



**Datum**

2026-01-20

**Adress**

**Diarienummer**

TN-2025-2622

**Yttrande**

**Till**

Stadsbyggnadsnämnden

**Remiss Strategi för Malmös stadskärna, SBN-2022-1133**  
**SBN-2022-1133**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

**Sammanfattning**

Tekniska nämnden ställer sig positiv till strategin men vill framföra några synpunkter som kan stärka och förtydliga innehållet ytterligare.

**Yttrande**

**Generella synpunkter**

Tekniska nämnden saknar en tydlig definition av vad som ska utgöra Malmös stadskärna. Strategin tycks ambivalent mellan att peka ut en lite snävare nulägesbild av city (delar av det som på kartan illustreras med mörkrött), och att vilja beskriva det som snarare kanske kan betecknas som Malmös innerstad (som exempelvis det som betecknas som ”målpunkter”).

Strategin tycks också tveksam till vilket tidsperspektiv som ska anläggas. Med den snabba expansionen av staden kommer nya delar av staden att anta stadskärnekaraktär, som exempelvis Nyhamnen. Ett alternativ är att två olika kartbilder presenteras, en för idag och en som visar framtidens stadskärna, förslagsvis med tidshorizonten 2040 eller 2050. Det behöver också tydliggöras hur definitionen av stadskärnan nu och i framtiden ska kopplas till kommande översiktsplan.

Det nord-sydliga stråket är framträdande i bilden av stadskärnan. Tekniska nämnden menar att även de väst-östliga stråken bör belysas tydligare.



Tekniska nämnden ser positivt på att strategin fokuserar på samverkan och står bakom både innehåll och intentioner. Därför menar tekniska nämnden att det förslag till genomförande som presenteras i remissdokumentet är bra. Tekniska nämnden har för avsikt att stärka genomförandet genom att integrera strategins inriktningar i ordinarie budget- och uppföljningsprocess kopplat till tekniska nämndens styrmodell.

Tekniska nämnden menar också att samverkan fortsatt är en viktig del i arbetet. Det finns flera samverkansorganiseringar i stadskärnan och kring de utpekade målpunkterna. Tekniska nämnden föreslår att strategidokumentet ytterligare beskriver hur samordningen kring stadskärnan kommer att ske.

Malmö stad har också samverkan i andra områden som räknas som stora hubbar för handel, tex Hyllie. Strategin bör förtydliga och fånga upp hur behovet av samordning kan ske här, tex via kampanjer och marknadsföring. Evenemang i Hyllie med sitt stora flöde av besökare kan också generera besökare till stadskärnan.

### **Specifika synpunkter**

Förutom tekniska nämndens generella ställningstagande ovan vill nämnden även göra följande mer specifika medskick.

#### **Avsnittet En gemensam riktning/Trender som påverkar (s.7)**

- I andra stycket behövs något förtydligande om transporter, vilka är grundläggande för möten, såsom exempelvis ” Samtidigt behöver vi se till att alla enkelt kan ta sig till stadskärnan och röra sig tryggt i stadsmiljön”.
- Det nord-sydliga stråket är framträdande i bilden av stadskärnan. Tekniska nämnden menar att även de väst-östliga stråken bör belysas tydligare.

#### **En plats för liv och möten/Olika karaktärer bidrar till folkliv och attraktionskraft (s.10)**

- Inriktningar och satsningar kring sådant som har att göra med olika kvaliteter och karaktärer i olika delar av stadskärnan bör förstärkas ytterligare i strategin.
- Under punkten om att ”skapa förutsättningar för att olika aktörer enkelt ska kunna nyttja det gemensamma stadsrummet ” hade stycket vunnit på att utvecklas.
- Att nyttja allmän plats innebär i många fall att ytor avgränsas för specifika ändamål som per definition då inte bli tillgängliga för alla, ofta till förmån för kommersiella intressen. Mot denna bakgrund kan det finnas anledning att omformulera eller förtydliga avsnittet för att tydligare beskriva vilka typer av nyttjanden som avses, under vilka förutsättningar de ska möjliggöras och hur



avvägningen mot allmänhetens tillgång till gemensamma ytor ska ske. I en stad som förtätas allt mer blir de gemensamma rummen allt viktigare och det är inte självklart att ett generellt förenklat nyttjande av dessa ytor alltid är rätt väg framåt.

### **En plats för liv och möten/Levande och trygg året om och dygnet runt (s.11)**

- Pulsen försvinner mycket under kvällstid i stadskärnan men ökar i målpunkterna. Det bör beskrivas hur det hanteras i strategin. Målpunkterna har oftast en annan dynamik med mycket trafik och andra trygghetsutmaningar. Detta kan med fördel vara en del av den inledande, beskrivande texten.

### **En cirkulär och innovativ stadskärna (s. 16-17)**

- Vad gäller illustrationen så passar Malmö by bike inte in i illustrationsbilden. Det borde i stället vara något kopplat till gods. Ersätt förslagsvis med en bild på stadsleveransen "Älskade stad" som utgår från lastfaret i Triangelns underjordiska garage. Malmö by bike kommer att få en ny logotype vilket innebär att bilden blir inaktuell inom kort.

### **Enkelt att röra sig hållbart till, från och inom stadskärnan/Oskyddade trafikanter prioriteras (s.18)**

- I den inledande texten anges som sista ord "fordon". Det är oklart om det bara är motorfordon som avses med begreppet, eller även omfattar cyklar och andra transportmedel. Detta bör förtydligas då gågatorna per definition inte är helt fria från fordonstrafik enligt Trafiklagstiftningen. Behöriga fordon får köra in på dessa exempelvis gods- och varutransporter.

### **Enkelt att röra sig hållbart till, från och inom stadskärnan/God balans mellan rörelse, vistelse och lek (s. 19)**

- Tekniska nämnden föreslår följande omformulering på sidan 19: "säkerställa att vissa gator, ytor och stråk i stadskärnan har fokus på rörlighet och framkomlighet, medan andra gaturum har fokus på vistelse, möten och lek med bibehållen tillgänglighet". Alla gator mellan huvudgatorna kan inte enbart ha fokus på vistelse, möten och lek, utan att man också ska kunna röra sig till, från och inom dessa områden. Ett exempel på detta är Kalendegatan vilken klassas som en lokalgata, men har en betydande roll i cykeltrafiksystemet som pulsåder i nord-sydlig riktning för cykeltrafik till bland annat Malmö C, Västra hamnen och Nyhamnen. En alltför snäv tolkning av den ursprungliga



formuleringen som den nu står skriven skulle kunna inverka negativt i kommande arbeten när formuleringarna ska omsättas i olika projekt.

**Enkelt att röra sig hållbart till, från och inom stadskärnan/God tillgång till delade mobilitetstjänster till och från stadskärnan (s. 19)**

- Ordet ”lånecyklar” i texten föreslås ersättas av ordet ”hyrcyklar”, vilket är det begrepp som normalt används i dessa sammanhang.
- Det behövs även god tillgång på cykelparkering i stadskärnan för att nå stadens mål om ett ökat cyklande. Det är ett gemensamt ansvar mellan kommunen och privata fastighetsägare att ordna en god tillgång till cykelparkering. Detta kan beskrivas både i inledande text, samt bli en inriktning för samverkan.
- I faktarutan står: ”Ambitionen är också att integrera delad mobilitet i det totala transportsystemet”. Tekniska nämnden föreslår följande omformulering: ”Ambitionen är också att öka tillgången till delningsfordon och förenkla det kombinerade resandet med exempelvis kollektivtrafik och hyrcykel.”

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]