sidan som då kunde enkelriktas. Dock var ytan begränsad. Enligt de riktlinjer som fanns skulle en enkelriktad cykelbana vara minst 2,25 meter bred och med ett avstånd på minst en meter till träd. Då återstod inte mycket kvar till uteserveringar och stadsliv. Det fanns endast ett körfält i varje riktning så inga ytor gick att ta av i körbanan och parkering och angöring i detta verksamhetstäta. Genom att kompromissa med en smalare cykelbana (1,8

meter) och verkligen satsa på trädens välmående under mark lyckades Fastighets- och gatukontoret hitta en lösning. Förslaget blev istället större växtbäddar även under cykelbanan, kompletterat med luftningsbrunnar och anpassat fall på gång och cykelytorna för trädens skull. Då kunde cykelbanan rymmas inom den yta som tidigare var grusyta nära träden. Samtidigt som träden fick bättre förutsättningar för att vara fortsatt livskraftiga.

Värnhemstorget

I en idag ganska hårdgjord miljö var det av stort intresse att få in mer gröna värden och trevligare mötesplatser. Fastighets- och gatukontoret har arbetat med flera lösningar för att få in gröna värden i projekteringen trots det stora antalet ledningar under mark. Det rör sig om ledningsflytt, infodring av ledning och BGG-lösningar. I nuläget är det möjligt att få in över 20 nya träd i förslaget och nya mötesplatser i form av sittmöjligheter och ytor för utökad uteservering. Fastighets- och gatukontoret har också arbetat med ett förslag som innebär att skärmtaket vid terminalen utgår till förmån för ytterligare trädplantering och ny tryggare mötesplats.

Södra Förstadsgatan mellan Triangeln och Bergsgatan (Rådmansvången)

Ett objektsgodkännande är beslutat av kommunfullmäktige på 108 mnkr. Projektering pågår och byggnation planeras påbörjas under 2026. Projektet handlar om att bygga Södra Förstadsgatan från Triangeln till Bergsgatan till en cykelgata och det kommer inte att vara en bilgata längre. Den ombyggda gatan kommer ha stora vistelsevärden och fotgängardelar samt mycket grönska. I samband med att projektet initierades det gjordes en översyn/helhetsgrepp av Rådmansvången då förändringar av Södra förstadsgatan påverkar hela området. Särskilt trygghetsaspekten lyftes fram i området och material inhämtades från både polis, socialtjänst och andra berörda myndigheter och organisationer. En enkät gjorde till alla boende och alla verksamheter i området. Totalt inkom 1 400 svar där innehåller låg till grund för insatserna i projektet. I vissa fall presenterades kompletterades enkäterna med djupintervjuer. Eleverna på Rådmansvången involverades också och fick vara med och ta fram idéer. Fem olika metoder användes parallellt i en stor behovskartläggning. Allt underlag låg sedan till grund för en förstudie på hur området bör förändras.

Södervärn

I storstadspaketet ingår en ombyggnad av Södervärns busstation för att möta framtidens trafikutveckling på ett bra, och avvägt, sätt. Det är en utmaning att göra en ombyggnad på en plats med anspråk på att bevara och utveckla stadens grönska samtidigt som önskemål om nytillskott av bebyggelse på platsen också förekommer. Under 2024 har fastighets- och gatukontoret ansökt om en detaljplan för Södervärns bussterminal för att kunna genomföra ombyggnaden. Planuppdrag för denna detaljplan tas upp för beslut i stadsbyggnadsnämnden tidigt 2025.

Längs linje 3 och 9

Längs linje 3 vid Tåtplatsen/Stora Varvsgatan byggs ett torg med plantering och konstverk som invigs i oktober 2025. Även parken vid Isbrytargatan och Jagaregatan är klar och i drift.

Elinelundsparken med lekplats och Kalkbrottsplatsen i Elinelund är klar och i drift. Kalkugnsparken och park- och naturområdet på Ökajen är klara och i drift.

Vidare planeras en park - Bangårdsplatsen, väster om Domstolen vid Carlskatan. Det är för närvarande en provisorisk grön mötesplats vars permanenta utformning nu projekteras inför byggstart slutet av 2025.

Mandattorget i kvarteret brännaren genomförs om ett par år.

Vid Södervärn norr om Spårväggsgatan vid dess möte med Ahlmansgatan planeras en förbättrad mötesplats inom ramen för Södervärnsprojektet.

En ny park i östra delen av kvarteret Smedjan planeras genomföras inom 5 år, i takt med utvecklingen av området.

Sjöscoutsparken, Fendertorget och södra delen av Cementkajen är planerade men ännu inte genomförda.

Stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för Bunkeflo 6:8 m.fl i Hyllie i Malmö, antagen

Detaljplanens syfte var att skapa möjligheter för att anlägga en stor ny stadsdelpark i Hyllie samt förlängning av Hyllieboulevard. Hyllieboulevard är en sträcka som ingår i storstadspaketet för linje 10. Detaljplanen möjliggör ett tillskapande av ett stort antal gröna mötesplatser inom den stora stadsdelsparken. Barns möjlighet till säker rörelse möjliggörs både i parken och genom att boulevarden får separata gång- och cykelbanor på båda sidorna.

Detaljplan för del av fastigheten Hyllie 165:61 m.fl (södra delen av Holmastaden) i Hyllie i Malmö, antagen

Detaljplanens syfte var att möjliggöra för tät, blandad och stadsmässig bebyggelse med bostäder i flerbostadshus och radhus, publika bottenvåningar, parkeringshus, kontor och förskola. Detaljplanen var ett första steg att bygga samman Holma och Kulladal för att skapa en mer sammanhängande och integrerad stad och har en stark koppling till storstadspaketets busslinje 6. Planlagt parkstråk bidrar både till gröna mötesplatser och tillsammans med en tydligare struktur till ett tryggare och säkrare och därmed barnvänligare rörelseklimat.

Detaljplan för östra delen av kvarteret Smedjan i Innerstaden i Malmö, antagen

Detaljplanens syfte var en omvandling av industrimark till ny blandad stad med bostäder, kontor, verksamheter, exempelvis kreativa näringar, aktiva

bottenvåningar, park och förskola. Detaljplanens koppling till storstadspaketet är till den centrala ringlinjen buss nummer 3 och busslinje 9. Den kommande omvandlingen som kommer att ske efter en grundlig sanering kommer att tillskapa många värden som saknas i området idag. En tydlig bebyggelse och gatustruktur ger trygghet och möjlighet till rörelse i en lättläst miljö. Parken skapar förutsättningar för gröna mötesplatser i en annars väldigt hårdgjort stadsdel.

Detaljplan för fastigheten Innerstaden 30:80 och Bredablick 3 m.fl. i Ellstorp i Malmö, antagen

Detaljplanens syfte var att ta tillvara de centrala och stationsnära läget och möjliggöra för ny blandad stad. Planområdet kopplar tydligt till storstadspaketets busslinje 4.

Det stationsnära läget och områdets placering skapar stora möjligheter för att ha en hög ambition för hållbar mobilitet. Cykel- och kollektivtrafiktransporter ska underlättas med attraktiva och smidiga lösningar, en cykelunderfart planläggs under Kontinentalbanan för säkra rörelser mot Kirseberg. Det finns stora ytor avsatta i planen kopplat till Östervärns station som i detaljplanen har bestämmelse, torg, vilket skapar möjlighet till delad mobilitet. Här finns även ett stort mobilitetshus som skapar förutsättningar till ytterligare möjligheter. Detaljplanen ligger i ett område i staden med väldigt lite grönska, detaljplanen tillskapar flera olika park och naturområde som ger möjligheter för gröna mötesplatser. Då platsen har en grön historia där området använts till odling kopplat till järnvägen och senare som ett naturområde har ett stort fokus lagts på att skapa förutsättningar för en grön stadsdel. De norra delarna av detaljplanen är utformade med fokus på barns användning.

Detaljplan för fastigheten Heliotropen 6 m.fl. i Johanneslust i Malmö, antagen

Detaljplanens syfte var att möjliggöra för bostäder, verksamheter och mobilitetshus samt allmän plats för lek och fördröjning av dagvatten. Detaljplanen kopplar tydligt till storstadspaketets busslinje 6. Detaljplanen möjliggör både säkra och attraktiva gaturum med separerade cykelbanor och trädplantering. Det gröna parkrummet i de inre delarna skapar förutsättningar för gröna mötesplatser både för barn och vuxna.

Detaljplan för fastigheten Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen i Malmö, granskning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för blandad stad med bostäder, kontor, förskola och centrumfunktioner. Detaljplanen ska också möjliggöra en utveckling av nya offentliga rum i form av kajstråk och en park. Detta tillsammans med en sammankoppling till redan befintliga värden i Västra hamnen skapas fler olika mötesplatser både gröna och mer hårdgjorda längs med vattnet. Park och förskolegård ligger med endast en gång- och cykelbana i mellan vilket gör det säkert och lättillgängligt för även små barn att röra sig

mellan de gröna områdena i planen. Detaljplanen kopplar an till storstadspaketets busslinjer 5 och 8.

Detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. (Smörkajen) i Hamnen i Malmö, samråd

Syftet med detaljplanen är att omvandla vad som idag är industriområde till blandad stad, skapa möjlighet att bygga bostäder, kontor och att tillgängliggöra vattenkanten på ett helt nytt sätt. Här kommer även att ges möjlighet till en stor ny park som kopplar an till havet och kajkanterna och som kommer att ge spännande gröna och vattennära mötesplatser. I huvuddel kommer även de befintliga kajkanterna planläggas som allmän plats i form av torg och skapar därmed en tillgänglighet och rörelsemöjligheter längs vattnet. Planområdet kopplar an till storstadspaketets busslinje 2.

Detaljplan för fastigheten Generatorn 1 m.fl. i Törnrosen i Malmö, samråd

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utbyggnads och omvandling av området i anslutning till station Rosengård och österut längs Amiralsgatan. Nya kvarter för centrumverksamhet ska möjliggöras, de allmänna platserna ska utvecklas och i anslutning till stationsområdet ska en publik byggnad möjliggöras, vars syfte är att genom dess utformning, placering och innehåll fungera som en mötesplats och destination i staden. Detaljplanen kopplar väl an till storstadspaketets busslinje 5. Detaljplanen möjliggör också omhändertagande av skyfall och dagvatten som är en viktig del i både storstadspaketet och på platsen. Rosengårds stationsområde ska i framtiden bli en av Malmös fem attraktiva urbana tyngdpunkter och därför föreslås nya publika mötesplatser samt att det skapas ytor för delad mobilitet. Ombyggnaden av Amiralsgatan kommer att på sikt skapa ett väl definierat gaturum med höga vistelsevärden, det skall vara tryggt och enkelt att passera över Amiralsgatan vilket motverkar den barriäreffekt den har idag. Inom detaljplanen möjliggörs även flera nya parkområden som blir gröna mötesplatser.

Analys och slutsatser

I detta kapitel görs en analys och slutsatser presenteras utifrån ovan kapitel. Vidare presenteras förslag på hur samarbeten över förvaltningarna kan stärkas för att i det vidare arbetet, utifrån budgetuppdragets efterfrågan om värden, funktioner och metod, samt hur arbetet framåt kopplar till kommunens övergripande mål och styrdokument, såsom TROMP, ÖP etc.

Under det arbete som hittills skett med att genomföra storstadspaketet finns en del identifierade förbättringsmöjligheter. Tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden har mycket kunskap och lång erfarenhet kring utveckling av allmänplats och stadsutveckling. En lärdom är att framåt i ännu högre grad fokusera på de områden där kunskap och analyser saknas och höja kunskapsnivån genom samarbete över förvaltningsgränserna. I vissa fall finns tidigare material och analyser som kan ligga till grund för omvandlings- och utvecklingsarbete.

Det är också viktigt att våga testa och göra nya mätningar, testa nya metoder och arbetssätt. Genom att vara innovativ i angreppssätt och metod ökar möjligheterna att skapa fler gröna mötesplatser, kvartersparker och delad mobilitet.

I plan för genomförande av storstadspaketet som beslutats av kommunfullmäktige står det bland annat ”Satsningar på en attraktivare stadsmiljö runt stationer, hållplatser och längs huvudgatorna i kombination med bostadsutbyggnaden skapar möjligheter för ett tryggare, mer jämställt och socialt hållbart Malmö.” (sid 3-4) och ”Det är viktigt att satsningarna i storstadspaketet görs sammanhållet för att åstadkomma bästa möjliga stadsutveckling med fokus på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.” (sid 8)

Dessa formuleringar utgör inte avtalsunderlag gentemot staten. Attraktiv stadsmiljö är inte en funktion som beskrivs eller avses i Ramavtalet eller som medfinansieringen av infrastrukturåtgärder kan bidra till. Formuleringen möter inte de transportpolitiska målen och ingår definitionsmässigt inte i den statliga medfinansieringen.

Under förhandlingsperioden av ramavtalet gjordes kalkyleringar för att säkra det behov av pengar som skulle behövas för kollektivtrafikobjekten. Dessa kalkyler innefattade även medel som låg utanför själva körbanorna. Inom vissa sträckor kalkylerades det för förändringar i stadsmiljön fasad till fasad vilket innefattar mycket mer än att bara göra nya hållplatser och skapa framkomlighet för bussen. Det avtalen å andra sidan inte innefattar är ”kvartersparker” som nämns i budgetuppdraget eller för den delen inte kvartersmark alls. Kommunfullmäktige har i plan för genomförande tydliggjort hur storstadspaketet ska genomföras genom att skapa mervärden i ett stadsövergripande projekt. Här kan dras lärdomar inför framtida liknande

projekt, en samordnad projektorganisation skulle arbetats fram redan under förhandlingsperioden för att snabbt kunna ta vid i det förvaltningsövergripande arbetet när förhandlingen landat i ett avtal.

Under åren som gått sedan avtalen slöts och sedan plan för genomförande skrevs har de båda förvaltningarna i flera uppdrag analyserat och arbetat med de effektmål som sattes upp för projektet. Målen ger dock ett tolkningsutrymme som kan skapa olika bilder av vad som är innebörden. Med den omfattande mängd arbete som ska ske under en lång tid hade projektet mått bra av att dessa mål bröts ner i den samordnade projektgruppen för att skapa en tydligare samsyn av det arbete som fanns framöver.

Utvecklingsarbete

I detta kapitel ges förslag på de stråk och platser som bör vara i särskilt fokus kommande år, utifrån budgetuppdragets efterfrågan om värden, funktioner och metod.

Staden, platsens och områdets unika förutsättningar gör att det inte alltid går att applicera samma metoder och tillvägagångssätt överallt. Förutsättningarna är olika i stadens olika delar, metodik och arbetssätt bör anpassas utifrån platsens unika förutsättningar, exempelvis bör dialoginsatser anpassas till platsen men framför allt utifrån de som bor och verkar där.

Stadens grönska blir allt viktigare och det gröna perspektivet är ständigt närvarande i stadsplaneringen och genomförande både på allmän plats och inom de delar som utvecklas för privat ägande. Det är dock viktigt att även här inse att platsen är unik och det är många olika värden som ska samsas och avvägas mot på en begränsad yta. Exempelvis gröna värden, cykel, gångstråk, buss, exploatering och andra delar av en befintlig stad. Utmaningarna i befintlig stad är stora när man arbetar med förtätning tillsammans med utveckling av infrastruktur, exempelvis skapar ledningar i marken stora svårigheter att plantera större träd på vissa platser längs våra gator.

Ytterligare lärdomar utifrån det arbete som hittills skett med storstadspaketet är att göra en analys av ett större område i det inledande skedet kring områdets utmaningar, behov med mera. Efter det är det möjligt att hitta en mer lämpad avgränsning för projektet i sig.

Dialog med boende och näringsidkare är mycket viktig framförallt i ett så stort arbete som storstadspaketet innebär som påverkar Malmöborna under många år. Som nämnts ovan sker kontinuerlig dialog och information när man förnyar eller bygger om på allmän plats men även i exploateringsprojekt. Dialog och kommunikationsarbetet utvecklas hela tiden inom både fastighets- och gatukontoret och stadsbyggnadskontoret i vissa fall tillsammans och i andra var för sig. Det kommer nya metoder och kanaler tack vare den digitala utvecklingen samtidigt som det är minst lika viktigt att möta Malmöborna och stadens näringsidkare på plats för att få deras inspel till processerna. Arbetet med att uppfylla ramavtalets tidplan innebär att dialogarbetet inför de olika delprojekten är begränsad.

Fler gröna mötesplatser för umgänge och kvartersparker

Tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden har i uppdrag att skapa förutsättningar för stadens sociala hållbarhet, så att det offentliga rummet är tillgängligt för alla genom att det fylls med mötesplatser, stadsliv och aktiviteter. Nämnderna ska tillgodose en god stadsmiljö och en förstärkt Malmöidentitet.

I arbetet med en förbättrad infrastruktur ingår vistelsekvalitet i gaturummet. Med anledning av detta önskade tekniska nämnden i budgetskrivelse 2022 utökat budgetutrymme fram till 2030 för kompletterande gestaltningsåtgärder i storstadspaketets sträckning. Tekniska nämnden vill skapa en bättre upplevelse när infrastrukturobjekten inplaceras i stadsmiljön. Det handlar till stor del om mindre åtgärder i befintlig stad.

I januari 2024 fattade tekniska nämnden beslut om ett objektsgodkännande med namnet SSP stadsmiljöåtgärder. Beslutet innebär att 15 mkr fördelas ut över en treårsperiod för att kunna uppfylla de uppsatta målen, attraktiv, trygg och integrerad stad. För att uppnå målen krävs investeringar i de befintliga torg, mötesplatser och stråk som ligger i anslutning till de satsningar som genomförs inom storstadspaketet. Det kan till exempel handla om investeringar för att rusta upp ett torg i anslutning till nya hållplatslägen och cykelstråk. Investeringen kan ytterligare höja kvalitén på stadens offentliga rum och att den fysiska miljön upplevs som väl gestaltad och omhändertagen. Omsorgen om stadens offentliga rum är central i arbetet för en mer jämställd stadsmiljö och bidrar till att öka stadens sociala hållbarhet. Detta ligger i linje med de målsättningar som finns inom storstadspaketet.

Föreslagen investering omfattar en mängd olika åtgärder under de tre år som omfattas av projektet. Förslag på åtgärder i sin helhet finns ännu inte men exempel på åtgärder som fastighets- och gatukontoret planerar att genomföra inom projektet är att utveckla Heleneholmsstigen samt eventuellt utöka parkområde i anslutning till Heleneholmsparken och stråket. Vidare planeras också åtgärder på ett viktigt stråk i Lindeborg från ett hållplatsläge till Lindeborgs torg och skola.

Just dessa investeringar måste betraktas som ett stort steg i riktningen att skapa fler gröna mötesplatser för umgänge, kvartersparker och bidrar till arbetet med delad mobilitet och trygghet- och säkerhet.

Att bygga om platserna kommer att öka tryggheten, öka tillgängligheten för barn och äldre samt förbättra stadsmiljön för gående och cyklister. Alla nämnda aspekter är centrala i arbetet för ett mer jämställt offentligt rum och bidrar till att öka stadens sociala hållbarhet. Under föreslaget projekts första år planerar fastighets- och gatukontoret att utreda de behov som finns i anslutning till projekten inom storstadspaketet. På de mötesplatser som planeras kommer träd att planteras och dagvatten/skyfall tas om hand utifrån platsens behov och förutsättningar.

Ytterligare ett objektsgodkännande med liknande syfte är planerat för perioden 2027-2029.

I avtalen med staten ingår även ett bostadsåtagande som är tätt knutet till de pengar som Malmö stad och övriga storstadsregioner får av staten för att förnya och utveckla sin infrastruktur. Gröna mötesplatser för umgänge inom

allmän plats bidrar till ett tryggare, mer jämställd och socialt hållbar stadsmiljö längs infrastrukturstråken. Inom de exploateringsprojekt som utvecklats längs stråken för att säkerställa avtalens bostadsåtagande har ett flertal kvartersparker tillskapats, dock kan dessa inte anses vara enbart tack vare storstadspaketet utan får ses som en del i att skapa en attraktiv och blandad stad i enlighet med Malmö stads politiska mål och styrdokument. Detta är något som hade skett även utan storstadspaketet.

Delad mobilitet

Delad mobilitet är inte direkt en del av arbetet med att bygga nya och bredare cykelbanor. Dock möjliggör de nya cykelbanorna för ökad cykling som även inkluderar hyr- och lånecyklar. I anslutning till terminaler som Värnhem, Södervärn och Malmö C finns möjlighet att byta till fler olika trafikslag. Detsamma gäller stadens mobilitetshus. Arbetet med delad mobilitet håller fortfarande på att ta form och blir en alltmer inkluderad del av planeringen av staden. I och med detta finns möjligheten att framöver komplettera stråken med fler hagar för elsparkcyklar och cykelparkeringar och hyr-, -lånecyklar. Arbete med delad mobilitet precis som andra mobilitetsåtgärder sker i anslutande delar av staden parallellt och samplanerat med ut- och ombyggnaden av storstadspaketet.

Exempel på det är trygghets- och säkerhetsfrämjande åtgärder. Under 2024 testas barnvänlig gata vid två av staden skolor. På en skola kommer arbete med regleringsåtgärder genomföras för att skapa en tryggare och säkrare trafiksituation runt skolan, framför allt vid hämtning och lämningstider. Vid en annan skola testas under 2024 lekgata, vilket innebär att en del av gatan stängs av från trafik och utformas som lekområde. I arbete med att planera, utveckla och bygga om trafiksystemet ska barnets rättigheter enligt barnkonventionen tillgodoses. Utveckling av det barnrättsbaserade arbetet fortsätter under 2024.

Dialog med boende och näringsidkare samt barns rörelse

Genomförande av Storstadspaketet märks i allt större utsträckning i Malmö. Allt fler pågående entreprenader påverkar trafiken och rörelsemönster i de delarna av staden som byggs om. Detta leder till att dialogarbetet måste blir ännu bättre och nå fler boende och näringsidkare inte bara i planeringsfasen utan även i genomförandefasen. Större helhetsgrepp men även direkt riktade insatser till särskilda delar av de områden som byggs om är ett måste. För att uppnå detta har mer kommunikations- och dialogresurser dedicerats till arbetet med storstadspaketet, framförallt inom fastighets- och gatukontoret eftersom huvuddelen av projekten är eller kommer inom snar framtid befinna sig i genomförandefas.

Barnkonsekvensanalyser görs numera i alla stadsutvecklingsprojekt. Trygghet, tillgänglighet och säkerhet för barn är viktigt och hastighetsdämpande åtgärder är verktyg för att i ännu högre grad göra staden mer barnvänlig och trygg.

Förslag på de stråk och platser som bör vara i särskilt fokus kommande år, utifrån budgetuppdragets efterfrågan om värden, funktioner och metod.

Nämnderna konstaterar att arbetet med storstadspaketets stråk har passerat förstudiefaserna vilket innebär att det finns lite som går att göra i anslutning till detta uppdrag. Som nämns ovan kommer objektsgodkännande SSP stadsmiljöåtgärder att bidra till att skapa torg, mötesplatser och stråk som ligger i anslutning till de satsningar som genomförs inom storstadspaketet.

I omvandling och nybyggnad av Malmö kommer nämnderna framöver att ta stor hänsyn till möjligheter att skapa mötesplatser och offentliga rum som ger Malmöbor och besökare en positiv upplevelse med mycket grönska. Omsorgsfullt gestaltade offentliga miljöer är viktiga. Utvecklingsarbetet inom delad mobilitet fortgår samtidigt som storstadspaketet stråk byggs färdigt.

Nämnderna kommer att ha extra fokus och utreda vilka möjligheter som finns i anslutning till ett antal områden för att testa värden, funktioner och metoder som tas upp i arbetet med detta uppdrag. Dessa områden är Amiralsgatan etapp 2, Lorensborgsgatan, området runt Heleneholm och åtgärder kring Lindeborg.