

ÖVERSIKTSPLAN FÖR MALMÖ – granskningshandling, juni 2022



Detta är utskriftsversionen av granskningshandling till Översiktsplan för Malmö. Den digitala versionen nås via länken nedan

malmo.se/opgranskning

Innehåll

VÄLKOMMEN TILL MALMÖS ÖVERSIKTSPLAN!	5
SAMMANFATTNING	5
VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?	6
Översiktsplanens innehåll	6
Översiktsplanering i Malmö	6
Organisation	6
LÄSANVISNING	7
FÖRUTSÄTTNINGAR	8
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ATT MALMÖ SKA VÄXA HÅLLBART	8
Malmö har bästa läget	8
Klyftorna inom staden måste minska	8
Fokus på människans välmående	8
Höga klimat- och miljöambitioner	9
GLOBALA OCH NATIONELLA MÅL BLIR LOKALA	9
Hållbar utveckling och Agenda 2030	9
Nationella mål	10
MALMÖ I SITT REGIONALA SAMMANHANG	10
Greater Copenhagen	11
Regional utvecklingsstrategi och Strukturbild för Skåne	11
Infrastruktur och regionalt transportsystem	11
Strukturbild för MalmöLund	11
Strukturplan för MalmöLundregionen	12
GÄLLANDE FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANER	13
GENOMFÖRANDE AV ÖVERSIKTSPLANEN	13
Prioriteringar och målkonflikter	13
Behov av nya arbetssätt	13
Långsiktigt perspektiv på investeringar	14

PRIORITERADE INRIKTNINGAR	15
MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR	15
GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING	15
Utveckla Malmö som nationell kärna och motor i Öresundsregionen	15
Gör plats för grön tillväxt och mångsidigt näringsliv	15
Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion	16
Stärk utbildnings- och forskningsmiljöerna	16
Fortsätt bygga attraktiv stad	16
STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ	17
Verka för en hälsosam stad	17
Bidra till delaktighet och ökad tillit	17
Låt kultur verka som sammanhållande kitt	17
Arbeta för trygghet och jämställdhet i stadsrummet	18
Planera staden för livets alla skeden	18
Skapa fler och bättre mötesplatser för alla	18
EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD	19
Länka samman stadens delar	19
Bygg för närhet	19
Spara resurser genom att bygga staden tät	19
Bygg blandat för ett rikt stadsliv	20
Gör staden grön och klimatsmart	20
STRATEGIER	21
BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ	21
Utbyggnad	21
Bostadsförsörjning	23
Samhällsservice	23
Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring	24
Stadens arkitektur och kulturmiljö	25
Resurseffektivt och klimatneutralt byggande	26

Markföreningar samt farliga och störande verksamheter	26	Park, natur, gröna stråk	51
GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER	27	Hav och vattendrag	52
Park och natur	27	Fritidsområden	53
Havet och kusten	28	Jordbruksmark	53
Biologisk mångfald	28	Begravningsplatser	54
Landsbygd och jordbruk	29	TRAFIK	54
TRAFIK	29	Fotgångarzoner	54
Mobilitet och trafikinfrastruktur	29	Huvudcykelnät	55
Promenadstaden	30	Stomlinjenät för kollektivtrafik	56
Cykelstaden	31	Huvudgator och trafikleder	57
Kollektivtrafik	32	Godslogistik	58
Biltrafik	33	Riskbedömning längs transportleder för farligt gods	59
Godslogistik	33	TEKNISK FÖRSÖRJNING	60
KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING	34	Klimatanpassning vatten	60
Klimatanpassning	35	VA	61
Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp	36	Vindkraft	62
Dagvatten	36	Solenergi	63
Energiförsörjning	37	PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER	64
Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp	38	Almgården, Höja m.fl.	65
RIKTLINJER OCH KARTOR	39	Annetorp	65
BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ	39	Bulltofta, Valdemarsro	65
Blandad stadsbebyggelse	39	Bunkeflostrand	66
Verksamhetsområden	41	Davidshall, Lugnet, Rörjöstaden	66
Bebyggelseäthet	42	Elinelund, Kalkbrottet, del av Vintrie	66
Handel och centrumfunktioner	44	Elisedal, Jägersro	67
Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer	46	Flensburg, Borgmästaregården m.fl.	67
Stadskaraktärer	47	Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge	68
Landskapskaraktärer och byar	49	Fosieby industriområde, Fredriksberg	68
GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER	51	Gamla Limhamn, Djupadal m.fl.	69

Gamla staden, Slussen, Malmöhus.....	69	Södra Sallerup.....	81
Glostorp.....	70	Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl.....	81
Heleneholm, Kulladal m.fl.....	70	Västra Hamnen.....	82
Holma, Kroksbäck, Kroksbäcksparken.....	70	Östervärn, Kirsebergsstaden m.fl.....	82
Hyllievång, östra Vintrie.....	71	RIKSINTRESSEN.....	84
Håkanstorp, Videdal m.fl.....	71	Riksintresse för kulturmiljövård.....	84
Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.fl.....	71	Riksintresse för naturvård.....	85
Inre Hamnen, Frihamnen.....	72	Riksintresse för natura 2000-områden.....	86
Klagshamn.....	72	Riksintresse för högexploaterad kust.....	87
Kvarnby.....	73	Riksintresse för väg.....	88
Limhamns hamnområde.....	73	Riksintresse för järnväg.....	89
Lindängen, Almvik m.fl.....	74	Riksintresse för civil luftfart.....	91
Lockarp.....	74	Riksintresse för farled.....	92
Lorensborg, Stadion m.fl.....	74	Riksintresse för Malmö hamn.....	93
Mellanheden, Ribersborg m.fl.....	75	Riksintresse för yrkesfisket.....	94
Möllevången, Södervärn m.fl.....	75	Riksintresse för energiproduktion och energidistribution.....	95
Naffentorp.....	75	Riksintresse för totalförsvaret.....	95
Norra hamnen, Sege industriområde m.fl.....	76	Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler.....	96
Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem.....	77	UTBLICK 2050.....	97
Nydala, Gullviksborg m.fl.....	77	MALMÖ SOM HALVMILJONSTAD.....	97
Oxie kyrkby, Oxievång m.fl.....	78	UTMANANDE SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR.....	97
Persborg, Augustenborg m.fl.....	78	UTREDNINGSSOMRÅDEN.....	98
Ribersborgsstranden.....	79	TYCK TILL OM PLANEN.....	100
Riseberga.....	79		
Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m. fl.....	79		
Segevång, Segemölla, Rostorp.....	79		
Sibbarp.....	80		
Sofielunds industriområde, Annelund.....	80		
Svågertorp.....	80		

VÄLKOMMEN TILL MALMÖS ÖVERSIKTSPLAN!

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska stödja och inspirera offentliga och privata aktörer i beslut och arbetsmetoder så att Malmö utvecklas hållbart på lång sikt. Översiktsplanen ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas, samt hur den byggda miljön ska utvecklas.

SAMMANFATTNING

Malmös gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 31 maj 2018. Sedan dess har de grundläggande planeringsförutsättningarna i gällande översiktsplanen inte förändrats och planen är därmed till största del aktuell. Samtidigt sker samhällsförändringar i en allt snabbare takt. Översiktsplaneringen i Malmö görs enligt en kontinuerlig modell, för att säkerställa att planeringen går i takt med förändrade planeringsförutsättningar.

En ständigt aktuell översiktsplan

Den 8 maj 2019 beslutade kommunstyrelsen om en översyn av översiktsplanen. Kommunstyrelsen fastställde att gällande prioriterade inriktningar ligger fast och att utgångspunkten är att översiktsplanen i huvudsak är aktuell. Enligt direktivet för revideringen ska översiktsplanens kapacitet på lång sikt ses över och strategier och riktlinjer uppdateras där så krävs. I en del fall finns anledning till förtydliganden och uppdateringar med hänsyn till nya förutsättningar och pågående planering. Kommunstyrelsen lyfte tre exempel på behov av revideringar i översiktsplanen:

- arbetet med en framtida Öresundsmetro med utredningar om hur den ska ansluta via stationer i Västra hamnen till Malmö C samt fortsatta sträckningar och stationslägen in i Malmö.
- att nuvarande planering för spårvagn görs om med syfte att säkra stråk för utbyggd kollektivtrafik för högre kapacitet
- att i takt med att Malmö växer planera för högre/tätare bebyggelse i stationsnära lägen.

Kommunstyrelsen beslutade även att översiktsplanen ska göra en utblick till Malmö som halvmiljonstad som beaktar möjligheter och utmaningar med att växa till en attraktiv stad. Aktualiseringen ska utveckla översiktsplanen som ett kommunalt styrdokument och beskriva översiktsplanens kommunalekonomiska konsekvenser samt involveras stadens nämnder, förvaltningar och bolag.

Grundläggande är att Malmö ska vara en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i. Det genomsyrar hela översiktsplanen. Översiktsplanen skapar förutsättningar för att Malmö ska växa hållbart genom att stödja, underlätta och prioritera i den efterföljande planeringen.

Förutsättningar

Många vill bo och verka i Malmö och under de senaste åren har bostadsbyggandet med tillhörande samhällsservice skett i hög fart. Malmös läge i Öresundsregionen och med korta avstånd inom staden ger goda förutsättningar för en god utveckling. Samtidigt står det klart att utmaningarna att växa hållbart fortsatt kräver ett stort engagemang och fokus. Med en ökande befolkning växer behovet av planering som skapar möjligheter till arbetstillfällen, samhällsservice, kultur, delaktighet och som bidrar till trygga hälsosamma miljöer. Det är tydligare än någonsin att klimat- och miljöfrågorna måste hanteras både akut och långsiktigt.

Översiktsplanen ska betraktas i ett långsiktigt perspektiv och delar av planen kommer med stor sannolikhet att realiseras först långt in i framtiden. Planen ska säkerställa en handlingsberedskap och måste ta höjd för framtiden, genom att även visa projekt och ambitioner som ännu inte har en klar finansiering.

Tre prioriterade inriktningar

Översiktsplanen har tre prioriterade inriktningar som utgör övergripande målsättningar för utvecklingen av Malmö som en hållbar stad.

MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING

Fler arbetstillfällen och försörjningsmöjligheter har central betydelse för stadens utveckling. Öresundsregionen är en motor för grön tillväxt och en plats där tillväxt och hög livskvalitet går hand i hand. Köpenhamn-Malmö-Lund ska vara en sammanhängande metropol som skapar ekonomisk dynamik i Öresundsregionen. Malmö ska vidareutvecklas som en attraktiv stad för boende, besökare och företagsetableringar, där det finns plats för ett mångsidigt näringsliv.

STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ

Stadsrummet är viktigt för en god samhällsutveckling, som gemensam kontaktyta för möten mellan människor och för att stimulera demokrati och delaktighet. Fler mötesplatser behövs. Trygghet och jämställdhet i stadsrummet ska öka. God folkhälsa är en förutsättning för utveckling välfärd och tillväxt. Att minska skillnader i hälsa inom

staden har hög prioritet. Bäst hälsa och välmående finns hos människor som känner sig delaktiga. Staden stärks socialt av medborgares medverkan och det är väsentligt att inom fysisk planering verka målinriktat för ett ökat deltagande i förändringsprocesser.

EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD

Malmö är en stad som är "nära" ur flera olika synvinklar. En övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Genom att bygga staden tätare sparas resurser. Stadens påverkan på klimat och miljö ska även minska genom att använda bästa tillgängliga teknik och främja hållbara val. Den täta staden ska vara flexibel och yteffektiv, där gång-, cykel- och kollektivtrafik är grunden i trafiksystemet. Malmö ska byggas som en funktionsblandad stad för ett intensivt och rikt stadsliv. Samtidigt ska staden bli grönnare vad gäller mängd, kvalitet och upplevd grönska. Parker ska ge en växande befolkning möjlighet till rekreation och stillhet. Biologisk mångfald, ekosystemtjänster och naturvärden ska stärkas och utvecklas.

Strategier och riktlinjer

Översiktsplanens strategier bryter ner, konkretiserar och tydliggör vad, inom olika planeringsområden, Malmö stad och aktörer i kommunen behöver göra för att staden ska utvecklas hållbart. Strategierna bidrar på olika sätt till att förverkliga de prioriterade inriktningarna. Flertalet strategier är generellt formulerade och kompletteras av mer detaljerade riktlinjer kopplade till kartor.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Översiktsplanen är ett strategiskt och visionärt dokument som ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling och god miljö. Varje kommun i Sverige ska ha en aktuell översiktsplan som ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden, samt den byggda miljön ska användas och utvecklas.

Översiktsplanens innehåll

Översiktsplanen gäller för hela kommunen och ska säkerställa att det finns en handlingsberedskap för utvecklingen de kommande 20 åren. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men den ligger till grund för efterföljande planeringsled och andra strategiska och långsiktiga beslut.

Översiktsplanen ska främja allmänna intressen och redovisa kommunens syn på hur riksintressen ska tillgodoses. Med utgångspunkt i natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska planeringen

bland annat bidra till en ändamålsenlig struktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Översiktsplanering i Malmö

Översiktsplanen ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas varje mandatperiod av kommunfullmäktige. Översiktsplanen tas fram i flera steg med möjlighet för allmänheten att ge synpunkter på planförslaget i samrådskedet och granskningskedet, innan planen slutligen antas av kommunfullmäktige.

Malmö stads översiktsplanering sker enligt en kontinuerlig modell vilket innebär att översiktsplanen revideras varje mandatperiod. I maj 2019 gav kommunstyrelsen stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att göra en översyn av Malmös översiktsplan med inriktningen att de prioriterade inriktningarna i Malmös gällande översiktsplan ligger fast och att den nya översiktsplanen ska innehålla en utblick mot Malmö som halvmiljonstad.

Under våren 2020 var översiktsplanen på samråd och därefter arbetades ett förslag till granskningshandling fram utifrån de synpunkter som kommit in under samrådet.

Under perioden 17 juni-31 oktober 2022 finns det åter möjlighet för malmöbor, organisationer och aktörer att ge synpunkter på planförslaget. Utifrån dessa synpunkter justeras förslaget till antagandehandling. Under 2023 läggs ett nytt förslag till översiktsplan fram för beslut i kommunfullmäktige.

Organisation

Beställare: kommunstyrelsen

Beredning: stadsbyggnadsnämnden

Styrgrupp: Marcus Horning (stadsbyggnadsdirektör), Anna Bertilson (fastighets- och gatudirektör), Rebecka Persson (miljödirektör), Micael Nord (näringslivsdirektör), Andreas Norbrant (stadsdirektör).

Projektledning: Johan Emanuelson (strategichef), Hanna Björklund (projektledare), Gustav Aulin (projektledare).

Arbetsgrupp: representanter från stadens förvaltningar.

Foto, illustrationer och grafik: Malmö stad m.fl ([se bildlista](#))

Kartor: stadsbyggnadskontoret

LÄSANVISNING

Detta är ett förslag till granskningshandling för Malmö stads översiktsplan. Granskningshandlingen består olika delar med flikar som innehåller följande:

Välkommen

Här finns en sammanfattning, beskrivning av vad översiktsplanering är samt läsanvisning.

Förutsättningar

Här beskrivs förutsättningarna för Malmö att växa hållbart samt hur översiktsplanen och planeringen förhåller sig till globala, nationella och regionala mål planer och program. Sist förs en diskussion om genomförande av översiktsplanen.

Prioriterade inriktningar

De prioriterade inriktningarna pekar ut de övergripande målsättningarna för att Malmö ska utvecklas hållbart.

Strategier

I detta avsnitt finns strategier för att nå de prioriterade inriktningarna uppdelade i olika teman. Under de flesta temana finns även länkar till fördjupande dokument inom området men som inte är en formell del av översiktsplanen.

Riktlinjer med kartor

Här redovisas riktlinjer för den efterföljande planeringen tematiskt och geografiskt i olika kartlager. Här finns också länkar till gällande fördjupade översiktsplaner.

Utblick 2050

Utblick mot år 2050 då Malmö enligt prognoser kan komma att vara en halvmiljonstad.

Tyck till om planen

Här finns möjlighet att lämna synpunkter på granskningsförslaget till översiktsplan.

Till översiktsplanen hör även en miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning som redovisar och resonerar kring översiktsplanens konsekvenser för en hållbar utveckling.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Malmö har unika förutsättningar att växa hållbart med ett fantastiskt läge i Sverige och Nordeuropa, hav och landsbygd som närmsta grannar och korta avstånd inom staden för att nämna några faktorer. Samtidigt finns en rad utmaningar som måste hanteras för att utvecklingen ska gå åt rätt håll. Detta avsnitt behandlar några av förutsättningarna i Malmö, hur globala, nationella och regionala mål blir lokala samt förutsättningarna för genomförande av översiktsplanens prioriterade inriktningar.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ATT MALMÖ SKA VÄXA HÅLLBART

Malmö är i ständig rörelse och växer kraftigt. Under de senaste 20 åren har staden genomgått stora förändringar. Utvecklingen går framåt inom en rad områden, men stora insatser krävs för att den ska kunna ske på ett hållbart sätt och så att alla malmöbor ska kunna ta del av den. Malmös befolkning har ökat kraftigt under många år och förväntas fortsätta göra det. Idag finns nästan 350 000 malmöbor. År 2050 kan befolkningen uppgå till en halv miljon människor.

Malmö har bästa läget

Malmö ligger i hjärtat av Öresundsregionen som är Nordens största arbetsmarknad med fyra miljoner invånare. Köpenhamn och Malmö är ett integrerat storstadsområde med en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Tillsammans är städerna en mycket stark tillväxtmotor som är viktig för hela Skandinavien internationella konkurrenskraft. Malmö finns mitt i en stark universitetsregion med universitet och högre utbildning i Malmö, Köpenhamn och Lund. Malmös potential som en attraktiv stad för forskning, innovation och studier kan ytterligare förstärkas genom medveten utveckling av kluster.

Malmö är en viktig målpunkt för regionens invånare med besöksmål kopplat till handel, upplevelser och kultur. Det bidrar både till stadens attraktivitet och skapar arbetstillfällen. Handelsstrukturen, både i Malmö och i omvärlden, är under omvandling och en utmaning är att skapa goda förutsättningar för en positiv utveckling av innerstad och handelsområden i en era av internethandel.

Samtidigt har Malmö goda förutsättningar genom att staden är nära ur flera synvinklar – dels är avstånden korta inom staden och kommunen, dels är avstånden till omvärlden korta. Staden kan därmed få en rumslig struktur som ökar attraktiviteten, främjar möten mellan människor och bidrar till att minska Malmös miljöbelastning. Stora

satsningar på ny infrastruktur och stadsomvandling har gjorts, och fler är planerade. Malmöpendeln med nya stationer i Rosengård, Östervärn och Persborg har gett staden nya stationsnära lägen för bostäder och stadsutveckling.

Klyftorna inom staden måste minska

Utvecklingen är tudelad i Malmö. Trots stark utveckling inom vissa områden, finns det stora utmaningar i att trygga välfärden för alla. Skillnaderna i hälsa och välfärd är stora inom staden. Malmöbornas upplevda otrygghet och oro att utsättas för brott är hög, trots att andelen som anger att de utsatts för brott minskar.

Skolresultat skiljer sig i olika delar av Malmö. Malmö stad har under senare år satsat stort såväl på utbyggnad av skolverksamheten som på kvalitetshöjande åtgärder i den. Skolresultaten går stadigt uppåt och ökar allra mest i Malmös områden med lägst välfärd. En fortsatt positiv utveckling för skolorna är viktig för att Malmö ska fortsätta vara ett bra val för barnfamiljer att bosätta sig i.

Arbetstillfällena blir fler i Malmö och i regionen men stadens befolkning ökar i en ännu snabbare takt, vilket gör att sysselsättningsgraden och skattekraften är relativt låg. Även låg utbildningsnivå och matchningsproblem mellan kompetenser och arbetstillfällen gör att sysselsättningsgraden i Skåne och Malmö ligger långt under Stockholms- och Göteborgsregionerna. Gränshinder mellan Skåne och Själland bromsar utvecklingen i Öresundsregionen.

Bostadsbyggandet har gått på högvarv under senare delen av 2010-talet. Samtidigt är det en utmaning att säkra bostadstillgången för hushåll med svag ekonomi och dålig förankring på bostadsmarknaden. Negativa effekter av en segregerad bostadsmarknad och hög trångboddheten i vissa områden är viktiga utmaningar som måste lösas.

Fokus på människans välmående

Barn, vuxnas och äldres välmående och hälsa är i fokus för planeringen. Det handlar bland annat om att planeringen ska bidra till att öka blandningen av olika typer av bostäder och verksamheter, och att skapa kopplingar mellan stadsdelar för att underlätta för möten och nätverk mellan människor med lika och olika bakgrund. Det gör att fler förebilder och valmöjligheter blir synliga. Det leder till bättre chanser till utbildning och arbete vilket i sin tur ger bra förutsättningar för god hälsa, välmående och tillit.

Möjlighet att välja hälsofrämjande levnadsvanor hör till stor del samman med socioekonomi, men påverkas delvis också av stadens utformning för till exempel transportmöjligheter, grönska och rekreation. Fritids- och rekreationsytor behöver få plats i den täta staden och den tekniska försörjningen, som vatten-, avlopp- och elförsörjning, är kritiska faktorer som måste fungera och utvecklas i en växande stad.

Män och kvinnor, flickor och pojkar använder staden och stadsmiljön på olika sätt. Funktionshinder som finns i stadsmiljön utgör idag en grund för skillnader i samhället. Planeringen måste skapa goda förutsättningar för ett jämställt och jämlikt samhälle.

Höga klimat- och miljöambitioner

Under 2018 slog FN:s klimatpanel fast att människans utsläpp av växthusgaser bidrar till att jordens klimat håller på att värmas upp. Det som framförallt avgör hur mycket temperaturen stiger är utsläppen av växthusgaser. Enligt klimatpanelen är omfattande minskning av utsläpp det enda som ger en god chans att begränsa temperaturökningarna till 1,5 grader – men bara om utsläpp kraftigt minskas inom de närmaste tio åren och ekosystem som kan ta upp och lagra koldioxid skyddas.

Hur staden planeras och byggs är avgörande för framtida generationers möjligheter till en god livsmiljö. Malmö har höga miljöambitioner, bland annat genom förtätning som skapar förutsättningar för hållbar mobilitet och sparar på jordbruksmarken. Biologisk mångfald, att åtgärda brist på grönska och minska föroreningar är ytterligare exempel på miljöaspekter som staden måste fortsätta arbeta med. Utmaningen framöver är att intensifiera satsningar på att minska klimatpåverkan och förbättra miljön både lokalt och globalt.

Samtidigt som ansträngningar krävs för att minska klimatpåverkan måste staden rustas för ett förändrat klimat, bland annat genom kustskydd som både ska bidra till att skydda staden från stigande havsnivåer och att skapa en fortsatt utvecklad och attraktiv kustmiljö.

GLOBALA OCH NATIONELLA MÅL BLIR LOKALA

I en allt mer globaliserad tid får händelser och beslutsfattande i olika delar av världen allt större betydelse för Malmö. Omvärldens snabba och ständiga förändring får inverkan på staden på olika sätt.

Malmö stad följer och utövar inflytande i de frågor som direkt eller indirekt påverkar staden och dess invånare. Mål för en hållbar utveckling formuleras på global, nationell, regional och kommunal nivå. Globala utmaningar är också lokala, och Sveriges kommuner har en nyckelroll i detta arbete. Mål som formuleras på olika nivåer bryts ner och konkretiseras i kommunerna för att bli nåbara. Stadsbyggande och planering har en avgörande roll i detta arbete.

I följande avsnitt redovisas regionala och nationella mål och styrdokument som bedöms ha starkast koppling till översiktlig planering i Malmö. I avsnittet *Prioriterade inriktningar* redovisas den översiktliga planeringens fokus för att nå målsättningarna i Agenda 2030. Nedan och i avsnittet *Strategier* redovisas kommunala mål, strategier och sektorsprogram som är kopplade till respektive strategiområde.

Hållbar utveckling och Agenda 2030

Malmö stad har under lång tid arbetat med de olika dimensionerna av hållbarhet. Fokus på hållbart stadsbyggande har funnits sedan 1990-talet och ambitionen att vara en ledande miljöstad genomsyrar stadens arbete och planering. *Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030* samverkar med översiktsplanen för att bidra till att den globala uppvärmningen hålls under 1,5 grader och samtidigt uppnå FN:s globala mål för att öka livskvaliteten för stadens invånare och stärka samhällets resiliens och konkurrenskraft.

År 2010 tillsattes en kommission för ett socialt hållbart Malmö och 2013 lade Kommissionen fram rapporten *Malmöns väg mot en hållbar framtid*. Slutsatserna i rapporten och de efterföljande uppdragen har lett till nya kunskaper om socialt hållbar utveckling med minskad ojämlikhet i hälsa i Malmö.

Agenda 2030 innehåller 17 mål och 169 delmål som tillsammans utgör FN:s globala mål för hållbar utveckling. Målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Agenda 2030 har som grundprincip att *ingen ska lämnas utanför*, alltså att hållbar utveckling ska komma alla till gagn och att ett särskilt fokus ska riktas till dem som riskerar att inte ta del av samhällsutvecklingen.

Malmö stad var den första kommunen i Sverige som skrev under Agenda 2030. Inför budget 2019 integrerades och konkretiserades de globala målen i kommunfullmäktigemålen för att 2020 bli en del av budgetprocessen. De tre hållbarhetsdimensionerna och Agenda 2030 genomsyrar därmed samtliga Malmö stads verksamheter.

I *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning* görs en bedömning av hur översiktsplaneringens inriktning bidrar till att nå Agenda 2030. En uppföljning av Agenda 2030 görs även årligen i Malmö stads hållbarhetsrapport.

Läs mer:

[Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning](#)
[Malmökommissionen](#)
[Miljöprogram för Malmö stad](#)
[Agenda 2030 i Malmö](#)
[Hållbarhetsrapport 2021](#)

Nationella mål

Nationella mål, planer och program som syftar till hållbar utveckling är grundläggande för översiktsplaneringen. Några viktiga målområden är miljö, klimat, natur, boende, transport- och infrastruktur, gestaltad livsmiljö, folkhälsa, friluftsliv, jämställdhet och barns rättigheter. Flera av målområdena går in i varandra och överlappas av Agenda 2030.

Genom Parisavtalet förbinder sig EU:s medlemsstater att begränsa utsläppen av växthusgaser. Det långsiktiga målet för den svenska klimat- och energipolitiken är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. De svenska miljömålen omfattar ett generationsmål och sexton miljö kvalitetsmål med tillhörande etappmål.

Sveriges övergripande folkhälsomål är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara klyftorna inom en generation. Definitionen av hälsa är inte bara avsaknad av sjukdom, utan ett tillstånd av fysiskt, mentalt och socialt välbefinnande. Det nationella målet för gestaltad livsmiljö som formulerades 2018, innebär att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregat samhälle.

Översiktsplanen beaktar ovan nämnda nationella mål samt de regionala klimatmålen för Skåne. Planering som syftar till att minska negativ påverkan på klimatet, förbättra miljön samt bidra till en god och jämlik hälsa och ett jämlikt och mindre segregat samhälle är fundamentala i översiktsplanen. På vilket sätt redovisas i prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer, samt *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning* och sektorsprogram kopplade till olika strategiområden i översiktsplanen.

Barnkonventionen

Barnens rättigheter i samhället har förtydligats genom att barnkonventionen sedan januari 2020 är lag i Sverige. Barnkonventionens grundprinciper utgår bland annat från att barnets bästa ska beaktas i varje beslut som rör barn och att barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

Malmö ska utgöra en god uppväxtmiljö för barn och unga, vilket genomsyrar översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer. Översiktsplanen beaktar målen i prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer, samt *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning*.

Läs mer:

[Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning](#)
[Utvecklingsplan för arbetet med barnets rättigheter i Malmö stad](#)

MALMÖ I SITT REGIONALA SAMMANHANG

Malmös geografiska läge, på randen till den europeiska kontinenten mitt i Öresundsregionen, med storstadsområdet Köpenhamn och skånska grannkommuner nästgårds ger unika förutsättningar. Samarbete med olika regionala aktörer krävs för att skapa goda förutsättningar för en hållbar utveckling.

Särskilt viktigt är samplanering av bebyggelsestruktur med infrastruktur, liksom behov av ytterligare järnvägskapacitet för gods- och persontrafik samt snabbtågsanknytning. Ytterligare en förbindelse över Öresund i form av en metro för att stärka potentialen i Malmö-Köpenhamn ger möjlighet till stora tillväxteffekter i hela Skåne och Själland. Genom olika regionala samarbeten arbetar Malmö stad för att stärka utvecklingen i regionen.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,3 miljoner invånare i Sydsverige och Östdanmark.

Ambitionen är att Greater Copenhagen ska vara ett globalt center för tillväxt, hållbara lösningar och innovation. Samarbetsområdena inom området är grön omställning, arbetsmarknad, infrastruktur, digitalisering och life science.

EU-kommissionen har lyft att Greater Copenhagen kan fungera ännu bättre som en integrerad och funktionell metropol genom att bygga ut infrastrukturen och möjligheter för kollektiva transporter över nationsgränserna. Aktörer i regionen har tecknat en gemensam överenskommelse i form av en trafikcharter som ska utgöra underlag för dialog med statliga myndigheter på båda sidor av Öresund. I trafikchartern tecknas en vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning. Öresundsmetron är en viktig del av visionen.

Läs mer:

[Greater Copenhagen](#)

[Greater Copenhagen Trafikcharter](#)

Regional utvecklingsstrategi och Strukturbild för Skåne

Region Skåne tar varje mandatperiod fram en regional utvecklingsstrategi.

Utvecklingsstrategin "Det öppna Skåne 2030" antogs i juni 2020. Syftet med

utvecklingsstrategin är att beskriva en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas.

Utvecklingsstrategin innefattar en vision och sex visionsmål som handlar om att stärka Skåne vad gäller livskvalitet, hållbarhet, tillväxt, flerkärnighet, miljö, välfärd och globala kopplingar.

Region Skåne har även tagit fram strategier för hållbara fysiska strukturer i Skåne för att koppla samman det regionala utvecklingsarbetet till den kommunala översiktsplaneringen. Fem strategiområden har sin utgångspunkt i målbilden om det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning

- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

En regionplan för Skåne som planeras att antas av regionfullmäktige 2022 är under framtagande.

Läs mer:

[Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030](#)

[Strukturbild för Skåne](#)

Infrastruktur och regionalt transportsystem

Högklassig kollektivtrafik i, och förbättrade kollektivtrafikkopplingar till, de största städerna i Skåne är avgörande för hållbar pendling. Malmö, tillsammans med de sex andra skånska tillväxtmotorerna/regionala kärnorna och Region Skåne enades 2015 kring ett antal utgångspunkter som är viktiga för hela Skåne.

En annan viktig regional utgångspunkt i arbetet med infrastruktur och kollektivtrafik är Region Skånes strategi för ett *Hållbart transportsystem för Skåne 2050*. Strategin visar hur Skåne genom sina regionala förutsättningar inom transportsystemet kan bidra till att de globala och nationella målen uppnås.

Läs mer:

[Skånebild](#)

[Hållbart transportsystem i Skåne 2050](#)

Strukturbild för MalmöLund

Mellan 2012 och 2014 togs en gemensam strukturbild för Malmö och Lund i samarbete med Burlöv, Lomma och Staffanstorps fram. Syftet var att stärka samsynen kring storstadsområdets utveckling och ta tillvara den gemensamma utvecklingskraften i området. Med en samplanering kan en hållbar struktur med levande och blandade stadsmiljöer stärkas.

Läs mer:

[Strukturbild MalmöLund](#)

Strukturplan för MalmöLundregionen

Strukturplan för MalmöLundregionen har arbetats fram inom ramen för samarbetet mellan kommunerna i MalmöLundregionen och är en framtidsbild för den gemensamma utvecklingen i kommunerna. Målet är att MalmöLundregionen år 2035 ska vara motorn mitt i Nordeuropa, en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö. Strukturplanen antogs av MalmöLundregionens styrelse i november 2016 och av kommunstyrelsen i Malmö i mars 2017. Strukturplanen stödjer Malmö stads prioriterade inriktningar för översiktsplanen och bygger på följande strategier.

MOTORN MITT I NORDEUROPA

- Stärk utvecklingskraften i tillväxtmotorn MalmöLundregionen.
- Stärk tillgängligheten till andra storstadsområden.
- Utveckla och dra nytta av MalmöLundregionen som hållbar transit- och logistikregion.

EN HÅLLBAR OCH SAMMANKOPPLAD STORSTADSREGION

- Utveckla MalmöLundregionen med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk.
- Utveckla MalmöLundregionen i en tät struktur beroende av platsens förutsättningar.
- Stärk MalmöLundregionen som cykelregion.

SVERIGES BÄSTA LIVSMILJÖ

- Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden.
- Planera för attraktiva och levande städer, orter och landsbygd.
- Stärk och utveckla lokala och unika miljöer som gör regionen attraktiv

Läs mer: [Strukturplan för MalmöLundregionen](#)



GÄLLANDE FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANER

För tre områden i Malmö gäller fördjupade geografiska översiktsplaner, Nyhamnen, Södra Kirseberg och Östervärn, samt södra Hyllie. Dessa gäller parallellt med översiktsplanen och fördjupar ställningstaganden för sitt område. Arkitekturstaden Malmö är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som gäller för hela kommunens yta. För att veta vad som gäller är det viktigt att läsa respektive fördjupning och tillägg till översiktsplanen. Vilka områden som gäller för fördjupningarna finns markerat i kartlager under fliken *Riktlinjer med kartor*.

Läs mer:

[Arkitekturstaden Malmö](#)

[Södra Hyllie](#)

[Nyhamnen](#)

[Södra Kirseberg och Östervärn](#)

GENOMFÖRANDE AV ÖVERSIKTSPLANEN

Översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer syftar till att ge vägledning för beslut om hur mark, vattenområden och den byggda miljön ska utvecklas hållbart. Genom planen finns en handlingsberedskap för framtida förändringar och en gemensam riktning för alla som arbetar med planering i Malmö, såväl offentliga som privata aktörer. Ett framgångsrikt genomförande av översiktsplanen kräver nära samverkan mellan alla aktörer.

Prioriteringar och målkonflikter

I översiktsplanen tas allmänna intressen upp som vägs samman i den fortsatta planeringen. Olika perspektiv måste vägas samman för att tillsammans bidra till den socialt sammanhållna, täta, gröna, resurssnåla och funktionsblandade staden.

För att möta Malmös växande behov av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice, samtidigt som staden ska bli grönare och mer hälsosam krävs betydligt mer yteffektivitet, samutnyttjande och tredimensionella lösningar vilket innebär mer samordning, kollektiva lösningar och nytänkande. För en hållbar utveckling måste den långsiktiga nyttan och ett helhetsperspektiv, med människornas hälsa och välmående i centrum, dominera planeringen. Det ger fördelar till staden som helhet men kan lokalt

innebära en förlust av vissa ytor eller kvaliteter, vilket kan innebära intressekonflikter och motstånd.

När intressen är motstridiga, exempelvis olika ytbehov som ska tillgodoses, och det till synes omöjliggör projekt som ligger i linje med prioriterade inriktningar blir kompromisser nödvändiga. Att istället låta staden breda ut sig över omlandet har flera negativa konsekvenser och är därför inte att betrakta som ett bättre alternativ.

I översiktsplanen görs en mängd prioriteringar, men planeringen har flera led och vissa av de nödvändiga prioriteringarna måste göras i efterföljande planeringsled. I dessa fall ger översiktsplanen en riktning och utgör kompass för de övergripande målsättningarna med planeringen.

Behov av nya arbetsätt

Inriktning för att bygga en hållbar stad gör ibland att det finns konflikter mellan översiktsplanens intentioner och konventionellt tänkande, otidsenliga regelverk eller finansieringsstrukturer som är stuprörsindelade. Under decennier har planeringen bidragit till bebyggelsestrukturer, mark och vattenanvändning som i många fall inte är hållbart för framtiden, varken ur ett socialt eller ett miljömässigt perspektiv. Även klimatanpassningsåtgärder kan kräva nya arbetsätt och finansieringsmodeller.

För att översiktsplanen ska kunna förverkligas behöver de vanliga metoderna, interna riktlinjerna och konventionerna ifrågasättas. Även rådande normer, regelverk, lagstiftning och standarder kan behöva omprövas. Nya samverkansformer behöver utvecklas, såväl inom kommunen som mellan kommunen och andra intressenter som exempelvis statliga aktörer eller näringslivet. Även samarbetsformer som fungerar väl idag och malmöbornas delaktighet i byggandet av en hållbar stad behöver vidareutvecklas.

För att realisera och fullfölja översiktsplanens intentioner fordras följduppdrag och operativa handlingsplaner av olika slag. Översiktsplanen behöver följas upp för att säkerställa att intentionerna realiseras.

Genom att planen revideras varje mandatperiod kan strategier och riktlinjer justeras för att bättre bidra till en hållbar utveckling. Att kontinuerligt analysera konsekvenser av hur planeringen påverkar olika grupper, med exempelvis sociala konsekvensbedömningar och barnkonsekvensbedömningar, bidrar till att skapa en stad där alla kan känna sig hemma och få sina behov tillgodosedda.

Långsiktigt perspektiv på investeringar

Offentliga och privata investeringar som görs idag genererar framtida värden i staden, både ekonomiska och andra värden. Stora satsningar i stadsmiljön ger förutsättningar för nya attraktiva lägen och livsmiljöer. Investeringarna kan också ha goda följd effekter genom att de bidrar till andra värden som ökad integration och delaktighet. Värdena kan vara svåra att mäta i ekonomiska termer, men ge stora positiva effekter för stadens attraktivitet och sociala utveckling.

Utbyggnadsprojekt som bidrar till att bryta fysiska och mentala barriärer är särskilt viktiga för att Malmö ska kunna bli en hållbar stad. Utgångspunkten är att investeringar styrs dit de gör mest nytta, för att bidra till att genomföra översiktsplanens prioriterade inriktningar och uppfylla Malmö stads övergripande mål. Stora utbyggnadsområden kan där det är lämpligt fungera som program, där investeringar kopplade till området planeras tillsammans.

Tydliga kommunala initiativ ska visa på vilka platser Malmö stad avser att utveckla i staden. Varje kommunal investering behöver sättas i ett sammanhang där kommunens totala investeringsportfölj tillsammans med övriga ekonomiska förutsättningar vägs in. Olika typer av utbyggnadsområden genererar varierande konsekvenser för den kommunala ekonomin. Därför måste det finnas en balans mellan utbyggnadsområden som kan ge nettointäkter och de som initialt främst ger utgifter.

För att skapa en tät stad som dessutom är både grön och blå krävs samutnyttjande av mark och resurser. Varje investering i den täta, gröna och blå staden måste leda till flera användningsområden och nyttor. Projekt inom befintlig stadsstruktur kan vara ekonomiskt fördelaktiga eftersom befintlig infrastruktur som till exempel vägar och vattenledningar kan utnyttjas för den tillkommande bebyggelsen.

En förutsättning för att översiktsplanen ska kunna genomföras är väl en fungerande organisation och finansiella strukturer som verkar i samma riktning. De finansieringsmodeller som används måste bidra till effektivt mark- och lokalutnyttjande. På så vis uppnås samhällsekonomiska besparingar och långsiktigt hållbara lösningar.

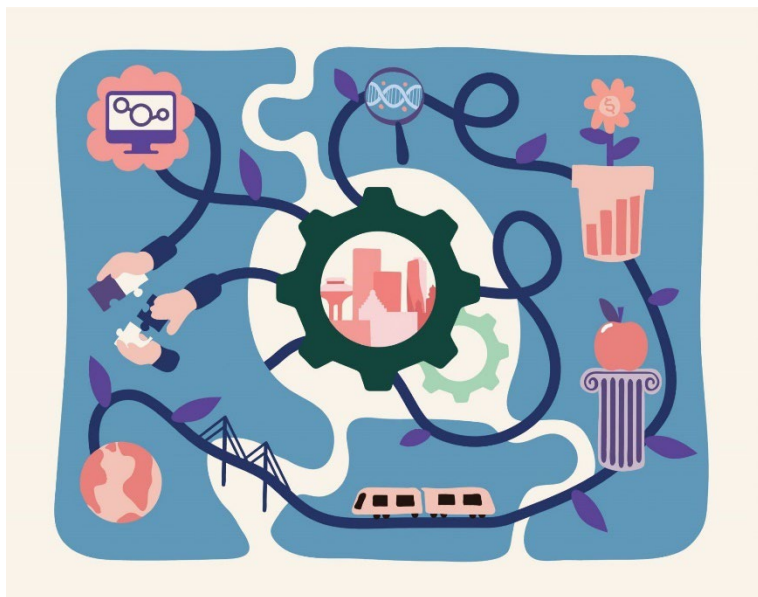
PRIORITERADE INRIKTNINGAR

Översiktsplan för Malmö har tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö. De prioriterade inriktningarna genomsyras av sociala, ekonomiska och miljömässiga perspektiv och svarar upp mot de 17 globala målen i Agenda 2030. Ju större staden blir desto viktigare är det att planeringen säkerställer att Malmö erbjuder en god livsmiljö med minskad miljöbelastning.

De prioriterade inriktningarna är:

- Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning
- Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö
- En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSLSÄTTNING



Malmö ska vara en attraktiv stad att bo och verka i. Det behövs fler arbetstillfällen och möjlighet till egen försörjning för att säkra malmöbornas fortsatta välfärd. Därför skapas plats för ett mångsidigt näringsliv, ett rikt utbud av utbildningar och goda förutsättningar för innovation och forskning. Starka kopplingar till övriga Skåne, Öresundsregionen och Europa bidrar till både Malmös och regionens utveckling.



Utveckla Malmö som nationell kärna och motor i Öresundsregionen. Öresundsregionen ska vara en motor för grön tillväxt och en plats där tillväxt och hög livskvalitet går hand i hand. Malmö är en nationell kärna med en stark befolkningstillväxt och en stor branschbredd som i hög grad försörjer kranskommunerna med arbetsplatser. Här finns funktioner som har betydelse internationellt, nationellt och regionalt i form av exempelvis internationella huvudkontor, kulturinstitutioner, universitet, Malmö hamn och flera av Sveriges mest trafikerade järnvägsstationer. Det finns ett stort fokus på att vara en stad som välkomnar, förstår och jobbar tillsammans med näringslivet.

För att fortsätta utvecklas hållbart och stödja matchning på den regionala arbetsmarknaden ska Malmö stad verka för en utbyggd och förbättrad interregional, regional och lokal kollektivtrafik. Att Malmö är lätt att nå från omvärlden ger spridningseffekter i hela regionen. Samarbete inom Öresundsregionen krävs för fortsatt utveckling som regional motor för grön tillväxt.

Gör plats för grön tillväxt och mångsidigt näringsliv

Malmö ska vara en plats för grön tillväxt med ett diversifierat näringsliv för såväl småföretag som internationella storföretag. Här ska finnas ett varierat utbud av etableringsmöjligheter med starkt stöd för entreprenörskap och innovation. En lösningsorienterad inställning till det lokala näringslivet skapar goda förutsättningar för

företag och jobbtillväxt. Samverkan mellan Malmö stad, näringsliv och forskning i form av exempelvis cirkulär ekonomi och urban symbios ska utvecklas.

Erfarenheter av de satsningar som gjorts på miljö- och klimatområdet i Malmö ska tas tillvara. Det främjar tillväxt och skapar urbant och ekonomiskt värde som bidrar till kulturell, social, ekonomisk och miljömässig utveckling. För att säkerställa hamnverksamhetens fortsatta utveckling arbetar Malmö stad även för en god och förbättrad tillgänglighet till hamnområdet med väg och järnväg.

Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion

En metro mellan Malmö och Köpenhamn är nästa stora investering som behövs för att skapa en sömlös region med goda pendlingsmöjligheter. På så sätt utnyttjas regionens potential som tillväxtmotor till fullo, och även Sveriges och Danmarks långsiktiga utvecklingsmöjligheter. Öresundsregionen har idag drygt fyra miljoner invånare och befolkningen väntas fortsätta öka de närmaste decennierna. Köpenhamn-Malmö-Lund ska vara en sammanhängande metropol som skapar ekonomisk dynamik, både i Öresundsregionen och i vidare internationella sammanhang. Hållbar långväga arbetspendling och turism ska kunna ske enkelt med höghastighetståg som kopplar samman Malmö med övriga Sverige, Norden och kontinenten.

Malmö och Öresundsregionen ska dra nytta av de förutsättningar som Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland skapar med närhet till Hamburg och övriga Europa. Fysiska och administrativa gränshinder mellan Danmark och Sverige som hämmar utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad måste undanröjas.

Stärk utbildnings- och forskningsmiljöerna

Tillgång till utbildningssystem på alla nivåer är avgörande både för social bärkraft och för långsiktig näringslivsutveckling, från förskola till högre utbildning. Skolor som håller hög kvalitet är avgörande för att fler unga ska kunna genomgå högre utbildning. Det leder till förbättrade möjligheter för matchning mellan arbetsökande och tillgängliga jobb på arbetsmarknaden. Malmö ska ytterligare stärka sin roll som utbildnings- och forskningsstad i Öresundsregionen. En framgångsrik utbildnings- och forskningsmiljö börjar med en attraktiv studentmiljö. Därför ska Malmö fortsätta utvecklas som studentstad med god tillgång på mötesplatser och bostäder för studenter.

Högre utbildning samt forsknings- och innovationsmiljöer ska kunna fortsätta expandera i Malmö. Möjlighet till mobilitet och utbyten mellan Öresundsregionens lärosäten ska

underlättas genom kollektivtrafiknära lokaliseringar av utbildnings- och forskningsinstitutioner i staden. Malmö stad ska främja samverkan kring forskning och utveckling med universitet och högskolor.

Fortsätt bygga attraktiv stad

En rad olika faktorer bidrar till att vidareutveckla Malmö som en attraktiv stad för boende, besökare och för ett mångsidigt näringsliv. Malmö är, och har en lång historia av att vara, en öppen, välkomnande och inkluderande stad med mångkultur och kreativa miljöer. Storstadspulsen i kombination med närhet till hav och landsbygd är viktiga komponenter i Malmös identitet som ska fortsätta utvecklas. Malmö ska fortsätta utvecklas som en attraktiv kuststad.

Malmös attraktionskraft samt ekonomiska och sociala utveckling är beroende av en väl fungerande bostadsmarknad med ett brett och varierat utbud av bostäder. För att Malmö ska vara en bra stad att bo i måste samhällsservicen fungera väl och trafiksystemen bygga på en hållbar mobilitet som underlättar människornas vardag. Arkitektur och stadsmiljö ska hålla hög kvalitet med gröna, blå och rekreativa miljöer. Plats för kultur och besöksnäring bidrar till attraktiviteten.

Grön tillväxt innebär tillväxt som sker utan negativ påverkan på miljön. Det kan också innebära satsningar på hållbara lösningar, till exempel miljöteknik, vilket bidrar till att driva på den ekonomiska utvecklingen generellt och därför ökar handlingsutrymmet för hållbar utveckling på alla plan.

STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ



Malmö ska vara en stad som främjar och stärker demokrati, delaktighet och tillit. Stadsplaneringen ska bidra till en mer jämlik hälsa med hälsofrämjande miljöer i hela staden. En god livsmiljö är trygg, jämställd och hälsosam för alla åldersgrupper. Planeringen av stadsrum och offentliga miljöer ska stödja och ge plats för möten inom och över sociala och kulturella barriärer.



Verka för en hälsosam stad

God folkhälsa är en förutsättning för en hållbar samhällsutveckling, välfärd och tillväxt. Stadsplaneringen ska stödja insatser som minskar ojämlikhet i livsvillkor och hälsa bland malmöborna och sträva efter att ge alla goda förutsättningar för ett väl fungerande vardagsliv.

Grundläggande för god hälsa är en bostad och försörjningsmöjligheter. I Malmö ska det finnas ett bostadsutbud som motsvarar behov och efterfrågan, samt arbetstillfällen och försörjningsmöjligheter för att säkra alla malmöbors välfärd.

En meningsfull fritid med möjlighet till rekreation och utevistelse är också avgörande för hälsan. Genom stadsplaneringen ska det skapas ett mångsidigt utbud av mötesplatser, gröna och blå stadsrum och parker, gröna och rymliga gårdsmiljöer, natur- och rekreationsområden, fritids- och idrottsanläggningar, kultur och lek för alla åldrar och grupper i samhället. Stadsplaneringen ska också bidra till miljöer fria från föroreningar och buller.

Bidra till delaktighet och ökad tillit

Bäst hälsa och välmående finns hos människor som har en meningsfull sysselsättning, känner sig delaktiga och har stöd från sin omgivning. Det är viktigt att stadens invånare känner att de är en del av ett sammanhang, oavsett om det är inom den egna umgängeskretsen, det egna bostadskvarteret eller hela staden.

Stadsplaneringen kan påverka graden av delaktighet genom grannskapets utformning och genom att målinriktat verka för ett ökat deltagande i planeringsprocesserna med olika former för dialog och medskapande. Känslan av tillhörighet och ansvar för närmiljön ökar och staden stärks socialt.

Låt kultur verka som sammanhållande kitt

Kultur kan i bred bemärkelse betraktas som ett kitt som håller ihop samhället. När socioekonomiska eller fysiska förutsättningar är bristfälliga, kan ett starkt civilsamhälle och ett rikt kultur- och föreningsliv bidra till att stärka individer och bostadsområden.

Möjligheten att ta del av och skapa kultur, samt delta i fritidsaktiviteter och föreningsliv, är en viktig och grundläggande del av stadens sociala infrastruktur och något som stadsplaneringen kan understödja och stärka. Malmö stad ska ha en tillåtande attityd till lokala initiativ som bidrar till att utveckla samhället och staden, och göra det möjligt att förverkliga dem.

Arbeta för trygghet och jämställdhet i stadsrummet

Malmö ska vara en trygg och tillgänglig stad att bo och vistas i, för såväl malmöbor som besökare. Jämställdhets- och mångfaldsaspekter ska uppmärksammas vid utformning av staden. Olika grupper använder staden på skilda sätt och har olika erfarenheter, bakgrund och behov som ska synliggöras och belysas i planeringen för att skapa goda villkor för alla malmöbor och besökare. Jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ska omfatta all verksamhet och alla led i planering och beslutsfattande. Metoder behöver utvecklas för ett brett och representativt deltagande i stadsbyggnadsprocesser och samråd.

Tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättning behöver kontinuerligt förbättras genom universell utformning av det offentliga rummet.

Planera staden för livets alla skeden

Staden ska vara attraktiv, trygg och tillgänglig i livets alla skeden, för barn, vuxna och äldre. Särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt barns och äldres förutsättningar i staden. Barn och unga, liksom äldre, ska synliggöras i planeringsunderlag och ska kunna vara delaktiga och ha inflytande i planerings- och stadsutvecklingsprocesser.

Barns behov av fritidsaktiviteter ska tillgodoses genom närhet till lekplatser, stora parker, naturområden och fritidsanläggningar. Utemiljön har stor inverkan på barns sociala, fysiska/motoriska och mentala utveckling. I områden med stor barnfattigdom och trångboddhet ska den yttre miljön särskilt prioriteras och utvecklas. Barnvänliga och grönskande bostadsmiljöer ska finnas såväl i nya som existerande stadsdelar. God tillgång till kollektivtrafik och trygga gaturum för cykling och gång bidrar till rörelsefrihet för barn och unga, såväl som för äldre. Bostäder, nära tillgång till service och mötesplatser är viktiga för äldre malmöbors livskvalitet. Malmö ska fortsätta utvecklas som en attraktiv studentstad med god tillgång på bostäder som passar unga och studerande.

Skapa fler och bättre mötesplatser för alla

Att planera för ett mer socialt sammanhållet Malmö har hög prioritet. Stadsrum som bidrar till att skapa en upplevelse av sammanhang och som förmedlar humanistiska värden som öppenhet, tolerans och ansvar gynnar alla. Det bidrar till ökad delaktighet, tillit och demokrati. Offentliga platser, torg, parker och gator tillhör alla och gör det möjligt att mötas.

Väl fungerande mötesplatser behövs i hela staden, under alla årstider, både inomhus och utomhus, och de behövs på olika nivåer – bostadsnära på kvartersnivå, lokala på områdesnivå och i centrala lägen. Att konfronteras med olika tankar, idéer, livsstilar och kulturyttringar ger människor inspiration till att utveckla nya sätt att tänka, vilket i sin tur leder till ny kunskap, nya tjänster och nya produkter. En stadsmiljö som stödjer olikheter och oplanerade möten kan därför bidra till en dynamisk och långsiktigt livskraftig ekonomi.

EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD



Malmö ska fortsätta utvecklas hållbart genom att främst växa innanför Yttre Ringvägen. En tätare, grönnare och mer funktionsblandad stad kan skapa en rumslig struktur som ökar stadens attraktivitet, bidrar till fler möten mellan människor och ger bättre förutsättningar för service och verksamheter. Ur ett stadsbyggnadsperspektiv är närhet och goda förutsättningar för sociala nätverk viktiga aspekter för jämlikhet och jämställdhet. Staden förtätas för att minska Malmös miljöbelastning och spara åkermark.



Länka samman stadens delar

Malmö präglas av en geografisk närhet mellan olika stadsdelar men har samtidigt många påtagliga barriärer som skiljer närbelägna stadsdelar åt. De förstärker och skapar ibland mentala skiljelinjer och bidrar till en mer uppdelad stad.

Stadsplaneringen ska bidra till att överbrygga fysiska och andra upplevda barriärer så att människors sociala ytor och influensområden vidgas. Genom att bryta barriärer, förstärka stråk och skapa jämnt fördelade målpunkter och attraktioner skapas förutsättningar för en mindre segregerad stad.

Bygg för närhet

Malmö är en stad som är nära ur flera olika infallsvinklar; en stad med närhet mellan människor, nära Köpenhamn och kontinenten, nära havet och landsbygden. Det är kvaliteter att bygga vidare på. En tätare stad bidrar till att kommersiell service, samhällsservice, handel och kollektivtrafik kan finnas nära.

Tillgången till mark är begränsad och det krävs nytänkande och ifrågasättande av konventionella lösningar för att säkerställa utrymmen för samhällsfunktioner som behöver stor plats. En tätare stad ska inte vara en mindre grön stad och förtätning med grönska kan ske på olika sätt. Högre och tätare bebyggelse i strategiska lägen kan skapa goda förutsättningar för gröna och blå miljöer i staden.

Spara resurser genom att bygga staden tät

Stadsplaneringen ska bidra till att Malmös miljöbelastning, klimatpåverkan och resursanvändning kraftigt minskar. Att bygga staden tätare gör den mer resurs- och energieffektiv än en gles och utbredd stad. Malmöbornas möjligheter att välja en hållbar livsstil underlättas. I en tätare stad kan fler malmöbor välja trafikslag med låg miljöpåverkan och därmed minska bilberoendet. Samtidigt ökar möjligheten att dela ytor, tjänster och saker vilket ytterligare bidrar till en hållbar livsstil.

Att i huvudsak växa inåt är en robust strategi eftersom byggandet då kan anpassas efter de behov som råder. En stad som breder ut sig, riskerar att stå halvbyggd om förutsättningarna skulle förändras. Genom att växa inåt minskar behovet av att ta jordbruksmark i anspråk, som är en av kommunens viktigaste naturresurser. Tillväxt utan negativa konsekvenser för klimat och miljö förutsätter att bostäder och arbetsplatser huvudsakligen lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen. I takt med att Malmö växer ska staden planeras för högre och tätare bebyggelse i stationsnära lägen.

Bygg blandat för ett rikt stadsliv

Den täta staden ska byggas med hög kvalitet, flexibilitet, multifunktionalitet och yteffektivitet som ledstjärnor. Funktionsblandning sker genom komplettering av funktioner som saknas, exempelvis arbetsplatser och mötesplatser i bostadsområden. När fler människor bor och arbetar på samma yta ökar underlaget för service, handel och nöjen. Fler invånare bidrar till ett rikare stadsliv med hög intensitet och mer liv och rörelse. Det gör staden mer attraktiv och trygg att vistas i.

För att stärka den sociala hållbarheten ska stadsdelar med ett ensidigt bostadsutbud kompletteras med fler boendeformer så att en blandning av hushållstyper uppnås.

Gör staden grön och klimatsmart

Stadens påverkan på klimat och miljö ska minska genom att bästa tillgängliga teknik används för processer, material- och energianvändning. Hållbara val som gynnar cirkulär ekonomi, återbruk och delningstjänster ska uppmuntras. Översvämningar, värmeböljor och torka är exempel på effekter av klimatförändringar som kan påverka Malmöbornas liv och hälsa negativt. Malmö ska bli mer motståndskraftigt och öka sin förmåga att hantera climateffekter genom insatser i planering och befintlig stadsmiljö.

Förtätning av Malmö ska inte ske på bekostnad av stadens gröna och blå miljöer. Tvärtom ska staden bli grönare båda vad gäller mängden grönska, kvaliteten på grönskan samt den upplevda grönskan. Biologisk mångfald är en livsviktig resurs och avgörande för att ekosystem ska kunna göra nytta, så som att rena vatten och luft, lagra kol och pollinera våra grödor. Värdet av den biologiska mångfalden ska integreras i planering och utveckling av staden. Gröna och blå miljöer ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Kvaliteten på gröna och blå miljöer ska förbättras genom ökad biologisk mångfald och flera olika ekosystemtjänster.

STRATEGIER

Strategierna bryter ner och konkretiserar vad Malmö stad och aktörer i kommunen behöver göra för att bidra till en utveckling som följer översiktsplanens prioriterade inriktningar och främjar allmänna intressen enligt Plan- och bygglagen. Med utgångspunkt från natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska planeringen bidra till en ändamålsenlig struktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Strategierna är indelade under nedanstående fyra huvudrubriker:

[Byggd miljö och kulturmiljö](#)

[Gröna och blå miljöer](#)

[Trafik](#)

[Klimatanpassning och teknisk försörjning](#)

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Malmö ska växa som en nära, tät, grön och funktionsblandad stad för att utvecklas hållbart. Hur den byggda miljön utformas har stor betydelse för malmöbornas välmående och stadens attraktivitet.

Levande gatumiljöer som stödjer människors möten och interaktion kan främja socialt och demokratiskt deltagande. Staden ska vara trygg och välkomnande för alla grupper i samhället. Funktionsblandning stödjer näringslivet, bidrar till ett rikt stadsliv och gör staden mer attraktiv. Att skapa goda förutsättningar för Malmös näringsliv är också viktigt för stadens attraktivitet och ekonomiska hållbarhet. Tillgång till en bostad och bra bostadsmiljöer är grunden till ett gott och hälsosamt liv med möjligheter till försörjning, utbildning och meningsfull fritid. Malmöbornas behov av högkvalitativ samhällsservice ska finnas nära till hands oavsett vilket livsskede en befinner sig i.

Utbyggnad

Malmö har under de senaste årtiondena i huvudsak vuxit innanför Yttre Ringvägen och successivt bebyggts tätare. En tätare stad skapar goda förutsättningar att utvecklas socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart. Den är mer resurseffektiv än en gles stad och genom att låta staden växa inåt kan värdefull jordbruksmark sparas för framtiden. I takt med att Malmö växer planeras för högre och tätare bebyggelse i stationsnära lägen. En tätare stad ger goda förutsättningar för ett väl utvecklat näringsliv och god tillgång till service, samt för hållbar mobilitet. Fysiska och andra upplevda barriärer kan byggas bort så att staden länkas samman. Särskilt i stationsnära lägen kan effektivt markutnyttjande vara en hållbar lösning.

När malmöborna blir fler behöver gröna och blå kvaliteter utvecklas. Mötesplatser, parker, naturområden, möjlighet till stadsodling, vattenmiljöer och träd är exempel på inslag i staden som förbättrar malmöbornas hälsa och rekreativsmöjligheter. De mildrar effekter av klimatförändringar, ökar den biologiska mångfalden, bidrar till social hållbarhet och gör staden attraktiv.

Översiktsplanen möjliggör för över 100 000 fler malmöbor och över 50 000 fler arbetsplatser. Den största kapaciteten för nya bostäder och arbetsplatser finns i utbyggnadsområden (se länk nedan).

UTBYGGNADSSTRATEGIER

- Staden ska kompletteras och bebyggas tätare. Kompletteringen ska utgå från såväl fysiska som sociala förutsättningar. Pågående utbyggnadsområden ska fullföljas. Samlat geografiskt fokus ska eftersträvas.
- Stadsbyggnadsprojekt som bidrar till att bryta mentala och fysiska barriärer ska prioriteras. Balans mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar ska eftersträvas så att hela Malmö kan växa och utvecklas.
- Utbyggnad och förtätning ska i första hand ske med närhet till god kollektivtrafikförsörjning. Höga byggnader är särskilt lämpliga i stationsnära lägen samt i områden med god tillgång till service.
- Vid all utbyggnad och förtätning ska ett yteffektivt markutnyttjande åstadkommas. Samutnyttjande av mark och multifunktionella lösningar ska eftersträvas.
- Staden ska byggas med en så stor blandning av funktioner som möjligt.

- En variation av flerbostadshus och enbostadshus, samt en variation av upplåtelseformer ska eftersträvas.
- Malmös stadsmiljö ska bli grönare och stor restriktivitet ska gälla för att ta gröna och blå miljöer i anspråk för andra ändamål. Utrymme för samvaro och rekreation ska särskilt uppmärksammas. Andelen hårdgjord yta i staden ska minska.
- Kvaliteterna längs kusten ska komma Malmöborna till gagn genom stadsutveckling, rekreation och natur.
- Attraktiva och trygga mötesplatser av varierande slag ska finnas i alla stadens delar. I samband med att ny bebyggelse tillkommer utanför innerstaden, ska områdena kompletteras med fler välfungerande allmänna ytor, parker och stadsrum, mer arbetsplatser, kommersiella och icke-kommersiella lokaler.
- Malmö stad ska eftersträva ett varierat utbud av lokaler och platser för att främja stadens kultur- och föreningsliv.
- När områden utvecklas och justeras över tid ska de kunna användas tillfälligt i väntan på att bli bebyggda.
- Medskapande ska främjas och systematiskt integreras i stadsbyggnadsprocessen. Olika användargrupper, näringsidkare och kulturaktörer ska involveras tidigt i planeringsprocesser.

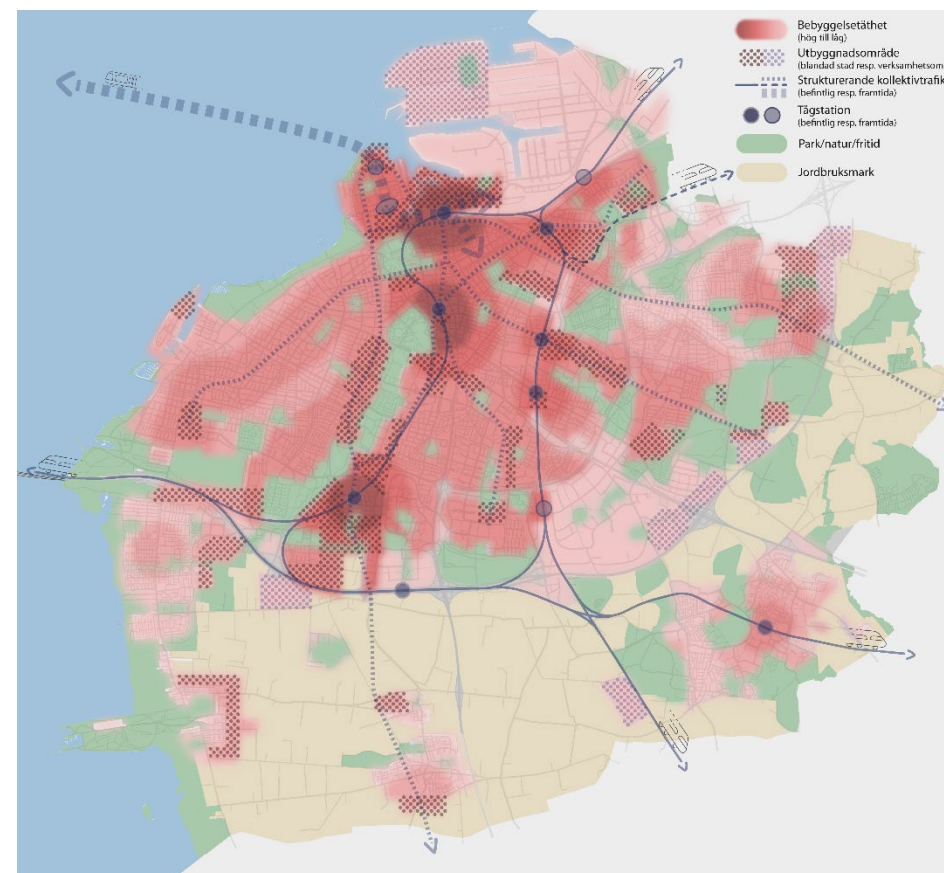
DEN TÄTA STADENS UTMANINGAR

Förtätning av staden kan innebära målkonflikter. Detta måste beaktas vid planeringen och prioritering av olika alternativ så att behov av bostäder, samhällsservice, infrastruktur, verksamheter och gröna och blå miljöer kan tillgodoses på ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt.

Förtätning innebär också att genomförandeprocesser blir mer komplicerade. Tillgänglig mark är i många fall privatägd och det kan innebära svårigheter för kommunen att finansiera investeringar i gator, parker, ledningar, med mera. Nya tekniska konstruktioner kan vara komplicerade att addera i en befintlig stadsmiljö.

Många olika användargrupper berörs av förtätning vilket ökar behovet av dialog och medborgarsamverkan.

Läs mer: [Kapacitet i utbyggnadsområden](#) (ej del av Översiktsplanen)



Bostadsförsörjning

Ett hem är grunden för ett gott och hälsosamt liv med möjligheter till försörjning, utbildning och meningsfull fritid. En väl fungerande bostadsmarknad är en förutsättning för tillväxt och välfärd. För att bidra till Malmös utveckling och dragningskraft är ett brett bostadsutbud i hela staden viktigt – med en variation av bostadstyper, upplåtelseformer, storlekar och kostnadsnivåer.

Bostadsförsörjning är ett kommunalt ansvar, men eftersom bostadsbyggandet sker på marknadens villkor och följer konjunktursvängningar snarare än de bostadsbehov som finns, är samverkan med bostadsmarknadens aktörer nödvändigt.

STRATEGIER

- Genom god planberedskap och samarbete med marknadens aktörer ska bostadsbyggande säkerställas som svarar upp mot den demografiska utvecklingen.
- Genom aktiv markpolitik, strategiskt långsiktigt ägande och utveckling av stadens markinnehav ska bredd och kvalitet i bostadsbyggandet säkerställas.
- Arbetet med bostadsförsörjningen ska utgå från olika befolkningsgruppers bostadsbehov och preferenser och särskilt tillgodose utsatta gruppers behov.
- Malmö stad ska genom allmännyttan säkerställa att det finns ett attraktivt och varierat bostadsutbud med god kvalitet i hela staden samt verka för ett ökat utbud av bostäder som alla kan efterfråga.
- Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer tillhandahålla en bostadskö fri från diskriminering som säkrar en transparent möjlighet att söka bostad i Malmö med omland.

Riktlinjer för bostadsförsörjning

En gång per mandatperiod antas riktlinjer för bostadsförsörjningen. Strategierna för bostadsförsörjning är hämtade från dessa. Där finns också mer att läsa om bostadsmarknaden och förutsättningar för olika grupper i Malmö. Under 2022 planeras ett nytt bostadsförsörjningsprogram antas. I detta finns ställningstaganden som rör bostadsförsörjning för olika grupper i Malmö. Gällande riktlinjer finns i länken nedan.

Läs mer: [Handlingsplan för bostadsförsörjning](#)

Samhällsservice

Jämlik tillgång till samhällsservice av hög kvalitet är en grundförutsättning för att kunna leva ett gott liv, oavsett vilket livsskede en befinner sig i.

Att tillgodose behov av samhällsservice i stadsplaneringen innebär att säkerställa tillgång till mark och lokaler. För att uppnå ett effektivt markutnyttjande är det nödvändigt med nytänkande kring möjligheter för samutnyttjande. Ytkrävande anläggningar ska till exempel kunna rymma flera olika verksamheters behov. Fritids- och idrottsytor kan långsiktigt bidra till en hälsosam befolkning och en meningsfull fritid.

STRATEGIER

- Samhällsservice ska byggas ut i en sådan takt att förväntade behov tillgodoses.
- Samhällsservice ska vara lättillgänglig och lokaliseringar, tillsammans med utformning av det närliggande gaturummet, ska underlätta hållbara transportval som gång, cykel och kollektivtrafik.
- Utformning och lokalisering av byggnader och anläggningar för samhällsservice ska bidra till att uppnå ökad jämställdhet, integration, mångfald och tillgänglighet.
- Utrymmesbehov för enheter av varierande storlek ska kunna tillgodoses. Om möjligt ska verksamheten kunna expandera inom fastigheten.
- Malmö stad ska verka för att kommunens lokaler och mark kan utnyttjas som mötesplatser av andra grupper eller verksamheter större delen av dygnet och året samt stimulera alla som bedriver samhällsservice att sträva efter ett ökat samutnyttjande. Kärnverksamhetens grundläggande behov ska alltid säkerställas, och samtidigt kunna balanseras med andra behov i staden.
- Ett brett utbud av platser och lokaler som ger möjlighet till fysisk aktivitet, spontan och organiserad idrott, kulturverksamhet och pedagogisk verksamhet ska finnas jämnt fördelade över hela Malmö.
- Förskolor och grundskolor ska ha tillräcklig egen friyta av hög kvalitet på kvartersmark i anslutning till verksamheten. Friytan ska om möjligt placeras i anslutning till park för att fler grupper ska kunna använda ytorna vid olika tidpunkter.

DEFINITION

Med samhällsservice avses i detta sammanhang förskola, grundskola, gymnasieskola, fritids- och kulturverksamhet samt viss slags omsorgs- och vårdverksamhet (boendeformer med serviceinslag, som LSS och boenden för äldre tas upp i *Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö*).

Läs mer: [Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö](#)

Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring

Malmö har ett blomstrande och diversifierat näringsliv som har stor betydelse för stadens attraktivitet och tillväxt. Näringslivet skapar arbetsplatser, försörjning och service för malmöbor och boende i kranskommuner och är en viktig motor på den regionala arbetsmarknaden. Variationen av branscher innebär att sårbarheten vid lågkonjunkturer minskar. Fortsatta satsningar inom miljö- och klimatområdet är viktiga för en grön tillväxt.

Störst andel förvärvsarbetande finns inom kommersiell service och olika kunskapsintensiva branscher som ryms inom blandad stadsbebyggelse. Det är viktigt att ta vara på de goda expansionsmöjligheter för denna typ av funktioner som finns i Malmö. Dessa branscher kompletteras bland annat av hamnverksamhet samt lager-, logistik och tillverkningsindustri som bedrivs i verksamhetsområden. Besöksnäringen bidrar i hög grad till Malmös varierade och breda utbud av handel, service, kultur, arrangemang, hotell, restauranger och caféer. Det behövs särskilda attraktioner som profilerar staden i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Malmö stad arbetar för att vara en stad som välkomnar, förstår och jobbar tillsammans med näringslivet. Ny kunskap och idéer kan ge näringslivet långsiktigt goda utvecklingsmöjligheter. Dialog mellan näringslivet och Malmö stad om långsiktiga visioner och för att lösa konkreta frågor i samband med etableringar och företagslokaliseringar är avgörande för en god näringslivsutveckling i staden.

STRATEGIER

- Malmö stad ska aktivt verka för att attrahera nya företag som kan bidra till en diversifierad näringslivsprofil. Därför ska ett varierat utbud av etableringsmöjligheter erbjudas. Befintliga byggnader och lokaler som är lämpliga för exempelvis företagande eller föreningsliv ska värnas.
- Företagslokaliseringar ska underlättas med regionala perspektiv och samverkan med grannkommuner.
- Malmö stad ska verka för att skapa en variation av arbetstillfällen med olika kvalifikationskrav. Personalintensiva verksamheter, samt verksamheter med låga kvalifikationskrav ska prioriteras.
- Etableringsmöjligheter för kontor och andra verksamheter med hög koncentration av arbetsplatser ska främjas i kollektivtrafiknära lägen.
- Malmö stad ska tillsammans med näringslivet dra erfarenhet av de satsningar som gjorts på miljö- och klimatområdet i Malmö. Cirkulär ekonomi och resursdelning ska uppmuntras.
- Innerstaden ska, tillsammans med andra strategiska platser och stråk, stärkas och anpassas till handelns strukturomvandling och förändrade mobilitets- och konsumtionsmönster.
- Nya handelsetableringar ska i första hand lokaliseras i strategiska lägen inom blandad stadsbebyggelse. Handel ska kunna rymmas i nya bostads-, kontors- och parkeringshus. Inga nya renodlade handelsområden ska utvecklas.
- Malmö ska fortsätta utvecklas till en av Europas ledande besöksdestinationer genom att skapa goda möjligheter för ett rikt stadsliv med ett varierat utbud av kommersiella, kulturella, sociala och rekreativa aktiviteter, samt goda kongress- och mässfaciliteter.

Läs mer: [Näringslivsprogram](#)

Stadens arkitektur och kulturmiljö

Hur stadsmiljön gestaltas har stor betydelse när Malmö växer. Planering, utformning och förvaltning av stadens byggda miljöer skapar förutsättningar för malmöbornas välmående. Arkitekturen och kulturmiljön bidrar till att bevara och stärka stadens attraktivitet som boendeort, besöksmål och som etableringsort för näringslivet. De förändringar som görs påverkar människor och sätter prägel på Malmö under lång tid. Därför behövs ett långsiktigt perspektiv på investeringar i den byggda miljön.

Malmöns särart är ett samspel mellan gammalt och nytt. De förändringsprocesser som staden genomgått och dess anpassning till skiftande förhållanden i omvärlden avspeglas i unika och särpräglade kulturmiljöer. Parker och kanaler, stränder, kajer och hamnmiljöer är ovärderliga inslag i stadsbilden. Kulturlandskap och byar runtomkring Malmö har betydande kulturhistoriska värden.

Bevarande och varsam förvaltning av existerande miljöer kan tillsammans med genomtänkt placering och gestaltning av nya byggnader och utemiljöer lyfta fram stadens unika kvaliteter, förbättra stadsmiljöerna och ge stadsdelarna olika karaktärer. Byggnader av olika karaktär och höjd bidrar till orientering i staden. Vid viktiga noder i staden fungerar höga hus som landmärken och tydliggör platsers betydelse.

STRATEGIER

- Översiktsplanens tematiska fördjupning *Arkitekturstaden Malmö* ska vara vägledande för hur vi ska bevara, utveckla och förnya Malmö med arkitektur.
- Malmö ska präglas av omsorgsfullt utformade miljöer som gestaltas och förvaltas med utgångspunkt i malmöbornas behov och upplevelser. Malmö ska präglas av en mångfald i stadsrum, bebyggelse typer, formspråk och funktioner.
- Malmöns identitet ska vårdas och utvecklas i den byggda miljön. Arkitektoniska och kulturhistoriska värden ska värnas, liksom stadsdelarnas olika karaktärer.
- Platsers fysiska och sociala förutsättningar ska tas som utgångspunkt när den byggda miljön förändras. I befintliga områden ska tillskott av ny bebyggelse relatera till den existerande karaktären och kulturmiljön. I stora områden med ny blandad stadsbebyggelse och vid omfattande omvandling av existerande områden kan nya karaktärer tillskapas.
- Höga byggnader bidrar till profilering, identitetsskapande och kopplar samman Malmö visuellt. Höga byggnader ska stärka Malmöns identitet genom omsorgsfull placering och utformning. Byggnaderna ska bidra till ett rikt och

levande stadsliv och utgöra intressanta inslag som ökar orienterbarheten i staden.

- Den nära miljön vid bostaden ska bidra till trygghet och till möjlighet att lära känna sina grannar och få tillit till sin omgivning. Utformningen av kvarter och stadsdelar ska bidra till identitet i området som de boende kan vara stolta över.

KOMMANDE ARBETE MED ATT UTREDA FRAMTIDA BEBYGGELSEÄTHET I MALMÖ

Stadsbyggnadsnämnden har för avsikt att initiera en utredning om bebyggelseäthet och byggnadshöjder i olika delar av staden och hur det kan utvecklas och förändras i framtiden. Syftet är att resultatet ska utgöra underlag för pågående och framtida aktualiseringar av översiktsplanen samt att ta fram riktlinjer som stöd för efterföljande planeringsprocesser.

Läs mer:

[Arkitekturstaden Malmö](#)

[Riktlinjer för höga hus i Malmö](#)

Resurseffektivt och klimatneutralt byggande

Ett resursmässigt effektivt och hållbart byggande bidrar till att minska byggandets belastning på miljön. För att nå hållbarhetsmål är det viktigt att arkitekturen och byggandet präglas av långsiktighet, resurs- och energieffektivitet samt klimatneutrala och sunda materialval. Detta kräver ett stärkt samarbete i byggprocessen och ökat fokus på hållbarhet ur ett livscykelperspektiv. Det inkluderar både anläggning, masshantering och infrastruktur, där byggmetoder och material värderas utifrån såväl funktion och ekonomi som klimatberäkning.

STRATEGIER

- Malmö stad ska etablera ett arbetssätt där organisationen i samband med upphandling, planering och byggande stegvis minskar sin negativa klimatpåverkan med sikte på att uppnå ett klimatneutralt Malmö år 2030.
- Malmö stad ska tillsammans med aktörer utveckla metoder och processer för klimatneutralitet vid markanvisningar, detaljplane- och bygglovsprocesser. Klimatneutrala bygg- och anläggningsprojekt, samt energilösningar i stadens regi ska vara föredömen.
- Malmö stad ska uppmuntra klimatneutralitet i byggande och minskad användning av obrukade råvaror, miljöstörande ämnen och kemikalier vid förvaltning, renovering och rivning utifrån livscykelperspektiv. Klimatkalkyler ska förespråkas vid anläggning, ny- och ombyggnad samt upprustning av befintligt bestånd. Malmö stad ska uppmuntra gröna hyreskontrakt som ger medvetna hyresgäster.
- Malmö stad ska uppmuntra noll- och plusenergilösningar samt förnyelsebar energiproduktion, särskilt i integrerade lösningar, vid anläggning, ny- och ombyggnation samt vid upprustning av det befintliga beståndet.
- Malmö stad ska arbeta för lokal masshantering för att bidra till minskade transporter, kortare byggentreprenader och bättre ekonomi.

MILJÖVÄNLIGT BYGGANDE I MALMÖ STAD

Miljöbyggstrategin är tillgänglig för alla som vill bidra till en hållbar stadsutveckling. Malmö stad har skrivit under *Nationella färdplanen 2045*. Malmö stad stöttar bygg- och anläggningssektorns *Lokal färdplan för Malmö 2030 (LFM30)*.

Läs mer: [Hållbart och klimatneutralt byggande](#)

Markföroreningar samt farliga och störande verksamheter

När stadens mark används allt mer effektivt ökar risken för konflikter mellan pågående farliga eller störande verksamheter och övrig stadsbebyggelse. I befintliga stadsmiljöer finns också risk för markföroreningar som kan försvåra eller fördyra nybyggnation – exempelvis vid omvandling av tidigare industriområden. Det är viktigt att åtgärder vidtas och att planeringen genomförs så att en tät stad uppnås utan att malmöbornas säkerhet och hälsa äventyras.

STRATEGIER

- För att undvika stora säkerhetsavstånd ska risker företrädesvis hanteras vid riskkällan eller genom att annan bebyggelse utgör barriär mellan riskkällan och känsliga eller personintensiva funktioner.
- Ny farlig eller störande verksamhet ska inte placeras nära känsliga eller personintensiva funktioner. Befintliga verksamheter i eller i anslutning till blandad stadsbebyggelse ska kunna fortsätta verka men se till att riskbildningen inte ökar. I de fall ny blandad stadsbebyggelse uppförs intill farliga eller störande verksamheter kan den nytillkomna bebyggelsens funktioner behöva begränsas så att riskbildningen inte ökar.
- Ansvarsfrågor kring markföroreningar ska klargöras i tidiga planeringsskeden, så att marken kan undersökas och föroreningar saneras.
- Nya och befintliga kraftledningar, där koncessioner löper ut, ska om möjligt förläggas i marken.

DEFINITION AV FARLIGA OCH STÖRANDE VERKSAMHETER

Med farlig verksamhet avses sådana som kan omfattas av bestämmelserna för farliga verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO). Med störande verksamhet avses sådana som klassas som miljöfarliga enligt miljöbalken och som påverkar omgivningen med höga nivåer av luftemissioner eller buller. Miljöfarliga verksamheter kan även medföra andra olägenheter i boendemiljön, exempelvis obehaglig lukt.

Läs mer: [Stadsutveckling i industrinära lägen](#)

GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER

Människor har behov av närhet till gröna och blå utemiljöer med olika karaktärer och kvaliteter. Parker, naturområden, vattenmiljöer, fritidsområden, träd och andra blågröna strukturer förbättrar malmöbornas hälsa och rekreativsmöjligheter, mildrar effekter av klimatförändringar, ökar den biologiska mångfalden och bidrar till en attraktiv stad.

Alla samhällsgrupper ska kunna ha närhet till både stora och små parker, oavsett boendeform eller stadsdel. Tillgång till parker inom korta avstånd bidrar till ökad fysisk aktivitet som i sin tur minskar risken för flera livsstilsrelaterade sjukdomar och förbättrar den mentala hälsan.

Havs- och kustberoende fritidsaktiviteter, näringsliv och verksamheter stärker Malmös attraktivitet och identitet som kuststad. Under havsytan finns en unik och känslig biologisk miljö, full av liv. Hög biologisk mångfald är nödvändigt för att ekosystemen ska kunna förse människor med livsnödvändiga tjänster. Malmös högvärdiga jordbruksmark är en viktig resurs som ska värnas.

Park och natur

Det finns en tydlig koppling mellan god hälsa och närhet till gröna och blå miljöer. Människor har behov av grönskande utemiljöer med olika karaktärer och kvaliteter som bäst ryms i stora park- och naturområden. En förutsättning för att park- och rekreationsområden ska användas regelbundet är att de finns på korta avstånd från bostäder, skolor och arbetsplatser. Om så inte är fallet blir det extra viktigt med ett nätverk av rekreativa gröna och blå närmiljöer. Malmös miljöer längs kust, kanaler och vattendrag har potential att utvecklas och användas mer.

STRATEGIER

- Arealen park och natur ska öka. Mer grönska ska eftersträvas i hela staden. Antalet träd i staden ska öka. Utbyggnad ska ske med minsta möjliga negativa påverkan på befintliga natur- och rekreationsvärden.
- Tillgång och tillgänglighet till parker och naturområden ska öka, bland annat genom grönblå stråk. Parker ska ligga lättillgängliga och integrerade med bostäder. Områden som påverkar många människor ska prioriteras.
- Malmö ska ha en mångfald av små och stora parker, naturområden och torg, strategiskt placerade och jämnt fördelade i kommunen.
- Kanalernas potential som attraktiva mötesplatser för rekreation och uteliv ska tas tillvara och utvecklas.

Läs mer: [Grönplan för Malmö 2003](#)

Havet och kusten

Malmös havsnära läge är en stor tillgång och att ta tillvara denna kvalitet är viktig för stadens fortsatta utveckling. Havet och dess kuststräcka har stor betydelse för rekreation och naturupplevelser, fysisk aktivitet och pedagogik samtidigt som det är viktigt för näringslivet. Fisket och hamnverksamheten har haft stor betydelse för stadens utveckling och Öresund är ett av världens mest trafikerade farvatten.

Öresund har samtidigt ett rikt marint djur- och växtliv som både är unikt och känsligt. Det finns stora sammanhängande musselbankar och grunda ålgräsängar som är viktiga uppväxtområden för fisk, kräftdjur och andra marina organismer som behöver värnas.

Kustnära stadsmiljöer är en viktig del av Malmös attraktionskraft. I vissa lägen kommer staden att fortsätta växa genom nytillskott av bebyggelse på utfyllnader i havet som kombinerar exploateringsbar mark med klimatanpassning (läs mer i *Klimatanpassning*).

STRATEGIER

- Malmö ska fortsätta utvecklas med attraktiva kustnära stadsmiljöer. Malmö stad ska ha en positiv och tillåtande syn på stadsutveckling, fritidsaktiviteter och näringsliv med behov av närhet till vattnet. Det stärker Malmös attraktivitet och identitet som kuststad.
- Stadsutvecklingen ska bidra till att Öresund förblir ett friskt och levande hav där ett rikt växt- och djurliv och möjligheter till rekreation och upplevelser kombineras med fiske, sjöfart och energiproduktion.
- Tillgängligheten till kust, vattendrag, kanaler, hamnbassänger och kajkanter för rekreation, fritidsaktiviteter och småskalig näringsverksamhet ska förbättras. Ett sammanhängande kuststråk ska skapas genom hela kommunen.
- Malmö stad ska aktivt verka för att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster, bland annat genom fler marina naturreservat och att Öresund blir ett biosfärområde i enlighet med Unescos program *Man and the Biosphere*.
- För att uppnå en hållbar utveckling och god hushållning av havet ska Malmö stad samarbeta med såväl grannkommuner, Danmark och övriga Östersjöländer, som med näringsliv och andra aktörer.

Läs mer:

[Malmös vatten](#)

[Man and the Biosphere](#)

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Mångfalden av arter och naturmiljöer förser oss med livsviktiga ekosystemtjänster som pollinering, olika typer av rekreation och skadedjurskontroll.

Trots att ett nytt naturreservat har bildats, dammar och ängsmarker har skapats och det bedrivs aktiv naturvård i kommunen har Malmös förutsättningar för biologisk mångfald försämrats de senaste åren. En uppföljning av 165 utpekade naturområden i Malmö visade att många naturområden har minskat i både storlek och biologisk kvalitet. Den förutspådda befolkningsökningen i Malmö kommer att kräva en god framförhållning gällande tillgång på naturmark i framtiden.

STRATEGIER

- Gröna och blå miljöer, främst artrika och hotade, ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Översiktsplanens genomförande ska som helhet att stärka den biologiska mångfalden i Malmö.
- Naturvårdsplanen ska vara vägledande för ett förbättrat naturvårdsarbete.
- Områden med höga naturvärden ska få ett starkt skydd och hotade eller sällsynta arter ska värnas.
- Kvaliteten på gröna och blå miljöer ska förbättras genom ökad biologisk mångfald och flera olika ekosystemtjänster.
- Den biologiska mångfalden i havet ska få bättre förutsättningar genom minskad övergödning, minskade utsläpp av olika typer av miljögifter samt minskad nedskräpning av havet från sjöfart och landbaserade verksamheter
- Naturvärdesinventeringar ska utföras i tidiga skeden vid kommunal planering, när så behövs.

Läs mer: [Naturvårdsplan för Malmö](#)

Landsbygd och jordbruk

Ett hållbart samhälle förutsätter ett samspel mellan stad och en levande landsbygd. En tätare stad sparar värdefull mark. Jordbruksmarken är en ändlig resurs som måste värnas så att jordbrukslandskapet fortsatt kan generera ekosystemtjänster, som är grunden för en långsiktig matproduktion.

Landsbygdens strukturer och funktioner vittnar om historien och är viktiga för förståelsen av jordbrukslandskapet.

STRATEGIER

- Jordbruk och livsmedelsproduktion ska vara den dominerande verksamheten på Malmös landsbygd.
- Jordbrukslandskapets karaktäristiska öppenhet ska bevaras. Tätorter och byar ska vara åtskilda med öppet landskap.
- Möjligheten att nyttja landsbygden för rekreation ska förbättras.
- I planering och förvaltning ska kommunen öka jordbrukets miljöanpassning samt stödja metoder som främjar ekosystemtjänster.
- Malmö stad ska göra det möjligt för fler småskaliga verksamheter i stadens omland, för att bidra till en mer levande landsbygd. Etablering av nya verksamheter ska ske på jordbrukslandskapets villkor.

TRAFIK

Helhetssyn på trafiken och dess infrastruktur är en förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. Ett trafiksystem med människan i fokus gynnar stadslivet och malmöborna. Malmös geografiska läge och roll som nod i transportsystemet gör att både nationell och internationell trafik ska samspela med lokal och regional trafik och mobilitet.

En väl fungerande infrastruktur för transporter skapar goda förutsättningar för näringslivet och stödjer såväl den lokala som den regionala arbetsmarknaden. Att bygga staden tät gör att infrastrukturen och kollektivtrafiken utnyttjas bättre och det ger totalt sett lägre utsläpp från trafiken.

Planeringen ska också bidra till minskade luftföroreningar genom att ge goda möjligheter att gå, eller välja att cykla istället för bil. Ett förändrat trafiksystem är en viktig nyckel i arbetet för minskade utsläpp av växthusgaser.

Mobilitet och trafikinfrastruktur

Trafiksystemets uppgift är att föra samman invånarna i en levande stadsväv, stödja näringslivet och bidra till en rörlig arbetsmarknad för såväl malmöbor som regionens övriga invånare.

Trafiksystemets omfattning och användning är avgörande för stadens funktionalitet och attraktivitet. Stadens och regionens befolkningstillväxt kommer att öka trycket på det befintliga trafiksystemet och en tydligare prioritering mellan olika färdmedel kommer därför att behövas i staden. Varje del av trafiksystemet behöver utformas så att bästa möjliga nytta uppnås med den yta och de resurser som finns till förfogande.

Stadens gaturum är inte bara transportkorridorer, där sker också många möten mellan stadens invånare. Gaturummens utformning är alltså viktigt även för stadens sociala liv. Framtidens mobilitet och infrastruktur behöver vara utrymmeseffektiv för att ta vara på marken i staden och ge plats för ett vitalt stadsliv. Plats kommer att behöva omorganiseras från ytkrävande trafikslag för att uppnå översiktsplanens prioriterade inriktningar.

Samhället går mot en allt mer utvecklad delningsekonomi, som tillsammans med ny fordonsteknik kan bidra till mer hållbara transporter.

STRATEGIER

- Staden ska ha en beredskap för en fortsatt befolkningstillväxt och mark ska reserveras för en fortsatt utveckling av kapacitetsstarka och ytsnåla transportslag som underlättar förflyttning inom staden och regionen.
- Trafiksystemet ska utformas så att en större andel väljer att gå, cykla och åka kollektivt. Framkomlighet för dessa trafikslag ska prioriteras, så att en miljömässigt och socialt hållbar tillgänglighet uppnås.
- Vid trafiksystemets planering, utformning och gestaltning ska omsorg läggas vid skilda förutsättningar, behov och erfarenheter för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och andra grupper. Samspel mellan olika trafikarter ska uppnås för ökad trafiksäkerhet och en trygg, hälsofrämjande, attraktiv och inkluderande stad. Med en utvecklad dialog ska fler grupper få inflytande över utformningen av trafiksystemet i staden.
- Gaturummen ska ges en god utformning så att de inte bara är attraktiva att färdas längs, utan även att vistas i. Fysiska och mentala barriärer ska arbetas bort. Konsekvensbedömningar ska utvecklas till att omfatta sociala aspekter som inkluderar jämlikhet och jämställdhet.

Läs mer:

[Trafik- och mobilitetsplan](#)

Promenadstaden

När staden växer, länkas samman, byggs tätare och får nya målpunkter blir fotgängarperspektivet allt viktigare. De allra flesta förflyttar sig dagligen mer eller mindre långt till fots. Praktiskt taget alla förflyttningar börjar och slutar med gång, oavsett vilka färdmedel som används i övrigt. Fotgängare är ”positiva trafikmängder” som ger folkliv och hälsa. Därför är det viktigt att skapa inbjudande stadsmiljöer som gör det trevligt att röra sig till fots och vistas i staden. Malmö har med sin topografi och relativt korta avstånd goda förutsättningar att bli en mer gångvänlig stad. En tät funktionsblandad stad med ett finmaskigt gatunät ger goda förutsättningar för människor att röra sig till fots. Att samla gång- och cykeltrafik i gemensamma stråk gynnar handel och service samtidigt som det bidrar till folkliv och trygghet.

STRATEGIER

- Fotgängare ska ha god tillgänglighet i hela Malmö. Oavsett ålder, kön och fysisk förmåga, ska alla tryggt kunna röra sig till fots i hela staden, utan onödiga omvägar, nivåskillnader eller dröjsmål. Stadsmiljön ska inbjuda till promenader och transport till fots.
- Genom att utgå från barnperspektivet ska fler trygga och säkra korsningspunkter skapas och gatornas barriäreffekt minskas.
- Stor vikt ska läggas vid fotgängarnas ytbehov, och god orienterbarhet samt vägvisning ska eftersträvas i stadsmiljön.
- Viktiga målpunkter som torg, parker och stationer ska kopplas samman bättre för fotgängare och mentala avstånd minskas genom olika åtgärder, exempelvis tydligare vägvisning.

Cykelstaden

En stad där invånare och besökare snabbt och enkelt kan ta sig fram med cykel ger en tystare och lugnare stadsmiljö, minskad miljöpåverkan och förbättrad folkhälsa. Idag sker en snabb utveckling med en mångfald av cykelfordon som möjliggör för fler grupper att välja cykel som transportmedel. Stora effekter kan uppnås med förhållandevis små investeringar i cykelinfrastruktur.

Cykelstråk som förbinder stadsdelar och målpunkter bidrar till att länka samman staden och kan ha en positiv effekt på trygghet och jämställdhet. Regionala cykelstråk ökar möjligheten att pendla hållbart i regionen.

STRATEGIER

- Cyklande ska bli ett självklart förstahandsval för fler grupper i staden. Stadens omfattande cykelvägnät ska därför fortsatt byggas ut och vara framträdande i stadsbilden.
- Det ska vara tryggt och säkert att röra sig med cykel i hela staden. Genom att utgå från barnperspektivet ska fler trygga och säkra korsningspunkter skapas och gatornas barriäreffekt minskas. Alla barn ska ha möjlighet att cykla till skola och förskola i en trafiksäker miljö.
- God orienterbarhet och vägvisning ska eftersträvas.
- Stor vikt ska läggas vid cyklisternas ytbehov. Cyklisternas parkeringsbehov ska säkerställas vid såväl bostäder som målpunkter, exempelvis i anslutning till tågstationer, köpcentrum och fritidsanläggningar.
- Malmö stad ska planera för supercykelstråk som binder samman befolknings- och arbetsplatstäta områden samt kollektivtrafiknoder inom samt till och från Malmö.

SUPERCYKELSTRÅK

Malmö stad har utrett förutsättningarna för supercykelstråk och sex olika stråk har identifierats som intressanta för konceptet. Supercykelstråk är snabba, framkomliga, kapacitetsstarka cykelvägar med hög komfort och tydlig identitet. De ska även ha hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet.



Läs mer:

[Supercykelstråk i Malmö](#)

[Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö](#)

Kollektivtrafik

En välutbyggd, strukturbildande kollektivtrafik är grundläggande för staden. En tillförlitlig och attraktiv kollektivtrafik med hög kapacitet bidrar till ett snabbt och enkelt resande som länkar samman staden med regionen och Europa. Knutpunkter och stråk för kollektivtrafik är starka incitament för stadsutveckling och stadsomvandling.

I syfte att stärka och säkra regionens kopplingar till Köpenhamn och Danmark planeras för ett framtida metrosystem som kopplas ihop med Köpenhamns metro.

Metrosystemet kan förlängas in i Malmö och bli en del av framtida kollektivtrafiksystem i staden. Metron är en viktig investering för framtiden.

Stadens tillväxt har gjort att det redan idag råder kapacitetsbrist i vissa kollektivtrafikstråk. Investeringar krävs nu för att säkerställa att kollektivtrafikens fortsatta utveckling, samtidigt som stadsmiljö, bullernivåer och luftkvalitet förbättras och energi- och klimatmål uppnås.

STRATEGIER

- Stadsplanering och kollektivtrafik ska stödja varandra. Kollektivtrafikstråk ska vara den strukturella stommen i stadsbyggandet, samtidigt som dess barriäreffekt ska minska. Storstadspaketet och en framtida metro ska vara strukturerande för utbyggnaden av staden.
- Kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras och dess attraktivitet ska stärkas genom att underlätta för byten med andra trafikslag. Bytespunkterna ska erbjuda trygga miljöer med anslutande gång- och cykelstråk.
- Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer arbeta för ett nytt strukturerande kollektivtrafiksystem med högre kapacitet, som samtidigt är väl integrerat i staden. Platser i anslutning till kollektivtrafikens stationer och hållplatser ska rustas upp och omvandlas för att attrahera ny bebyggelse och nya målpunkter.
- För att få fler att välja kollektiva färdmedel till och från staden ska Malmö stad samarbeta med berörda aktörer så att regionens kollektivtrafik blir snabbare, bekvämare, säkrare, tryggare samt mer tillförlitlig och lättanvänd, för alla grupper i samhället.

Läs mer: [Storstadspaketet](#)

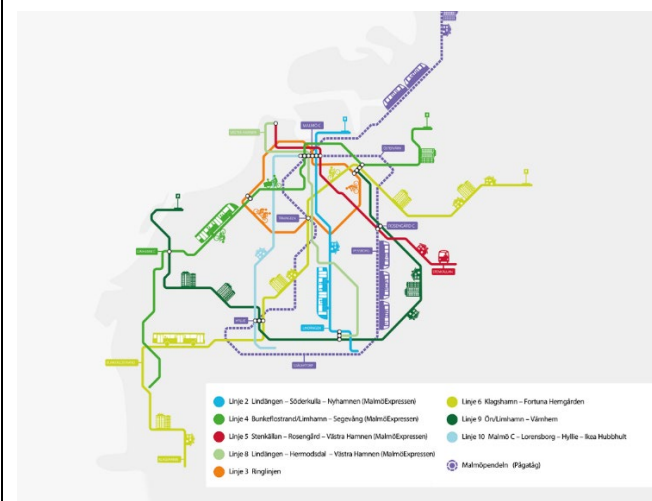
KOLLEKTIVTRAFIK SOM MÖTER BEHOVEN

En växande befolkning kräver ett nytt strukturerande, kapacitetsstarkt och miljövänligt kollektivtrafiksystem. Det är en stor satsning som medför omfattande utredningsarbeten och stora investeringar. En utmaning är att finna plats för uppställning och service av fordonen. Malmö stad behöver därför fortsätta planera för framtida resbehov och göra det tillsammans med andra aktörer. Plats behöver reserveras i stadsmiljön och gatumiljöer rustas upp. Det nya kollektivtrafiksystemet kan till exempel utgöra ett tekniskt och resandemässigt integrerat system med den planerade metron från Köpenhamn vidare in i Malmö eller fungera som ett eget system. Fortsatta utredningar behövs.

STORSTADSPAKETET

Storstadspaketet är Malmö stads del i Sverigeförhandlingen. I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att förhandla om åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken och som leder till ökat bostadsbyggande i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne.

För Malmös del innebär Storstadspaketet en satsning på 26 750 bostäder till år 2035, mot statlig medfinansiering av åtta busslinjer, tågsatsningen Malmöpendeln och fjorton cykelbanor.



Biltrafik

Biltrafiken är viktig för staden men den behöver ske på ett hållbart sätt. För biltrafiken kvarstår olösta utmaningar avseende klimatpåverkan, luftkvalitet, trafiksäkerhet, trängsel, buller, barriäreffekter, hälsoaspekter samt dess stora ytanspråk. Teknikutvecklingen kan lösa delar av dessa, men andra problem kvarstår och kan förvärras om biltrafiken ökar.

STRATEGIER

- Genom planering och reglering ska transportsystemet styras till att bli mer yteffektivt och energieffektivt.
- Med effektiva styrmedel (exempelvis parkeringsavgifter), beteendepåverkan och genom att erbjuda attraktiva alternativ ska onödiga bilresor förhindras och biltrafikens andel minska. Rena och tysta transporter ska främjas, men även bildelning i form av exempelvis bilpooler.
- Huvudgator ska ges en stadsmässig utformning med lugnare trafiktempo och minskad barriärverkan. I vissa fall kan kapaciteten för biltrafiken behöva ges lägre prioritet, genom lägre farter och tätare passager för fotgängare och cyklisterna, så att andra färdmedel och vistelsemiljöer kan utvecklas. Huvudgator som idag fungerar som infartsleder behöver bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik.
- Längs huvudgator ska näringslivets transporter och kollektivtrafik med hög kapacitet prioriteras framför privatbilism.

Läs mer: [Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö](#)

Godslogistik

Fungerande varu- och avfallsflöden är avgörande för att staden ska fungera. Godshanteringen är i förändring med exempelvis en ökande e-handel. För att ta mindre yta i anspråk samt reducera störningar i den täta staden måste godshanteringen utvecklas.

Malmö geografiska läge gör staden betydelsefull för internationella godsflöden och Malmö ligger längs en av de prioriterade kärnkorrider som EU har definierat. Färdigställande av Fehmarn Bält-förbindelsen påverkar både regionala och nationella godsflöden och ökar behovet av en väl utbyggd infrastruktur för järnvägstransporter.

I takt med arbetsmarknadsregionens befolkningstillväxt förväntas även persontågtrafiken att öka vilket innebär utrymmesmässiga utmaningar för Malmö bangård. Bangården rymmer idag bland annat en kombiterminal, olika verkstäder och reoperationsplatser, tvättfunktioner, förråd, persontågsuppställning och den utrymmeskrävande rangerfunktionen för nationella och internationella tåg.

Hamnen är viktig för staden och dess framtida utveckling. Dess strategiska läge möjliggör effektiva logistiklösningar för kombinerad sjöfart, järnväg och väg.

STRATEGIER

- Samordning- och samlastningsmöjligheter för godslogistik ska främjas, såväl inom regionen som inom mer täta delar av staden. I den täta staden ska småskaliga distributionslösningar med eldrift stödjas.
- Väl fungerande varu- och avfallsflöden ska säkras. Via regionala samarbeten ska godstransporter med tåg och till sjöss gynnas och samlastningsmöjligheter vid externa terminaler ska undersökas så att varje transport lastas med så hög fyllnadsgrad som möjligt.
- Risker med transporter av farligt gods ska minskas genom lastningsföreskrifter och åtgärder som leder till ett lugnt och jämnt trafiktempo.
- För att säkra hållbara godstransporter på järnväg ska Malmö stad verka för att en yttre gods bana längs Yttre Ringvägen kommer till stånd.
- Malmö stad ska verka för en effektiv användning av bangården. Den behöver anpassas efter framtidens behov och då persontågtrafikens och hamnens behov prioriteras, samt övrig godshantering med Malmö som start- och målpunkt.

- Malmö stad ska verka för att rangeringen av det långväga godset på järnväg lokaliseras till en plats i regionen där den kan expandera och ges en ändamålsenlig utformning. På så sätt frigörs plats för bland annat persontågtrafikens behov och kombiterminalens funktioner kan ges plats för fortsatt utveckling. När rangerfunktionen avvecklats försvinner också en betydande och centralt placerad riskkälla vilket möjliggör en effektivare användning av den bangårdsnära marken.
- Malmö hamn ska fortsätta utvecklas för att stärka näringslivets behov av trimodala logistiklösningar.

Läs mer: [Godstrafikprogram för Malmö](#)

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

För att lokala kretslopp ska fungera behöver staden ha anläggningar för lagring och behandling av olika avfallslag.

De goda förutsättningar som finns i Malmö för att producera el, värme och gas från förnybara energikällor som vind, biomassa, geoenergi och sol ska tas till vara och utnyttjas på bästa sätt. På sikt ska Malmös energi- och transportsystem försörjas enbart med förnybara energikällor, främst lokalt producerade, och kännetecknas av effektiv och säker energianvändning.

Genom olika åtgärder för klimatanpassning säkras Malmös framtid som kustnära stad.

Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att staden har en beredskap i planeringen och vidtar åtgärder som mildrar eller hindrar negativa effekter av klimatförändringarna som kraftiga skyfall, extrema vattenstånd, stormar, värmeböljor och torka.

Olika klimatanpassningsåtgärder behöver genomföras på kort, mellan och lång sikt, för att minska riskerna för skador på bebyggelse, infrastruktur och natur- och kulturmiljöer samt människors liv och säkerhet. Med multifunktionella åtgärder kan ytterligare värden skapas för stadens invånare.

Högt havsvattenstånd innebär översvämningsrisk i delar av staden och grundvattnet kan påverkas med stigande nivåer och risk för saltvatteninträngning. Malmö tar i sin planering hänsyn till behov av skydd mot framtida havsnivåhöjningar genom att planera för etappvisa skyddsåtgärder för att skydda befintlig och ny bebyggelse på kort och lång sikt.

I *Skyfallsplan för Malmö* har strategier för ökad motståndskraft mot konsekvenser av skyfall tagits fram. För att nå målen krävs insatser både på kommunal och privat mark.

STRATEGIER

- Lägsta nivå för ny bebyggelse ska vara 3,2 meter över havet.
- Klimatanpassning till följd av stigande havsnivåer ska beaktas både vad gäller planering, exploatering, anläggnings- och byggnadsarbete, underhåll och drift samt beredskap. Vid nyexploatering och förändringar i stadsmiljön ska den befintliga stadens skyddsbehov beaktas och ges bästa förutsättningar.
- Skyfallsaspekten ska beaktas i Malmö stads arbete, från planering och anläggning till underhåll och drift, så att risken för skador vid skyfall minskar. Malmö stad ska verka för att åtgärder som minskar effekter av skyfall vidtas både på kvartersmark och allmän plats.
- Andelen hårdgjord yta i staden ska minskas för ökad infiltrationsförmåga. Vegetationstäckning och antalet stora träd ska öka.
- Malmö stad ska göra plats för skyfallsvattnet överallt där så är möjligt. Stadens parker, fritidsytor och privata fastigheter ska kunna användas för fördröjning av vatten vid skyfall. Ytor som reserveras för fördröjning ska definieras.
- Ny bebyggelse ska inte öka risken för översvämnning av befintlig bebyggelse.

- Effekter av klimatförändringar som leder till torka, låga eller höga grundvattennivåer, stormar och värmeböljor behöver studeras vidare för att kunna anpassa stadsmiljö och stadsstruktur.

PLANERINGSUNDERLAG FÖR KLIMATANPASSNING

Malmö stad utgår från SMHI:s underlag vid kommunens planläggning av mark och vatten. SMHI ansvarar i Sverige för att ta fram underlag avseende klimatförändringar och havsnivåhöjningar. Dessa utgår från olika scenior framtagna av FN:s klimatpanel IPCC. Malmö stads planering utgår från IPCC:s västra scenario, RCP 8.5, med en planeringshorisont på 100 år och en tillfällig högvattenhändelse med en återkomsttid på 200 år.

ARBETE PÅGÅR MED EN STRATEGI FÖR KUSTSKYDD

Strategin ska utgöra grund för klimatanpassningen i Malmös fysiska planering till följd av stigande havsnivåer och relevanta delar ska införlivas i översiktsplanen. Strategin ska belysa skyddsbehov av befintliga och planerade byggnader och anläggningar på kort, mellan och lång sikt utifrån risk- och konsekvensbedömningar.

- Strategin ska redogöra för etappvisa, påbyggnadsbara, punktvisa, inre och yttre skydd mot havsnivåhöjningar.
- Skydden ska dimensioneras utifrån konstruktionernas livslängd och vid tidpunkten aktuellt klimatunderlag.

Koordinering med VA-systemet, påverkan på hamnverksamhet, möjlighet till rekreation, havsströmmar och marina naturvärden med mera ska utredas och ge underlag till framtida åtgärds- och handlingsplaner för kustskydd mot höjda havsnivåer.

Läs mer:

[Skyfallsplan för Malmö](#)

[Handlingsplan för skyfallsåtgärder i Malmö stad](#)

Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp

Malmös allmänna dricksvatten har sitt ursprung i vattentäkter belägna utanför kommunen. I framtiden kan vattenbrist bli ett vanligare problem på grund av klimatförändringar, föroreningar och en ökad befolkning.

Avloppsnätet har idag för låg kapacitet i vissa delar, med exempelvis bräddning och källaröversvämningar som följd. En framtida utbyggnad av staden ställer höga krav på underhåll och förnyelse av allmänna VA-anläggningen i en takt som motsvarar stadens behov. Förnyelsearbetet måste även ta hänsyn till en utökad regional samverkan om VA.

STRATEGIER

- För att skydda och hushålla med vatten ska Malmö stad, tillsammans med berörda aktörer, arbeta förebyggande genom kunskapshöjning, beteendepåverkan, tillsyn och kontrollprogram, samt försök med återanvändning av dag- och spillvatten.
- Malmö stad ska i sin verksamhet använda material och metoder samt tillståndsgivning som hindrar att skadliga ämnen når grundvatten, vattendrag eller hav.
- För att uppfylla miljö kvalitetsnormer samt skydda miljön och människors hälsa ska VA-systemen anpassas för att minska bräddningen till kanalerna. I detta ingår byggandet av Malmö avloppstunnel. Därtill ska Malmö stad ställa krav på hög skyddsnivå på enskilda avlopp samt via VA SYD fullfölja planerade utbyggnader av kommunalt VA.
- Malmö stad ska underlätta för framtida utbyggnaden av Sjölunda avloppsreningsverk, så det i framtiden också ska kunna behandla avloppsvatten från andra kommuner.
- En långsiktigt säker dricksvattenförsörjning för malmöborna ska säkerställas. Vattentäkter, inklusive reservvattentäkter, där dricksvatten hämtas ska ha ett långsiktigt skydd.

Läs mer: [VA-utbyggnadsplan för Malmö](#)

Dagvatten

Malmö stad har sedan 1980-talet arbetat med öppna lösningar för att rena och fördröja dagvatten. Utgångspunkten är att vatten är en resurs i stadsmiljön med estetiska, pedagogiska och ekologiska värden. Öppna lösningar, som exempelvis dammar, kräver ytor vilket är en utmaning i den täta staden.

Delar av Malmös ledningssystem är hårt belastat, framför allt där dagvatten och avloppsvatten går till samma ledning. Detta leder till regelbundna källaröversvämningar. Det finns därför behov av att förbättra dagvattensituationen, främst genom att öka fördröjningen och ta hand om dagvattnet lokalt.

STRATEGIER

- Öppna dagvattenanläggningar ska vara väl integrerade med omgivande miljö och stärka platsens värden, funktioner och ekosystemtjänster.
- Dagvattenhantering ska utformas så att risken för översvämning inte ökar på befintliga fastigheter.
- Dagvattenhantering ska utformas så att vattenkvaliteten hos recipienten inte försämras.
- I tidiga planeringsstadier för nya områden och vid ombyggnad av befintliga stadsmiljöer ska säkerställas att dagvattenfrågan kan lösas på platsen och att hänsyn tas till recipienter och dagvattenutsläpp.

Läs mer: [Malmös vatten](#)

Energiförsörjning

Energisystemet, inklusive transporter, står för en stor del av utsläppen av växthusgaser som bidrar till miljöproblem och till global uppvärmning. Förnybara energikällor behöver successivt fasas in och fossila bränslen fasas ut.

I Malmö finns goda förutsättningar att producera el, värme och gas från förnybara energikällor som vind, biomassa, geoenergi och sol. Det är viktigt att se energifrågor i ett helhetsperspektiv där olika system kan samordnas för synergieffekter. Visionen för 2030 är att hela Malmö som geografiskt område försörjs till 100 procent av förnybar och återvunnen energi.

STRATEGIER

- Malmö stad ska främja etableringen av små- och storskalig förnybar energiproduktion. Behovet att kunna lagra energi kommer att öka och ytor för detta ska säkerställas i staden.
- Landbaserad vindkraft ska i första hand lokaliseras till platser i Malmö som redan är påverkade av buller och storskaliga verksamheter. Etablering av havsbaserad vindkraft och annan havsbaserad energiproduktion, som vågkraft, ska utredas. Havsbaserad vindkraft ska samordnas med danska initiativ.
- Malmö stad ska bereda plats för infrastruktur som gör det möjligt att använda fordon som drivs med förnybara drivmedel.
- Malmö stad och dess bolag ska samarbeta med aktörer inom energiområdet för att möjliggöra god planering för hållbar energiförsörjning. Lokal elproduktion ska utvecklas i samarbete med bygg- och anläggningsbranschen i stadens resurseffektiva och klimatneutrala byggande.

UTMANING ATT SÄKRA ENERGIFÖRSÖRJNING

Kommunfullmäktige antog gällande Energistrategi och Miljöprogram 2009. I dessa anges att hela Malmö ska försörjas av förnybar energi år 2030. För att nå visionen krävs det nya grepp. Sedan energistrategin antogs har det skett stora förändringar på energimarknaden. Även frågan om risken för effektbrist i systemet i Malmö har uppmärksamats. Detta skulle kunna leda till att Malmös utbyggnad blir hämmad, både vad gäller etablering av nya verksamheter, byggande av bostäder och elektrifiering av transportsektorn. Förslag på ny energistrategi som ska adressera energiförsörjning och effektproblematik samt en handlingsplan med åtgärder för att nå antagna mål är under framtagande. Även förslag på nytt Miljöprogram för Malmö stad är under framtagande.

Läs mer:

[Energistrategi för Malmö](#)

[Miljöprogram för Malmö stad](#)

[Solguiden](#)

[Planeringsunderlag för vindkraft i Malmö](#)

Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp

I den hållbara staden är det nödvändigt med en avfallshantering som gör det möjligt att hantera och förebygga avfall på ett tillgängligt, säkert och miljöeffektivt sätt. De olika stegen i avfallshierarkin påverkar stadsbyggandet på olika nivåer. Viktigast är att förebygga och minimera avfallet, i andra hand ska produkter återanvändas och i tredje hand ska material återvinnas. Först i fjärde hand ska avfall återvinnas som energi och i sista hand deponeras.

Ett hållbart omhändertagande och förebyggande av avfall kräver plats och fysiska förutsättningar i stadsmiljön, vilket möjliggörs genom en tidig hantering i planeringsprocesserna. För att hela avfallskedjan ska bli mer cirkulär behöver staden utöver anläggningar för sortering, lagring och behandling av olika avfallsslag även göra plats för återbruk, delningsfunktioner och möjligheter till reparation.

Täta kvarter kan kräva anpassning av hanteringen av hushållsavfall, exempelvis genom platser för lokal omlastning för att minimera tung trafik och ge plats åt ekosystemtjänster och sociala mötesplatser.

STRATEGIER

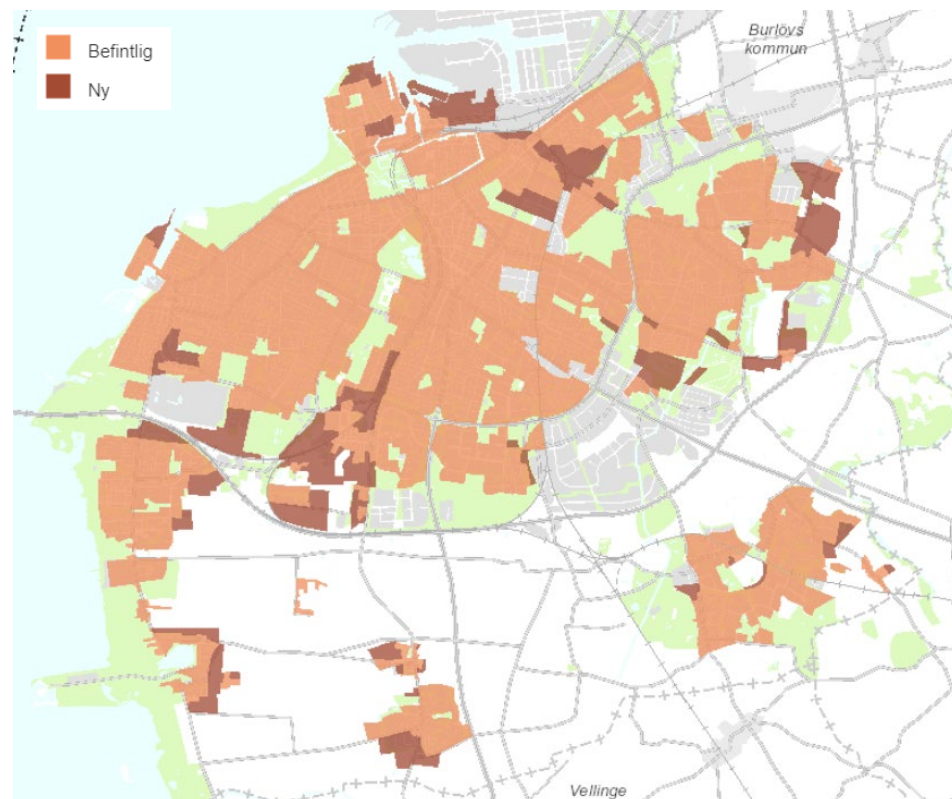
- För att minimera avfall ska Malmö stad verka för att verksamheter och funktioner för delning etableras.
- Befintliga återvinningscentraler ska kompletteras med fler. Samtliga ska ha ökat fokus på återbruk.
- Nya mindre insamlingsplatser, både permanenta och ambulerande, med fokus på återbruk och kunskap ska komplettera återvinningscentralerna och etableras på strategiska platser.
- Malmö stad ska främja industriell och urban samverkan för att möjliggöra cirkulär resurshantering.
- Bygg- och anläggningsavfall är flöden som ofta lämpar sig väl för återbruk och ytor för att möjliggöra detta ska tillgodoseas. Rivningsavfall ska minimeras genom demontering för cirkulär hantering.
- Malmö stad ska planlägga och ge plats för biogasanläggningar.

Läs mer: [Kretsloppsplan 2021-2030](#)

RIKTLINJER OCH KARTOR

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Blandad stadsbebyggelse



Blandad stadsbebyggelse omfattar de flesta av stadens funktioner som inte är farliga eller störande: bostäder, kontor, mindre parker, gator, torg, skolor, förskolor, mindre fritidsanläggningar, handel, allaktivitetshus, kulturverksamheter, vård, med mera. Blandningen leder till att fler människor bor och arbetar på samma yta vilket ökar underlaget för service, handel och nöjen. Fler invånare bidrar till ett rikare stadsliv med hög intensitet och mer liv och rörelse. Det gör staden mer attraktiv och trygg att vistas i.

Det kan finnas platser i blandad stadsbebyggelse där bostäder, grundskolor och förskolor är olämpliga, till exempel på gränsen mot verksamhetsområden eller nära farliga eller störande verksamheter. Vissa funktioner kan prioriteras över andra beroende på platsens lämplighet och syftet med utvecklingen.

Generella riktlinjer för blandad stadsbebyggelse

- Utveckling av befintliga områden och ny exploatering ska sträva efter att stärka samband mellan olika stadsdelar och bostadsområden. Ny bebyggelse ska utformas och placeras så att den bidrar till stadsliv och trygghet.
- Förtätning ska i första hand ske på hårdgjorda ytor.
- Mer grönska ska eftersträvas i hela staden, kvaliteten höjas, och andelen hårdgjorda ytor ska minska. Antalet träd i staden ska kraftigt öka med fokus på stor täckning av trädkronor, särskilt på stadens gator och torg, bland annat genom prioritering framför andra funktioner i gaturummet. Stora träd och äldre trädbestånd ska skyddas så långt möjligt.
- Funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån platsens behov och förutsättningar, till exempel handel, restauranger, arbetsplatser, kulturverksamhet, parker eller öppna dagvattenanläggningar. Funktionerna ska bidra till trygghet och till rörelse mellan olika platser.
- Inom blandad stadsbebyggelse ska inga nya verksamheter etableras som innebär oacceptabla risker och olägenheter för omgivningen eller är alltför ytkrävande.
- Inom uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter ska behov av riskhänsyn, verksamhetsbuller och luftemissioner bedömas (se kartunderlag med Uppmärksamhetsområden för farliga respektive miljöfarliga verksamheter).
- Vid förtätning ska ytor för social samvaro värnas. Nya ytor för social samvaro ska i första hand tillgodoses på marknivå för att gynna tillgänglighet och samutnyttjande.
- Samutnyttjande av lokaler och mark ska eftersträvas och ska ske i dialog med berörda parter tidigt i planprocessen.

Bostadsbebyggelse

- En variation av bostadstyper och upplåtelseformer ska eftersträvas inom samma område. Det ska finnas ett brett utbud av flerbostadshus och enbostadshus.
- Bostadsmiljöer ska vara barnvänliga och särskild hänsyn ska tas till barns begränsade rörelsemönster och deras behov av lek, vila, fritid och kultur.
- För att skapa goda ljudmiljöer vid byggnation av bostäder och förskolor ska i första hand bullerutsatta lägen undvikas. I andra hand ska bullerdämpande kvartersstrukturer väljas.

Kontor, verksamheter och föreningsliv

- Kontor är ett viktigt inslag inom blandad stadsbebyggelse. Kontorsetableringar som innebär en hög koncentration av arbetsplatser ska främjas i kollektivtrafiknära lägen.
- I centrum och strategiska lägen ska utåtriktade funktioner möjliggöras i bottenvåningar, till exempel handel, service och serveringar.
- Vid utveckling och exploatering ska hänsyn tas till befintliga verksamhetslokaler och verksamheters möjlighet att bestå och utvecklas.
- Malmö stad, fastighetsägare och andra aktörer ska samverka för att främja kultur- och föreningsliv, exempelvis genom att ändamålsenliga och billiga lokaler kan finnas kvar när staden byggs tätare och förändras.

Samhällsservice

- Tidigt i planeringsprocesser ska plats säkerställas för samhällsservice, till exempel skolor, förskolor, LSS-boenden, särskilda boendeformer för äldre, primärvård, fritidsaktiviteter, kulturverksamheter och mötesplatser. Samhällsservice ska vara strategiskt placerad och lättillgänglig för gång, cykel- och kollektivtrafik.
- Gymnasieskolor och högre utbildning ska i första hand lokaliseras centralt i staden.

Offentlig miljö

- Planering och lokalisering av ny park eller natur ska följa riktvärden enligt Grönmodellen. Befintliga och planerade parker över 5 ha redovisas i separat riktlinje: "Park och natur". Mindre nya parker ska inrymmas inom blandad stadsbebyggelse enligt följande riktvärden:

- inom 300 m från bostad ska det finnas park om minst 0,2 ha och minst 30 m bred
- inom 500 m från bostad ska det finnas park om minst 1 ha och minst 50 m bred

- Nya parker ska inte lokaliseras intill trafikleder eller starkt trafikerade huvudgator.
- För att säkerställa gröna kvalitéer på kvartersmark ska Riktlinjer för grönytefaktor användas i den fortsatta planeringen.
- Exploatering i befintliga parker och idrottsplatser inom blandad stadsbebyggelse får endast ske om exploateringen tillför värden som inte går att uppnå på annat sätt, samt om kompensation med motsvarande kvalitet kan genomföras inom rimligt avstånd.
- I områden med stor barnfattigdom och trångboddhet ska den yttre miljön särskilt prioriteras och utvecklas.

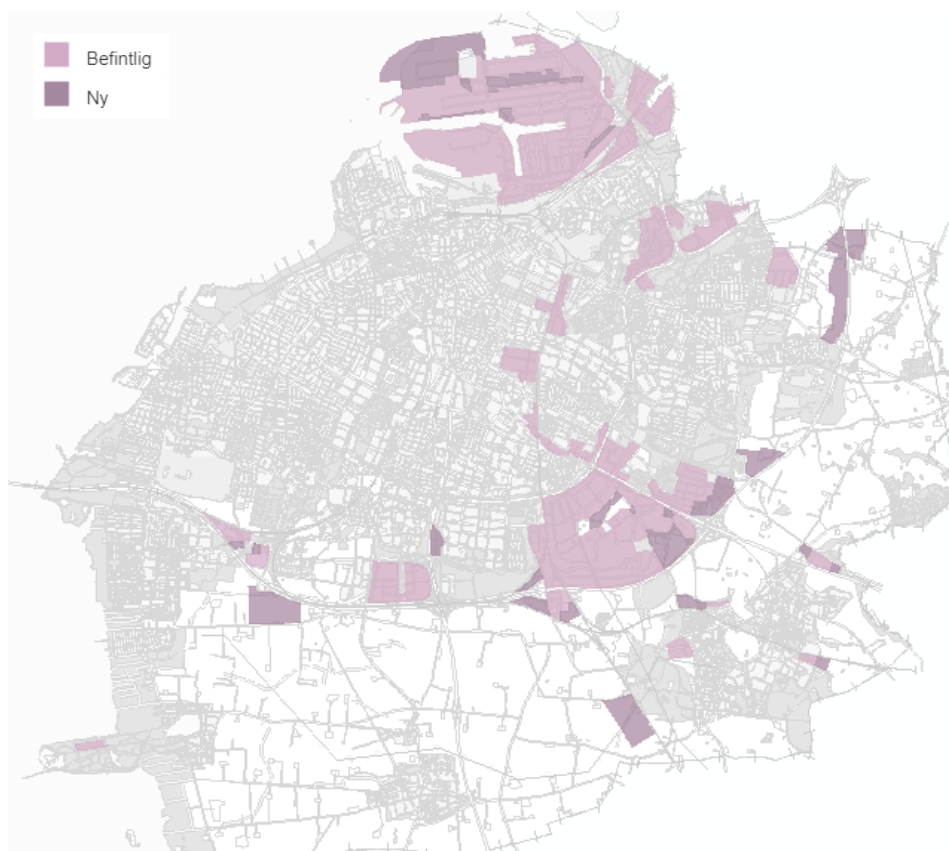
Mobilitet

- Tillgänglighet och trygghet för fotgängare är högt prioriterat och därför ska stor omsorg läggas vid gestaltning, utformning och siktlinjer för god orientering och en trygg upplevelse i gångfart. Gator ska kunna korsas till fots i alla riktningar i gatukorsningar.
- Bilparkering ska i första hand lösas i gemensamma anläggningar som, mobilitetshus, för att ge förutsättningar för samnyttjande. Markparkeringar för bilar är inte att föredra.
- Vid utveckling och exploatering ska utrymme för lastning och lossning av fordon samt angöring för hämtfordon för avfall säkerställas. Utvecklingen av e-handel och dess följd effekter ska beaktas.

Avfall och återbruk

- Fler platser för insamling av hushållsavfall som inte kan sorteras vid bostaden ska inrättas. Platserna ska lokaliseras där många människor rör sig och vara tillgängliga till fots och med cykel. Insamlingsplatserna ska om möjligt kombineras med ytor för återbruk, delning och reparationsmöjligheter.

Verksamhetsområden



Verksamhetsområden är till för att företag, som av olika skäl är störande för omgivningen, ska kunna säkras en långsiktigt stabil tillvaro. Dessa inbegriper tillverkningsindustri, grossistverksamheter, lager- och logistikanläggningar, omgivningsstörande småindustri, verkstäder, återvinningscentraler, energiproduktion och kontor kopplade till sådana etableringar samt andra ytkrävande och/eller transportintensiva verksamheter.

Volymhandel som även riktar sig till privata kunder kan, i undantagsfall, lokaliseras till verksamhetsområden. Inom verksamhetsområden ingår också parker som är mindre än 5 ha.

- Malmö stad ska kunna erbjuda lokaliseringmöjligheter för ett diversifierat näringsliv som bidrar till sysselsättning.
- Mark och funktioner ska utnyttjas effektivt i förhållande till verksamheternas behov. Det kan exempelvis handla om samnyttjande av parkerings-, energi- och transportlösningar. Ny-, till- och ombyggnader ska ske på ett yteffektivt sätt. Förutsättningar för att förtäta befintliga verksamhetsområden ska förbättras. Förtätning ska i första hand ske på hårdgjorda ytor.
- Vid nya etableringar ska ett högt antal arbetsplatser med varierade kompetensbehov som matchar malmöbornas utbildnings- och kompetensnivå eftersträvas.
- Mer grönska ska eftersträvas i verksamhetsområden och andelen hårdgjorda ytor ska minska. Antalet träd i verksamhetsområden ska öka. Stora träd och äldre trädbestånd ska så långt som möjligt skyddas.
- Tillgängligheten med kollektivtrafik och cykel till verksamhetsområden ska förbättras utan att godstransportflöden begränsas.
- Planering av verksamhetsområden ska stödja delningsekonomi och industriella symbioser, till exempel genom att uppmuntra till samarbete mellan verksamheter som kan gynnas av utbyten och genom att skapa geografisk närhet mellan dessa.
- Planeringen ska medverka till att mark, tak och fasader används som resurs för exempelvis biologisk mångfald, dagvattenhantering, produktion och lagring av solenergi eller som platser för fritidsaktiviteter.

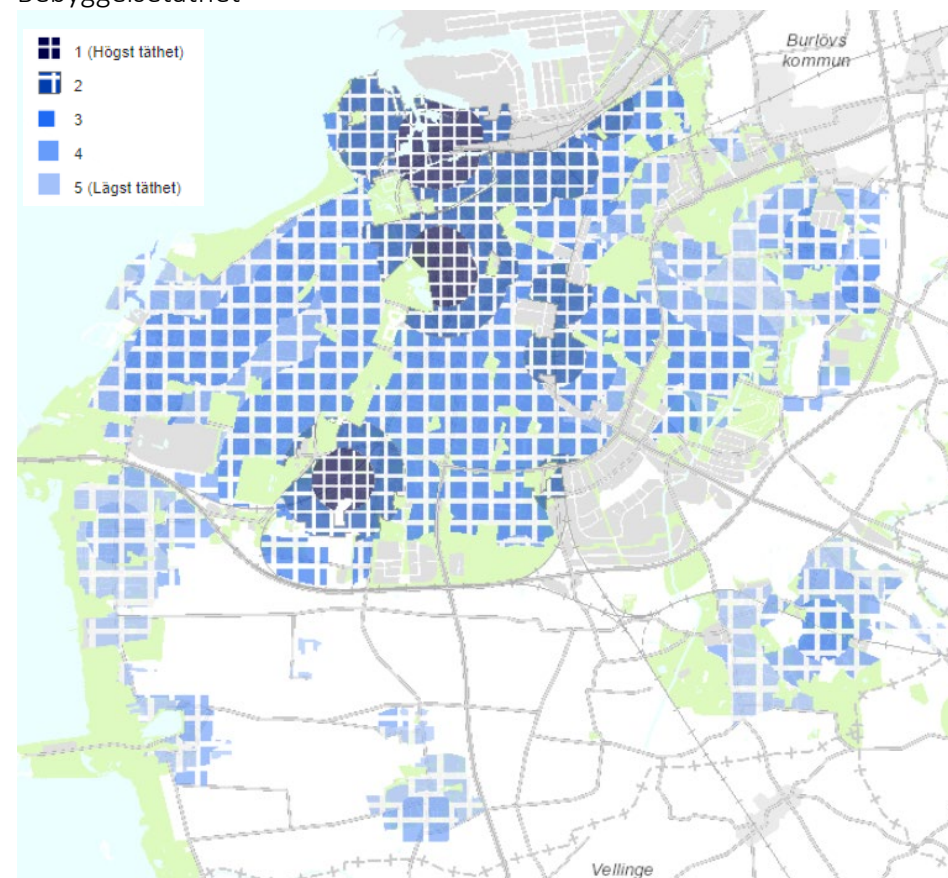
Definitioner

Industriell symbios innebär att dela och dra nytta av restresurser för en effektivare användning och minska behovet av obrukade råvaror. Restresurser kan till exempel vara spillvärme, spillkyla, avfall och restprodukter.

Volymhandel kännetecknas av varor som ofta är skrymmande, exempelvis vitvaror och möbler. Volymhandeln är oftast lokaliserad i externa lägen i utkanten av tät stadsbebyggelse.

Delningsekonomi innebär att dela, hyra eller låna saker istället för att äga dem. Begreppet innefattar både produkter och tjänster.

Läs mer: [Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning](#)

Bebyggelsestäthet

Täthet handlar om mångfunktionalitet och koncentration av människor. Kartlagret för bebyggelsestäthet grundas på en analys där närhet till centrum, befintlig och framtida kapacitetsstark kollektivtrafik och service avgör vilken täthetsgrad som är lämplig. Kartans gränser är därmed schematiska och avvägningar om bebyggelsestäthet i varje enskilt område måste hanteras och anpassas i efterföljande planeringsled. Kartan gäller för blandad stadsbebyggelse. Täthet i verksamhetsområden följer en annan logik och har andra drivkrafter, vilket beskrivs längst ner i denna text.

Varje plats har unika förutsättningar som på olika sätt bidrar till staden som helhet. Flera olika aspekter påverkar hur tätt ett område kan bebyggas. Höga hus kan bidra till en hög täthet, variation i stadsbilden, orienterbarhet, mer grönska med mera. Vad som uppfattas som en hög byggnad och de kvaliteter den tillför beror på hur byggnaden förhåller sig till omgivande bebyggelse.

Generella riktlinjer för bebyggelsestäthet

- Lämplig bebyggelsestäthet bedöms i ett helhetsperspektiv utifrån platsens förutsättningar och hur platsen bidrar till Malmö som helhet.
- Bebyggelsestätheten ska vara som högst nära befintliga och framtida kollektivtrafikintensiva platser, med god tillgång till service.
- I områden med ny blandad stadsbebyggelse och vid omfattande omvandling av existerande områden ska en högre bebyggelsestäthet eftersträvas, än på platser i motsvarande lägen som har byggts i en annan tid.
- Vid mindre omfattande förändringar i befintlig blandad stadsbebyggelse ska förändringar relatera till den existerande karaktären.
- Oavsett täthetsgrad ska boende ha tillgång till friyta för sociala och rekreativa aktiviteter i sin närhet.

Nedan redovisas fem olika nivåer av bebyggelsestäthet med schematisk avgränsning. Bebyggelsens utformning i områden med samma täthetsgrad varierar, vilket åskådliggörs i referensexempel kopplade till varje nivå.

Täthetsgrad 1

- Täthetsgraden innebär den högsta tätheten i Malmö och här är höga byggnader särskilt lämpliga att pröva. För ny bebyggelse ska dominerande exploateringstal på områdesnivå inom täthetsgraden vara över 2,0.
- Täthetsgraden ska domineras av hög funktionsblandning med kontor, kommersiell och offentlig service, besöksintensiva verksamheter samt bostäder.
- Grönska, även småskalig, ska alltid eftersträvas även i denna täthetsgrad. Det kan inkludera vertikala trädgårdar och gröna tak. I de lägen där det finns brist på parker och grönstruktur ska staden kompensera på annan närliggande plats som en förutsättning för en hög exploatering.

Referensexempel:

- Täthetsgrad 1 bör ha en högre täthet än befintliga malmöexempel
- Norra Djurgårdsstaden, Stockholm

Täthetsgrad 2

- För ny bebyggelse ska dominerande exploateringstal på områdesnivå inom täthetsgraden vara ca 1,5-2,0.
- Höga byggnader kan prövas i anslutning till nuvarande och framtida tågstationer, där flera busslinjer korsar varandra samt i andra strategiska lägen.
- Täthetsgraden ska domineras av hög funktionsblandning av bostäder, kontor, kommersiell och offentlig service. Inslag av stadsradhus och liknande ska eftersträvas.

Referensexempel:

- Hyllie Allé
- Glasbrukskajen i Limhamn
- Davidshall

Täthetsgrad 3

- För ny bebyggelse ska dominerande exploateringstal på områdesnivå inom täthetsgraden vara ca 1,0-1,5.
- Byggnader som är högre i relation till sin omgivning kan prövas i områden med god tillgång till service och kollektivtrafik.
- Täthetsgraden ska domineras av bostadsbebyggelse och offentlig service med inslag av annan service, kontor och andra verksamheter. En hög funktionsblandning ska eftersträvas, samt variation i bostadsbebyggelse med flerbostadshus och inslag av radhus.

Referensexempel:

- Spårvägen i Norra Sorgenfri
- Bo01
- Möllevången

Täthetsgrad 4

- För ny bebyggelse ska dominerande exploateringstal på områdesnivå inom täthetsgraden vara ca 0,5-1,0.

- Byggnader som är höga i relation till sin omgivning kan prövas i områden med god tillgång till service och kollektivtrafik.
- Täthetsgraden ska domineras av bostadsbebyggelse med inslag av offentlig service samt annan service och verksamheter. Funktionsblandning ska eftersträvas, samt variation i bostadsbebyggelse med olika typer av enbostadshus och småskaliga flerbostadshus.
- Områden för fribyggartomter ska prövas.

Referensexempel:

- Mästerlotsen på Ön
- Västra Sorgenfri
- Husie gård

Täthetsgrad 5

- För ny bebyggelse ska dominerande exploateringsgrad på områdesnivå inom täthetsgraden ~~ska~~ vara mindre än 0,5.
- Täthetsgraden ska domineras av bostadsbebyggelse. Ytterligare funktioner ska eftersträvas, samt variation i bostadsbebyggelse med olika typer av enbostadshus och inslag av småskaliga flerbostadshus.
- Områden för fribyggartomter ska prövas.

Referensexempel:

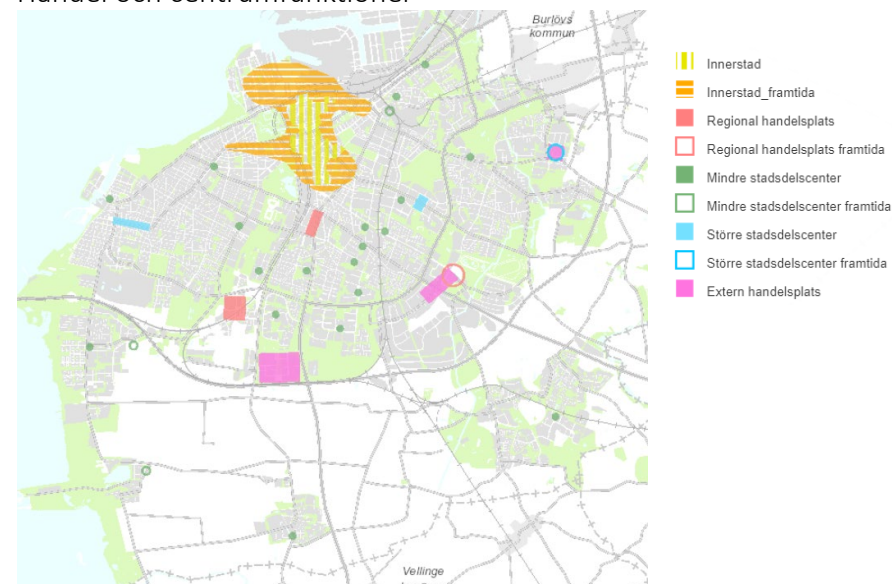
- Hammars Park
- Kv. Klockan i Limhamn
- Skogsmyran i Bunkeflostrand

Fler referensexempel finns i [Täthet i Malmö](#).

Verksamhetsområden

Verksamhetsområdets bebyggelsestäthet påverkas av aspekter som logistik, ytor för lastning och lossning, framkomlighet samt att bedriva farlig eller störande verksamhet. Det är i flera fall möjligt att förtäta för att få mer yteffektiva verksamhetsområden med fler arbetsplatser samtidigt som funktioner som energiproduktion, skyfallshantering och biologisk mångfald integreras. Förtätningspotentialen i verksamhetsområden hanteras i de plats-specifika riktlinjerna.

Handel och centrumfunktioner



Handeln är av avgörande betydelse för stadens attraktivitet och tillväxt. Den tillhandahåller viktig service för medborgarna och genererar många arbetstillfällen, särskilt för unga och andra grupper utan högskoleutbildning.

Under senare år har den traditionella sällanköpshandeln utmanats av e-handels utbredning. Det innebär en omstrukturering av handelsutbudet på ett globalt plan. Den fysiska planeringen behöver möta utvecklingen genom att stärka det befintliga handelsutbudet vid strategiska platser och stråk och samtidigt anpassa mobilitetslösningar och logistikflöden till det förändrade konsumtionsmönstret.

Innerstad och regionala handelsplatser

- Innerstad och regionala handelsplatser ska stärka Malmö som besöksmål och fungera som mötesplatser för alla Malmöbor. Besökare och boende ska ha lätt att ta sig till handelsplatserna med kollektiva transportmedel, cykel och som fotgängare. Det ska även finnas god tillgänglighet till mobilitets- och parkeringshus.

- Befintliga lokaler ska värnas. Vid nyproduktion ska bottenvåningar i strategiska lägen dimensioneras så att de kan inrymma kommersiella- och publika verksamheter (inklusive samhällsservice).
- Innerstaden ska geografiskt kunna utvidgas och utbudet kunna breddas.

Större och mindre stadsdelscentrum

- Stadsdelscentrum ska erbjuda trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer som främjar möten mellan människor. Det handlar bland annat om att stärka deras identitet och samla kommersiella och publika verksamheter (inklusive samhällsservice) i dessa lägen.
- Stadsdelscentrum ska öppnas upp mot rörelsestråk, hållplatslägen och trafikstråk samt ges bättre kopplingar till omgivningarna för att integreras bättre i staden.
- Planeringen ska bidra till att skapa goda förutsättningar för utlämningsställen. Bland annat genom att skapa god framkomlighet för transporter, god tillgänglighet för gående och cyklister samt möjlighet att angöra med bil.

Externa handelsplatser

- Volymhandel ska i första hand lokaliseras till befintliga externa handelsplatser, i undantagsfall till verksamhetsområden eller i den blandade stadsbebyggelsen.
- Utformning, storlek och läge för nya handelsetableringar ska stärka den befintliga handelsplatsen. Samverkan med andra verksamheter och funktioner i staden bör beaktas vid nyetableringar.
- Externa handelsplatser som idag främst nås med bil ska utvecklas så att de blir mer tillgängliga med gång, cykel och kollektivtrafik.

Definitioner

Innerstad: HUI Research har fastställt gränsvärden för städers mest centrala och täta områden genom att definiera densitetsmått för boende och kommersiella verksamheter.

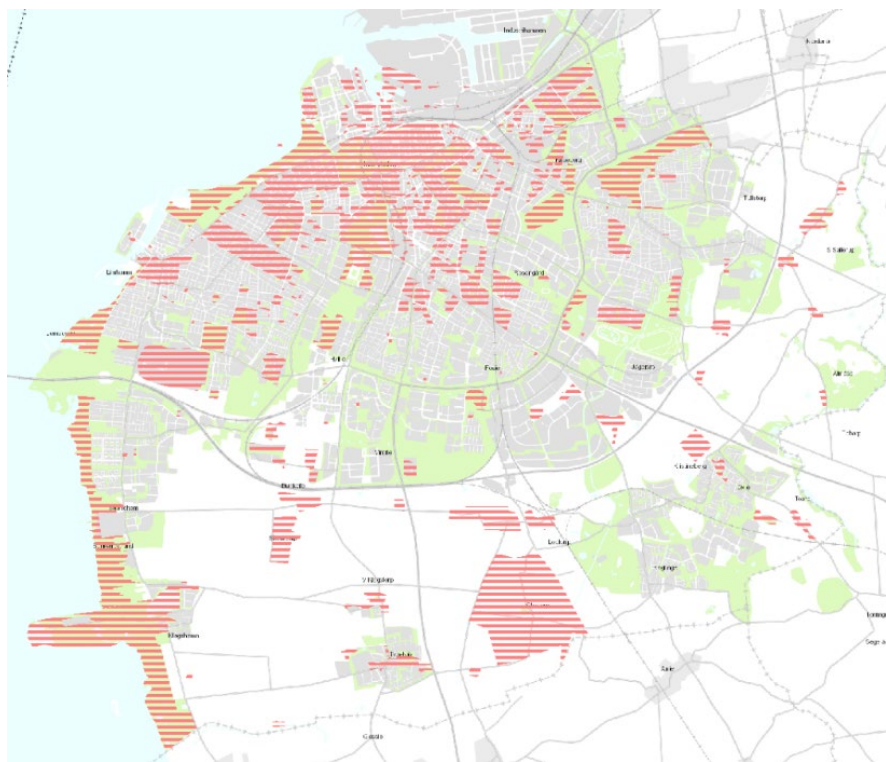
Extern handelsplats: Med extern handelsplats avses en handelsplats som är lokaliserad i utkanten av staden.

Regionala handelsplatser: Regionala handelsplatser är handelsplatser med många regionala kunder.

Volymhandel: Volymhandel kännetecknas av varor som ofta är skrymmande, exempelvis vitvaror och möbler. Volymhandeln är idag ofta lokaliserad i externa lägen i utkanten av tät stadsbebyggelse.

Stadsdelscentrum: Handelsplats som har en lägre densitet av boende och kommersiella aktiviteter än innerstaden men som spelar en stor roll för närområdets service- och handelsutbud och sociala liv.

Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer



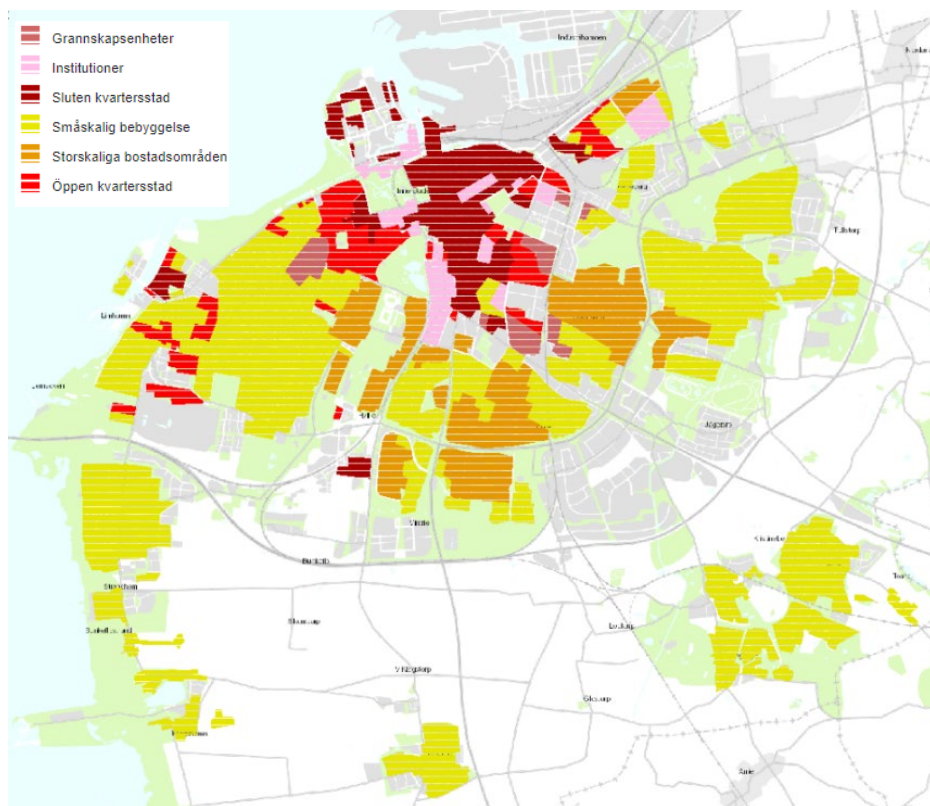
Kartan redovisar områden där det sannolikt finns kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader eller bebyggelseområden enligt 8:13 PBL och där det är extra viktigt att utreda detta samband i kommande planering och andra byggnadsåtgärder.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelseområde kan finnas även utanför dessa områden. Till varje område finns en beskrivning av områdets kulturmiljö som utgör ett underlag för planering men som inte är en del av översiktsplanen.

Malmö har en lång och komplex utvecklingshistoria som avspeglas i ett flertal kulturhistoriskt intressanta platser och miljöer. Dessa skapar identitet, bidrar till attraktivitet och ger staden en rumslig dynamik. De olika kulturmiljöerna och karaktärerna speglar olika tidsepoker och är viktiga förutsättningar som ska tas tillvara när staden utvecklas.

- Inom markerade områden ska särskild uppmärksamhet ägnas åt kulturhistoriska värden i samband med förändring och förnyelse. Hänsyn ska tas till såväl helhetsmiljön som till enskilda byggnaders kulturhistoriska värden. Solceller och vindsintredningar får uppföras och ska då förhålla sig till byggnaders och miljöers kulturhistoriska värden.
- Kulturhistoriskt värdefulla stadsmiljöer, byggnader, parker, trädbestånd och landskapsmiljöer ska bevaras och förädlas.
- Särskilt värdefulla kulturmiljöer och byggnader enligt 8:13 PBL ska vid framtagande av detaljplaner och områdesbestämmelser skyddas.
- Malmö stad ska som fastighetsägare utgöra en god förebild när det gäller kulturhistorisk hänsyn.

Stadskaraktärer



Olika stadskaraktärer skapar identitet och ger staden en rumslig dynamik. De olika malmöitiska karaktärsdragen speglar olika tidsepoker och är viktiga förutsättningar att beakta när stadsmiljön utvecklas. Alla stadskaraktärer kan förändras men det ska ske med kunskap om och hänsyn tagen till platsens särdrag och existerande kvaliteter.

Sluten kvartersstad

Den slutna kvartersstaden har vuxit fram under 750 år. Ända fram till 1900-talet byggdes så gott som alla städer i form av en slutna kvartersstad vilket har resulterat i en varierad och komplex karaktär.

Under 1800-talets början omvandlades befästningsverk och vallgrav till promenadstigar och kanaler. De inramar den Gamla staden och ger stadsrummet öppenhet och grönska. Kring sekelskiftet 1800–1900, anlades Möllevången och Rörslöjstaden med slutna kvartersbebyggelse. De har en homogen karaktär med bebyggelse i fyra till fem våningar. Under slutet av 1900-talet fick kvartersstaden en renässans och i Malmö kan Bo01-området betraktas som en nutida tolkning av kvartersstaden. Den nyare kvartersstaden har färre och mindre parker, som ofta istället har karaktären av mindre platsbildningar.

- Den slutna stadsstrukturen ska bibehållas.
- Möjligheter för förtätning i form av mindre kompletteringar och vindinredningar ska tas tillvara. Förändringar och ny bebyggelse ska placeras och utformas med hänsyn till områdets skala och karaktär och samspela med befintlig bebyggelse.
- Den slutna kvartersstaden innehåller en stor andel hårdgjorda ytor. Gröna och blå miljöer ska därmed värnas och utvecklas, både för rekreation och dagvattenhantering. Befintliga träd ska fredas och nya ska planteras, även om utrymmet är knappt. Ibland kan det innebära att underjordiskt ledningsnät behöver flyttas.

Öppen kvartersstad

Under 1920-talet slog nya stadsplaneidéer igenom. Den traditionella, slutna kvartersstaden ansågs vara ett föråldrat sätt att bygga stad. Kvarteren löstes upp och husen placerades friliggande, som så kallade "lamellhus". Det skulle ge bättre och mer jämlika bostadsförhållanden. Alla lägenheter skulle få tillgång till lika mycket solljus. Luftighet och grönska var viktiga faktorer. Kvaliteter som ljus och luft var vägledande för stadsplanemönster och husplacering. Lamellhus placerades i rätvinkliga strukturer där halvöppna eller helt öppna gårdar bildades i kvarter omgivna av gator.

Den öppna kvartersstadens fasader är genomgående enkla och saknar ofta dekor. Alla sidor av byggnadskropparna är likvärdigt behandlade. Det finns inga tydliga framsidor eller baksidor.

- Öppna samband mellan gaturum och bostadsgårdar ska bevaras och kompletterande bebyggelse placeras så att väsentliga utblickar bibehålls.
- Nya hus ska gestaltas med hänsyn till områdets skala, karaktär, materialval och taklandskap.

- Bostadsgårdarnas och förgårdsmarkens grönska har stor betydelse för gaturummets karaktär och ska i möjligaste mån värnas.
- Andelen parkmark i den öppna kvarterstaden är begränsad och nya allmänna stadsrum i form av små platsbildningar eller gröningar ska om möjligt tillskapas.
- Tidstypiska detaljer ska värnas.
- Möjligheter för förtätning och vindinredningar ska tas tillvara.

Grannskapsbebyggelse

Grannskapsbebyggelse växte fram under årtiondet efter andra världskriget. De representerar framväxten av det svenska folkhemmet och utformades som "stad-i-staden" där lokala gemenskaper skulle stärkas för att bidra till större trygghet. Skola, affärer, läkarvård och rekreation skulle finnas i närområdet så att enheten kunde fungera som en självständigt fungerande stadsdel. Grannskapsbebyggelsen utformades delvis som en reaktion på funktionalismens upplösta kvarter, och de uppfördes som större bostadsområden av få byggherrar.

Husen byggdes ofta i vinkel och placerades så att tydliga gårdsrum med olika karaktär skapades. Husen grupperades för att skapa skyddande rum mot en bilfri sida. Många grönytor med en lummig grönska är ett gemensamt karaktärsdrag, ofta även grupperade kring en central park. Skolor och idrottsplatser utgör en viktig del av grönstrukturen och ligger vanligen i anslutning till den centrala parken.

- Ny bebyggelse ska passas in i grannskapsbebyggelsens rumsliga struktur och helhetskaraktär.
- Bostadsgårdars och parkers arkitektoniska karaktärsdrag ska bevaras och om möjligt återställas.
- Möjligheter för förtätning och vindinredningar ska tas tillvara.
- Ombyggnader ska tydliggöra samspelet mellan hus och utemiljö. Val av växtmaterial, vegetationsstruktur, markmaterial och utomhusdetaljer är viktigt för karaktären.

Storskalig bostadsbebyggelse

Den storskaliga bostadsbebyggelsen växte fram i huvudsak mellan 1955 och 1975 och utgör en stor del av Malmös bostadsbestånd. De speglar dels Sveriges modernisering och utveckling av välfärdsstaten, dels Malmö som framgångsrik industristad.

Visionen för stadsbyggandet var hus i park. Höga hus placerades mot grönytan, ofta fasförskjutna för att bilda en tydlig rumslighet, och lägre hus placerades längre ut. I den senare serieproducerade bebyggelsen präglas stadsplanerna av stora, rätvinkliga gårdar, långa siktlinjer, en långt driven funktionsuppdelning samt en långt gången trafikseparering. Tidens prioritering av biltrafik ledde till en utglesning av stadsbilden genom stora trafikleder, skyddszoner och parkeringsytor.

- Kompletterande bebyggelse ska bidra till större funktionsblandning och ett bredare utbud av olika bostadstyper och upplåtelseformer. Den ska också stärka stråk, skapa rumslighet och öka liv, rörelse och trygghet och bryta av ensidig gestaltning. Nybyggnation ska i första hand ske på hårdgjorda ytor, i kantzoner, längs breda gaturum och i anslutning till centrumfunktioner.
- Den ofta påtagligt grönskande miljön ska utvecklas med hänsyn till kvalitet och tillgänglighet.

Småskalig bebyggelse

Småskalig bebyggelse omfattar småhus av olika typer som tillkommit under en lång period med inflytande av många olika stadsbyggnadsidéer och bebyggelseideal. Den småskaliga bebyggelsen är en heterogen grupp, där just småskaligheten är den gemensamma nämnaren.

Tre undergrupper kan särskiljas: traditionell bebyggelse, villabebyggelse och grupphusbebyggelse. Den traditionella bebyggelsen består av äldre, oreglerad bebyggelse som uppstått längs tillfartsvägarna och i municipalsamhällen utanför Malmös stadskärna. Villabebyggelsen omfattar styckebyggda, friliggande enbostadshus. Grupphusbebyggelsen omfattar radhus, kedjehus, atriumhus samt gruppbyggda villor.

- Hänsyn ska tas till platsens och bebyggelsens karaktär vid förändringar och komplettering. Grupphusområdets sammanhållna karaktär och uttryck ska bibehållas. Sammanhållande karaktärsdrag som till exempel placering på tomt, skala, färger, material och proportioner, markbeläggning, förekomster av alléträd, förgårdspantering, häckar, murar och staket har stor betydelse för helheten och ska värnas.
- Den småskaliga bebyggelsens gröna prägel ska bibehållas. Höga murar och staket bör som utgångspunkt undvikas mot allmän plats.

- I nyare villabebyggelse ett omsorgsfullt gestaltat möte mellan tomt och gata eftersträvas, där markbeläggning, förgårdsplanteringar, husplacering, garage med mera samordnas.
- Samlade parkerings- och avfallslösningar ska eftersträvas i grupphusområden för att minimera bilkörning och avfallstransporter och öka andelen grönyta.

Institutionsbebyggelse

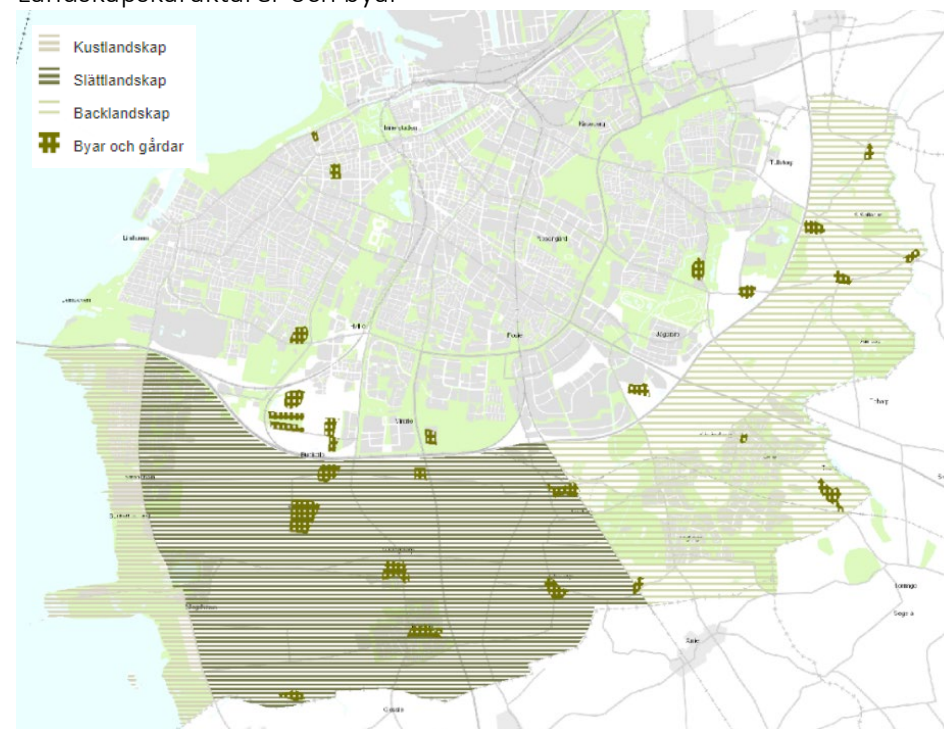
Under 1800-talet växte statlig och kommunal förvaltning samtidigt som behovet av skolor, sjukhus och andra institutioner ökade. Flertalet av de nya institutionsbyggnaderna som då behövdes placerades strax utanför den äldre stadskärnan. Institutionerna byggdes framförallt på donationsjordarna och kring Malmöhus slott, men även i särskilda områden som exempelvis Värnhems sjukhus, Östra Sjukhuset och Folkets Park.

Institutionsområdena är utbyggda under en lång tidsrymd och byggnaderna representerar stilar från olika årtionden. Karakteristiskt för flera av områdena är den stora omsorgen som lagts på omgivningarnas utformning samt frikostigt tilltagna grönytor och parker. Trots olika ålder och verksamheter bildar husen tillsammans med grönskan ett sammanhållet och karakteristiskt inslag i stadsbebyggelsen. Institutionerna som luckrar upp den slutna kvarterstaden har stor betydelse för stadsbilden.

I Malmö fanns speciella förutsättningar för institutionsbyggandet genom de donationsjordar som Erik av Pommern 1421 skänkt staden. På 1700-talet fastslogs vilka ytor som skulle behandlas som donationsjordar, det vill säga Magistratsvången och de bågge sumpmarkerna, Västra och Östra Rörsjöarna. Marken kom inte att tas i anspråk för bebyggelse förrän under 1800-talet. Först 1965 fick staden generell rätt att använda donationsjordarna efter eget omdöme.

- Nya och äldre byggnader bör samspela vad gäller skala, material och detaljer. Hus i park är en återkommande grundtanke i vissa av stadens institutionsmiljöer. I dessa områden är gestaltningssidan med en friliggande bebyggelse viktig att bevara.
- Ofta är stora uppvuxna träd en viktig del av gestaltningen. Befintliga träd bör därför bevaras. Nya träd bör planteras för att bibehålla miljöns gestaltning på sikt.

Landskapskaraktärer och byar



Malmö omges av ett öppet kulturlandskap präglat av mångtusenårigt odlande. Grovt kan landskapet delas in i tre karaktärer: slättlandskapet i söder, kustlandskapet i väster och backlandskapet i öster.

Från medeltiden till 1800-talets början låg bebyggelsen utanför staden främst samlad i byar med gårdar och gatuhus i anslutning till en bygata. Det fanns en tydlig uppdelning mellan den samlade bebyggelsen i byn och omgivande åkrar och ängar. Vägnät, fastighetsbildning och bebyggelse präglas idag av skiftesreformerna med sammanslagna åkertegar och gårdar utflyttade från bykärnan. De är jämnt fördelade i landskapet.

Kustlandskap

- Kustlandskapets i huvudsak öppna karaktär ska bevaras och strandängarna skyddas mot exploatering och igenväxning.
- I kustlandskapet ska hävden förbättras med bete eller slätter där det behövs.

- Den direkta visuella kontakten mellan kustens strandängar och slättens åker och ängsmark, samt de fria utblickarna mot Öresund, ska bevaras.
- Kustlandskapets ursprungliga vägdragningar, vinkelräta mot kusten, ska bevaras.

Slättlandskap

- Slättlandskapets öppna och storslagna karaktär ska bevaras och befintliga inslag i åkerlandskapet, såsom gårdsmiljöer, trädridåer och gravhögar ska värnas.
- Slättlandskapet ska få nya eller återskapade alléer, pilevallar, öppna vattendrag, ängs- och betesmarker, våtmarker och dungar.
- Kulverterade vattendrag bör öppnas som ett led i att återinföra vatten som en del av slättlandskapet.

Backlandskap

- Backlandskapets säregna topografi ska bevaras och variationen i naturtyper med åkermark, ängs- och betesmark, dungar, dammar och våtmarker ska värnas.
- Backlandskapets befintliga småvatten ska tas tillvara och nya dammar ska tillskapas i lämpliga lägen.
- Backlandskapets karaktär ska förstärkas genom restaurering och nyanläggning av småbiotoper i form av busk- och träddungar, beträdor, våtmarker med mera. Sammanhängande områden med öppen ängs- och betesmark samt halvöppen mark med större busk- och trädbestånd ska utvecklas.

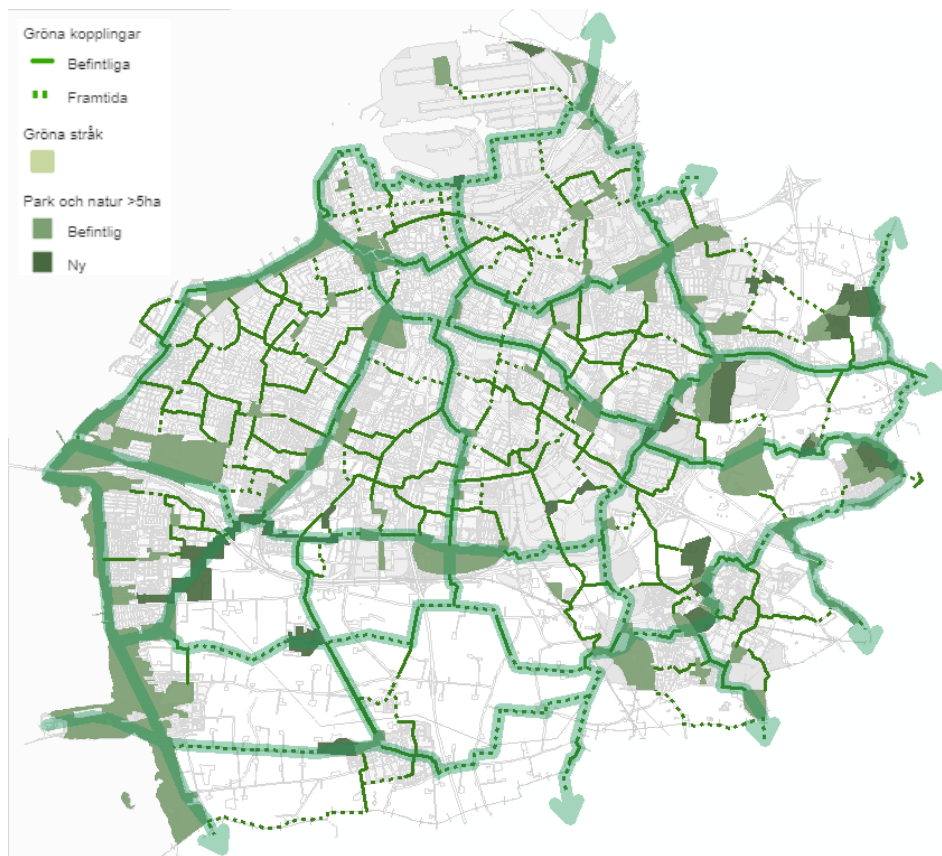
Byar och stora gårdar

- Byar och stora gårdars bebyggelse ska även fortsatt ligga i öppet jordbrukslandskap.
- I byar och vid stora gårdar ska stora tillskott av nybyggnad undvikas. Mindre förändring och kompletteringar bör ske med stor hänsyn till bebyggelsens och trädgårdsanläggningarnas kulturhistoriska och arkitektoniska värden.
- Byarnas karaktärer med småskalighet, befintlig bebyggelsestruktur och byggnadernas läge i förhållande till gatan ska bevaras och skyddas vid förändring och komplettering. Nybyggnation på allmänningar, gårdsplaner eller i gårdarnas trädgårdar ska undvikas och bör i första hand ske där det tidigare funnits gatubebyggelse.

- Äldre gatu- och vägstråk inom och mellan byarna ska bevaras.
- Äldre gårdsbebyggelse, trädgårdsanläggningar på storgårdar och landerier, gatuhus samt byggnader som tidigare haft stor betydelse för livet i byarna, som till exempel bysmedjan och skolbyggnader, ska bevaras och skyddas.
- Stora gårdar ska inte delas i mindre tomter. På så sätt tas hänsyn till kultur- och arkitekturhistoriska värden.
- Skyltning och ljussättning i nära anslutning till byar och stora gårdar samt markbeläggning, staket och häckar bör få en utformning som tar hänsyn till omgivningens kulturmiljövärden.

GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER

Park, natur, gröna stråk



Malmöns övergripande gröna nätverk består av park- och naturmark som är sammanbundna med gröna rekreativa stråk och kopplingar. Kartan redovisar befintliga och föreslagna stora park- och naturområden, större än 5 hektar. Parker och torg som är mindre ingår i blandad stadsbebyggelse och verksamhetsområden, och redovisas separat som underlag. Stråken utgörs av park, natur och gröna kopplingar.

- Arealen park och natur ska öka. Alla malmöbor ska ha högst 1 km till närmsta park- eller naturområde som är större än 5 hektar ([Grönmodellen](#)).
- Stora parker och naturområden ska erbjuda ett brett utbud av faciliteter och rekreativa funktioner. Parker och naturområden ska utformas och placeras så att rofyllda platser kan uppnås.
- Den biologiska mångfalden ska öka genom att biotop- och artvariationen blir större. Sällsynta biotoper och arter ska skyddas, bland annat genom formella skydd ([Naturvårdsplanen](#)).
- Befintliga ekosystemtjänster ska utvecklas och nya behovsriktade ekosystemtjänster ska skapas.
- Exploatering inom park- och naturmark för ändamål som inte är park- eller naturrelaterade, ska inte ske. Undantagsvis kan samhällsviktiga funktioner placeras på parkens villkor.
- Gröna stråk ska utgöras av en sammanhållen grön struktur och ska stödja uppbyggnaden av den biologiska mångfalden och den grönblå infrastrukturen. Stråkens bredd kan variera längs sträckan.
- Gröna stråk ska utformas för att vara rekreativa, inbjudande, tillgängliga, artrika och erbjuda olika typer av gröna rum med varierande storlek.
- För att stärka sambanden längs gröna stråk ska nya målpunkter och attraktioner etableras och befintliga förstärkas i form av parker, naturområden, fritidsanläggningar, torg och andra mötesplatser.
- Möjligheten att nyttja landsbygden som resurs för gröna stråk ska tas tillvara. Tillgängligheten ska förbättras genom ett nät av gång-, cykel- och ridstigar som följer åkerkanter, dikesrenar och pilevallar.
- Nya gröna kopplingar ska anläggas och befintliga ska förstärkas så att barriärer mellan olika stadsdelar och mellan stad och landsbygd kan överbryggas. Gröna kopplingar ska även bidra till att öka den biologiska mångfalden i staden genom att fungera som spridningskorridorer för djur och växter. Större infrastrukturbarriärer är en särskild utmaning för att säkra sammanhängande kopplingar. Områden med brist på grönska ska vara prioriterade avseende nya gröna kopplingar till närliggande gröna och blå kvaliteter.

Hav och vattendrag

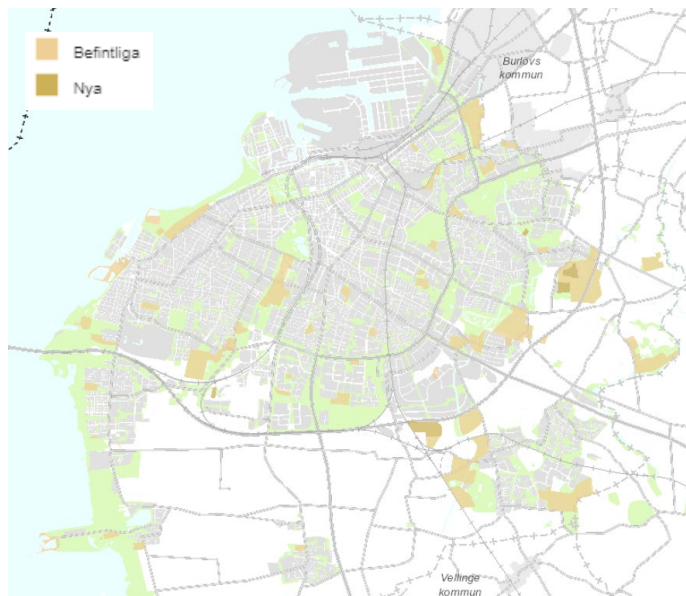


Kartan visar hav och vattendrag, inklusive kanaler och hamnbassänger.

- Tillgänglighet till vatten (havet, sjöar, dammar, kanaler, vattendrag) för rekreation, fritidsaktivitet, småskalig näringsverksamhet och temporära evenemang ska öka och utvecklas. Fler centralt belägna havsbad ska utvecklas.
- Möjligheter för utökad marin energiproduktion, kommunikationer, farleder och hamnverksamhet ska säkerställas med minsta möjliga miljöpåverkan.
- Vattendragens och kanalernas vattenkvalitet och ekologiska status ska förbättras genom bland annat minskad näringsbelastning och att ytor reserveras för att kunna avskilja näringsämnen och föroreningar.
- Genom att avsätta kantzoner längs vattendrag ska förutsättningarna för biologisk mångfald öka och näringsläckage till vattendrag förhindras samtidigt som tillgänglighet förbättras.
- Vattendrag ska restaureras genom exempelvis återmeandering, återställande av lekplatser för fisk och plantering av träd vid åkanter.

- Marina miljöer med höga naturvärden ska så långt som möjlig skyddas genom exempelvis naturreservat. Återskapande av marinekologiska värden ska ske genom restaurering och sanering där det är möjligt.
- Icke-kommersiella hamnbassänger ska grundas upp till 4-6 meters djup för att skapa nya grundområden för ålgräs, blåmusslor och makroalger.
- En ny metroförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö ska konstrueras och utformas med hänsyn till pågående verksamheter och marinbiologiska värden.
- Det marina näringslivet ska stimuleras. Det lokala fisket och fiskehamnarnas verksamhet ska säkerställas och utvecklas. Utbudet av gästhamnar och serviceutbudet för båtturister ska förbättras.

Fritidsområden



Fritidsområden omfattar platser och funktioner för sportaktivitet, koloniområden, campingplatser samt småbåtshamnar. Gemensamt för dessa är att de är särskilt iordningsställda för en specifik aktivitet eller funktion och därmed inte allmänt tillgängliga på samma villkor som parker och naturområden. Utöver dessa särskilda fritidsområden ska blandad stadsbebyggelse innehålla ett lokalt utbud av mindre platser för fritidsaktiviteter.

- Fritidsområden ska så långt möjligt kunna användas för flera olika fritidsändamål.
- Småbåtshamnarna ska bevaras och göras mer allmänt tillgängliga.
- Fritidsområden ska enkelt kunna nås från olika delar av staden med kollektivtrafik och via gång- och cykelvägar.
- Existerande koloniområden ska som regel bevaras eller ersättas med likvärdiga områden. Koloniområdenas kulturhistoriska och ekologiska värden ska värnas och göras mer tillgängliga för allmänheten.
- Exploatering för andra ändamål ska ej ske inom fritidsområden såvida inte kompensation kan ske på annan plats.

Jordbruksmark



Malmös landsbygd utgör en viktig resurs som på olika sätt kan nyttjas bättre. Den stadsnära landsbygden befinner sig i ett spänningsfält mellan jordbruksproduktion, bevarandevärde och exploateringstryck. I jordbrukslandskapet finns byar och enstaka bostäder, mindre verkstäder, småindustri och småskalig handel samt platser med höga naturvärden och mark för fritids- och rekreationsändamål.

- Jordbruksmarken ska långsiktigt hushållas som en produktionsresurs för framtida generationer. Eventuell förändring av markanvändningen ska i första hand ske på ett sätt som möjliggör återupptagande av jordbruksproduktion.
- Värdefulla naturområden i jordbrukslandskapet ska bevaras samt skyddas från åtgärder som kan påverka den biologiska mångfalden negativt.
- Ekologiskt jordbruk samt odling av livsmedel för närområdet ska främjas.
- Kulverterade vattendrag ska om möjligt återställas till öppna vattendrag.
- Jordbrukslandskapets öppenhet, dess nät av existerande ägogränser, vägnät, alléer, samt byar och gårdsmiljöer ska bevaras och utvecklas.
- Ny kompletterande bebyggelse kan tillåtas i befintliga bystrukturer förutsatt att det finns närhet till kollektivtrafik och kommunalt VA. Om dessa förutsättningar inte uppfylls får enstaka bostäder tillåtas i befintliga bebyggelseluckor. Undantag kan ges till samhällsviktiga funktioner med särskilda behov och då annan mark inte kan tas i anspråk på tillfredsställande sätt.
- Användning av befintlig bebyggelse ska kunna förändras, och då ske på jordbrukslandskapets villkor och med hänsyn till kulturmiljövärden.

Begravningsplatser

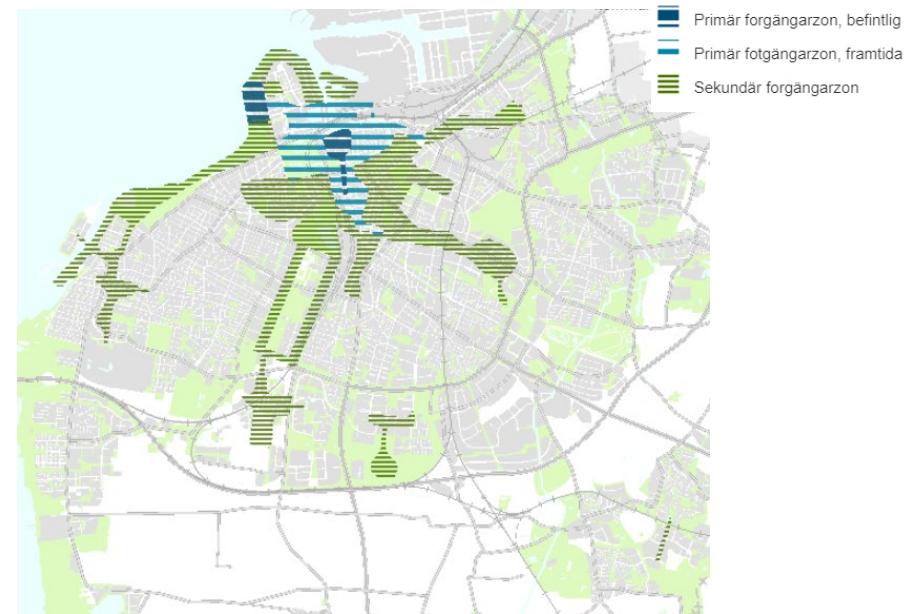


Stadens begravningsplatser har förutom sitt primära syfte också kulturhistoriska, rekreativa och biologiska kvaliteter. Länsstyrelsen behöver kontaktas vid väsentlig förändring av en begravningsplats, exempelvis vid uppförande eller väsentliga ändringar av byggnader, fleråriga träd och buskar, gångar, murar, skyltar, äldre gravvårdar eller andra fasta anordningar.

- Ökad tillgänglighet för allmänheten ska eftersträvas, på platsens och funktionens villkor.

TRAFIK

Fotgängarzoner



Fotgängarzoner är områden där fotgängares tillgänglighet och trygghet är särskilt prioriterat.

- I de **primära fotgängarzonerna** ska fotgängare prioriteras genom till exempel en utökning av antalet gågator och gångfartsområden, lägre fordons hastigheter, medveten användning av trottoarbredder, utsmyckningar och material.
- De primära fotgängarzonerna ska successivt utökas så att de omfattar en allt större sammanhängande del av staden.
- I de **sekundära fotgängarzonerna** ska villkoren för fotgängare förbättras genom bredare trottoarer, fler och säkra passager över gatorna, varierande upplevelser, med mera. Zonerna kan utföras som ett nät av sammanhängande gångstråk.
- Malmö stad ska generellt ha en hög ambition att skapa goda villkor för fotgängare, även utanför de zoner som redovisas i översiktsplanen.

Huvudcykelnät

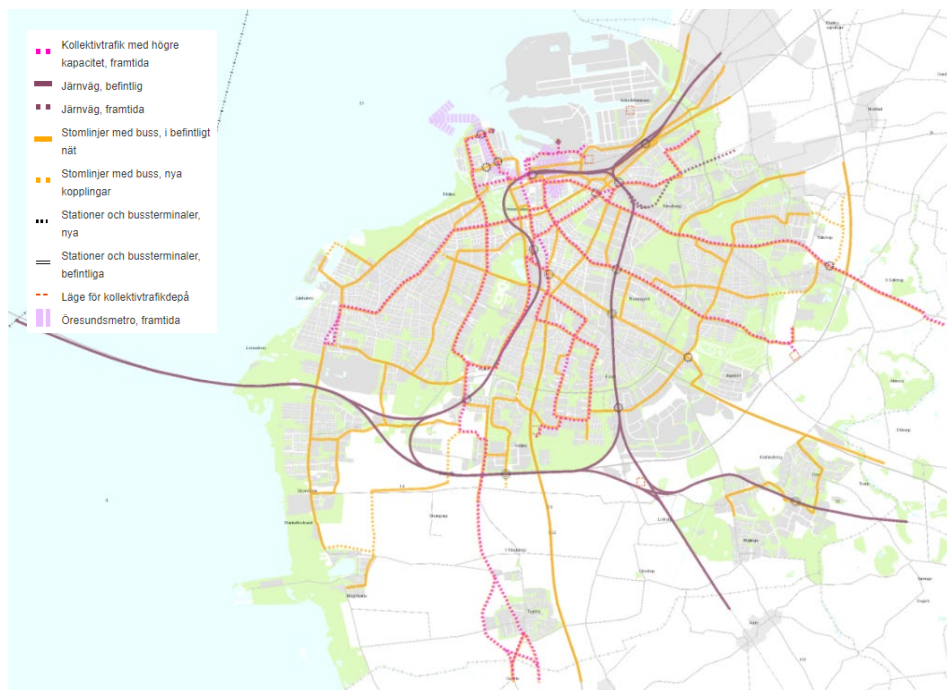


Huvudcykelnätet består av fristående cykelvägar, cykelbanor längs gator och vägar, samt cykelstråk i gator med blandtrafik. Det primära huvudcykelnätet består av de viktigaste och mest övergripande stråken som sammanbinder stadens olika delar samt lokala och regionala målpunkter av betydelse.

- Huvudcykelnätet ska vara gent och bära huvuddelen av cykeltrafiken. Cyklister ska hänvisas till detta nät genom visuell tydlighet, skyltning och marknadsföring. Nätet ska vara rikt på varierande upplevelser.
- Separering av cyklister och fotgängare ska ske med hjälp av materialval i en självförklarande trafikmiljö. Undantag gäller i de primära fotgängarzonerna där cyklisterna kan få acceptera en lägre framkomlighet och i vissa fall blandas med fotgängarna.
- Vid nybyggnad, ombyggnad och upprustning av huvudgator ska dubbelsidiga enkelriktade cykelbanor eftersträvas.
- Cykelparkering ska lösas i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga målpunkter.

- Fler korsningspunkter tvärs huvudgatorna ska åstadkommas.
- I korsningspunkter ska cyklisters framkomlighet och säkerhet sättas före framkomlighet för motorfordonstrafik. Undantag gäller för korsningspunkter med stomlinjer för kollektivtrafik.
- I det **primära huvudcykelnätet** ska extra omsorg läggas vid hög framkomlighet. Det ska vara användarvänligt och utformas med innovativa åtgärder så att det blir det naturliga vägvalet för långa cykelsträckor, även regionala.
- Malmö stad ska planera för supercykelstråk som binder samman befolknings- och arbetsplatstäta områden samt kollektivtrafiknoder inom samt till och från Malmö. Supercykelstråken ska vara snabba, kapacitetsstarka cykelvägar med hög komfort och tydlig identitet. De ska även ha hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet.

Stomlinjenät för kollektivtrafik



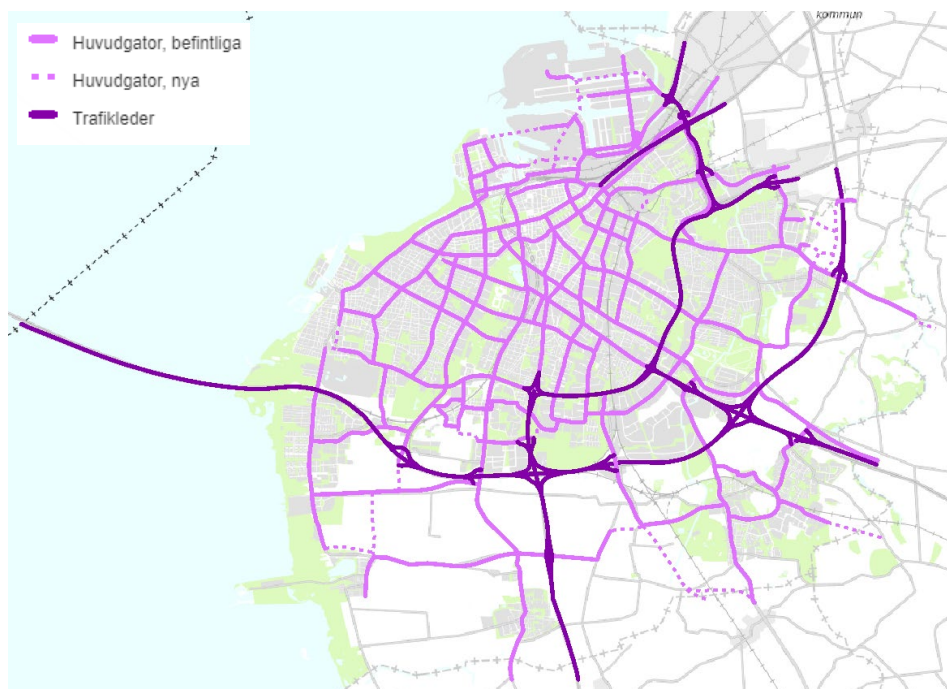
Kollektivtrafikens linjer med högst efterfrågan och utbud kallas stomlinjer och består av ett sammanhängande lokalt och regionalt nät på väg och spår.

- Stomlinjenätet ska utgöra basen för en attraktiv kollektivtrafik med hög kapacitet, framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och tillförlitlighet. Nätet ska säkerställas över lång tid, utgöra en stomme i stadsbyggandet och ge en struktur som människor kan bygga sina vardagsliv kring.
- Där det är möjligt ska ytor reserveras för att prioritera kollektivtrafiken. Det gäller i första hand utpekade stråk för framtida **kollektivtrafik med högre kapacitet**. För dessa ska extra insatser vidtas så att det skapas en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik. Separata körytor för kollektivtrafik med högre kapacitet ska i regel vara mittförlagda och fortsätta genom korsningarna.
- Vissa stomlinjer ska kunna utvecklas så de kan erbjuda högre kapacitet och kvalitet då detta efterfrågas. Närmast sker detta med MalmöExpressen-

konceptet och det regionala expressbusskonceptet. På längre sikt ska gatorna möjliggöra fordon på max 60 meters längd.

- Satsningar på kollektivtrafik med högre kapacitet ska stödja stadsutvecklingen och skapa stadsmiljöförbättringar i aktuella gatustråk. De ska koordineras med ny och kompletterande bebyggelse, målpunkter och grönska, samt annan trafikinfrastruktur såsom nya cykelbanor och gångmöjligheter. Hållplatslägen ska stärka lokal handel och övrigt näringsliv.
- Stomlinjernas framkomlighet ska prioriteras i korsningspunkter med annan trafik. Det kan exempelvis ske med förtur i trafiksignaler. I de primära fotgängarzonerna kan dock kollektivtrafiken få acceptera en lägre framkomlighet.
- Särskild omsorg ska läggas vid utformningen av hållplatsmiljöer med anslutande gång- och cykelstråk samt bytesfunktioner.
- Kapacitet för ökad persontrafik på **järnvägarna** och dess stationer ska säkerställas. Nya stationer ska möjliggöras vid Fosieby, Sjölunda och eventuellt ytterligare stationslägen.
- En ny **metroförbindelse** till Köpenhamn ska utredas vidare. Reservat ska utredas för sträckning och stationslägen i Västra Hamnen, vid Malmö C och vidare in i Malmö. Även stationslägenas stadsutvecklingseffekter på omgivningen ska utredas.

Huvudgator och trafikleder



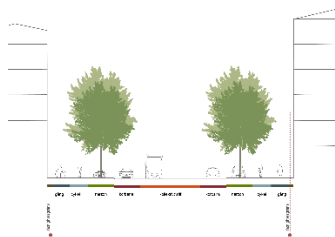
Huvudgator utgör det naturliga vägvalet för fordonstrafik mellan stadens olika områden, för såväl person- som godstrafik. Samtidigt utgör de tillsammans med parker och torg, stadens vardagsrum, och ska utformas därefter. Trafikleder är tillägnade de stora transportvolymerna och har därför en motorvägsliknande utformning.

- Huvudgator ska uppmana till ett dämpat trafiktempo så att hänsyn lämnas till övriga trafikanter.
- Huvudgator ska inte upplevas som barriärer, därför ska gaturummen utformas yteffektivt. Trottoarer och cykelbanor ska eftersträvas längs alla huvudgator. Träd och annan grönska ska eftersträvas i gaturummet.
- De huvudgator som idag utgör barriärer ska successivt kompletteras med bebyggelse, grönska, handel och andra aktiviteter så att deras barriäreffekt minskar.
- Förutsättningarna för huvudgatornas utformning och omvandling varierar. Ombyggnader sker lämpligast i samband med stadsomvandlings- eller

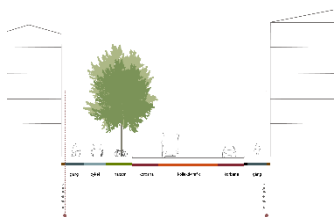
förtätningsprojekt. Planeringen och takten ska följa utbyggnadsstrategierna och de platsspecifika riktlinjerna.

- Infartsleder ska även fortsättningsvis bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik. Det kan till exempel innebära att antalet körfält inte ska vara färre än två i vardera riktningen.
- Antalet passagemöjligheter där fotgängare och cyklister kan korsa huvudgatorna i markplan ska bli fler, särskilt i anslutning till skolor. Gröna kopplingar tvärs huvudgator ska utvecklas.
- Huvudgatornas utformning ska ge goda förutsättningar för ett rikt stadsliv med handel och service i bottenvåningarna. Det ska till exempel ske genom att angöring och korttidsparkering anordnas längs kantsten, och/eller genom god tillgänglighet från kollektivtrafik kombinerat med goda villkor för fotgängare och cyklister.
- Om uppställningsytor för leveranser och avfallstransporter inte kan lösas på kvartersmark ska det lösas på lämpligt sätt i gatan där flexzoner intill körbanor ska kunna användas för ändamålet. Avfallstransporter, leveranser och cykelparkering ska undantagsvis kunna hänvisas till sidogator om det bedöms lämpligt.
- Stora transportvolymerna ska hänvisas till närmaste trafikled.
- Längs huvudgator och trafikleder där bullerriktvärden eller miljö kvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas ska åtgärder vidtas. Bullerskydd ska så långt möjligt göras utan att skapa eller förstärka sociala, mentala och fysiska barriärer. Istället för vallar och skärmar ska till exempel dämpning och omfördelning av trafiken, omgestaltning av gaturummet, tystare beläggning eller fasadåtgärder övervägas. Ny bebyggelse invid gator ska fungera avskärmande för buller. Bullerskydd ska också kunna fungera som riskskydd vid behov.

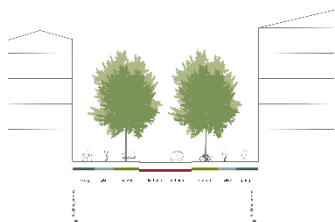
Typutformning av huvudgator och korsningar



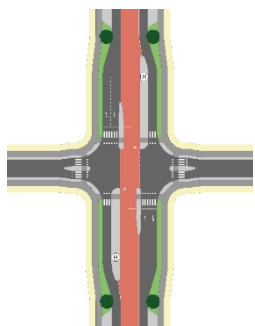
En huvudgata som klarar alla anspråk, inklusive separata körfält för kollektivtrafik, ser ut ungefär så här i sektion. Gatan är 30-35 meter bred.



Detta är en variant på sektionen ovan som gjorts smalare genom att närzonen med plantering och parkering liksom separerad cykelbana bara finns på en sida. Gatan är 27-31 meter bred.



En huvudgata som klarar alla anspråk, dock utan separata kollektivtrafikfält, ser ut så här, varvid gatubredden är 22-26 meter bred.



En huvudgata i plan, motsvarande den första sektionen ovan, nära en korsning. Som synes varierar sektionen beroende på plattformar för kollektivtrafiken och om fler körfält ska rymmas innan korsningar.

Godslogistik



Malmöns geografiska läge gör att godstransporter bidrar till regionens utveckling. Samtidigt är godstransporter ofta störande och riskfyllda. Kartan visar befintliga och framtida godsstråk på järnväg, samt platser för nya kajlägen i Malmö hamn.

- Ett reservat ska lämnas för en yttre godsbanan parallellt med Yttre Ringvägen. Reservatet kan även användas för framtida persontåg utan målpunkt i centrala Malmö.
- Malmö stad ska verka för en fortsatt god och förbättrad tillgänglighet till hamnens verksamheter. En ny kombinerad väg- och järnvägsbro ska byggas över Industrihamnsrännan så att Mellersta hamnen knyts samman med Norra hamnen. Norra hamnen kan då utvecklas för mer järnvägstrafik, och viss kapacitet på bangården kan frigöras. Reservat ska lämnas även för en ny järnvägskoppling i anslutning till Spillepengens trafikplats.
- För att förbättra kapaciteten och konkurrenskraften för godstrafik på järnväg ska en ankomst- och avgångsbangård för hamnanknutet gods kunna anläggas längs Lappögatan i Norra hamnen.

- Den centralt belägna styckegodshanteringen längs Carlskatan ska beredas en mindre central plats på bangården.
- Malmö stad ska verka för att en utfyllnad av Norra hamnen kommer till stånd och att nya kajer anläggs i Industrihamnsrännan. Nya kajer ska kompensera för kajlägen i Frihamnsbassängen som på sikt ska avvecklas.
- Ett lämpligt nät av huvudgator och trafikleder ska pekas ut för tung godstrafik på väg.

Riskbedömning längs transportleder för farligt gods



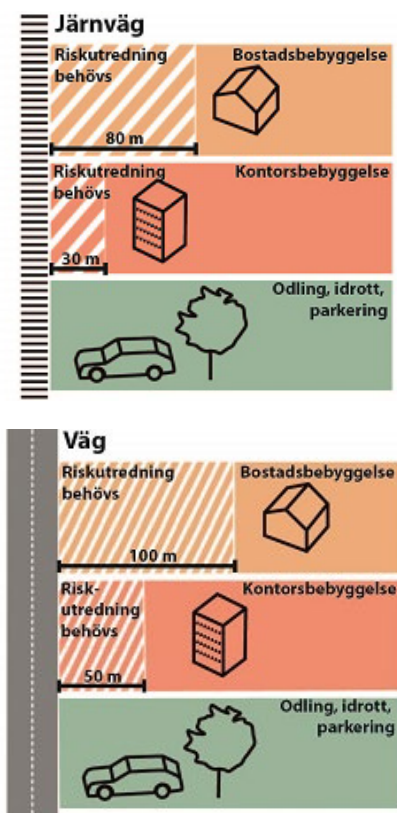
Riktlinjerna avser de vägar och järnvägar som länsstyrelsen fastställt som rekommenderade för farligt gods. Längs övriga vägar, som inte ingår i det rekommenderade vägnätet för farligt gods, behöver inga riskanalyser göras och heller inga konsekvensreducerande åtgärder vidtas med anledning av farligt gods.

- Längs järnvägar ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Kontorsbebyggelse ska medges fram till 30 meter från järnvägens spårkant. Bostadsbebyggelse, oavsett boendetäthet, ska medges fram till 80 meter från järnvägens spårkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.
- Längs vägar som rekommenderas för farligt gods ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Fram till 30 meter från väggkant ska parkering och andra funktioner där få människor vistas och under en kort tid medges. Fram till 50 meter från väggkant ska tät kontorsbebyggelse medges.

Bostadsbebyggelse, oavsett boendetäthet, ska medges fram till 100 meter från vägkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.

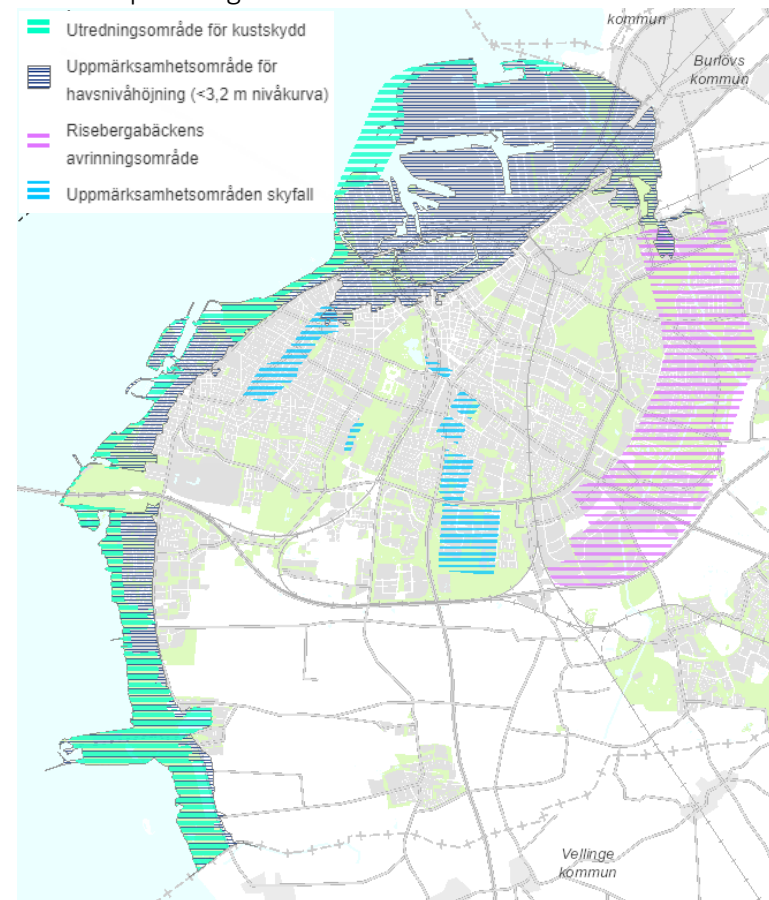
- För skolor, förskolor, vårdhem, större idrotts- och fritidsanläggningar och liknande tillämpas samma avstånd som för bostadsbebyggelse. För större butiker och sällanköpshandel tillämpas samma avstånd som för kontor. Lager, parkering och liknande kan då med fördel orienteras mot vägen. Avsteg från riktlinjerna kan övervägas efter särskild riskanalys.

Mått för riskavstånd för farligt gods



TEKNISK FÖRSÖRJNING

Klimatanpassning vatten



Kartan visar områden där särskild uppmärksamhet behöver tas till framtida havsnivåhöjningar, dagvattenhantering och skyfall. Malmö behöver anpassas för kommande klimatförändringar utifrån vilka konsekvenser som dessa kan innebära i nutid, närtid och på lång sikt. Fastighetsägare har ansvar att skydda sina fastigheter och verksamheter.

- Ett markreservat för kustskydd ska utredas och säkerställas för att långsiktigt skydda befintlig bebyggelsestruktur.
- Vid planering av ny bebyggelse som berör kusten ska framtida behov av kustskydd beaktas så att möjligheten att anlägga, säkra och förvalta ett sammanhängande kustskydd inte försvåras eller omöjliggörs.
- Inom uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning ska platsspecifika förutsättningar, som fribordshöjder för vågor och uppstuvningseffekter utredas.
- Lägsta färdiga golvnivå för byggnader i detaljplaner ska vara minst +3.2 meter över havet (RH2000) såvida inte andra åtgärder kan vidtas som skydd mot översvämning eller högt grundvatten. Byggnader ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå, eller med tekniker som gör att byggnadernas konstruktion inte skadas. Undantag kan motiveras vid förändrat ändamål i befintliga byggnader och för kulturhistoriska byggnader, samt i miljöer där anpassning till omgivande bebyggelse och marknivåer är försvårande utifrån exempelvis tillgänglighetsaspekter. Vid undantag ska en så hög grundläggningsnivå för färdigt golv som möjligt eftersträvas och andra tekniska åtgärder vidtas som skydd mot havsöversvämning eller högt grundvatten.
- Byggnaders tekniska anläggningar ska utformas så att nödvändiga byggnadstekniska funktioner kan upprätthållas vid en tillfällig havsnivåhöjning.
- +2,8 meter ska eftersträvas i planbestämmelser som lägsta nivå för infrastruktur och allmän platsmark.
- Ny bebyggelse och samhällsviktiga verksamheter ska planeras och utformas för att klara ett 100-årsregn.
- Inom uppmärksamhetsområden för skyfall ska särskilda åtgärder för att minska negativa effekter av skyfall vidtas.
- Vid planering inom Risebergabäckens avrinningsområde ska åtgärder säkras som minskar översvämningssituationen i Risebergabäcken och dess närområde. I kombination med detta ska gröna och blå kvaliteter förstärkas och få en ökad tillgänglighet.
- Dagvatten som genereras inom Risebergabäckens avrinningsområde ska renas om det är så förorenat att det påverkar vattenförekomstens förutsättningar för att nå eller bibehålla god status enligt miljö kvalitetsnormerna.

VA



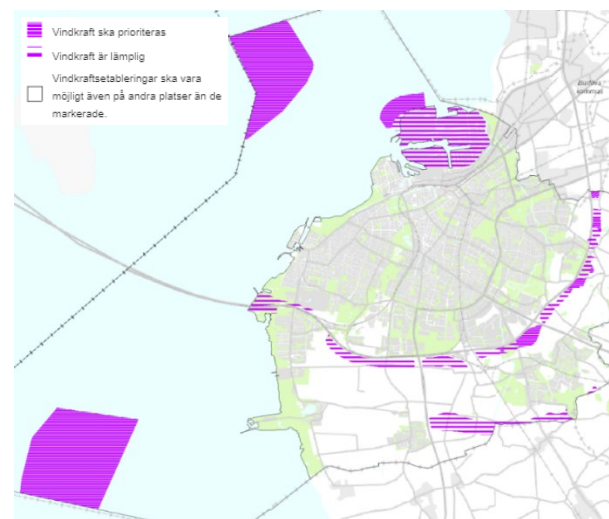
Malmö avloppstunnel är en förutsättning för att minska mängden bräddningar till kanalen och andra vattendrag. Tunneln ger följd effekten att reningen av avloppsvatten blir mer effektiv på reningsverken. Utsläppskraven från avloppsreningsverken förväntas bli hårdare och med en växande stad ökar avloppsmängderna som ska renas. Detta leder till behov av att bygga ut och anpassa avloppsreningsverken och ledningssystemet med anordningar.

Cirka 30 procent av Malmös avlopps nät är kombinerat, det vill säga att spillvatten och dagvatten leds till samma ledning. Vid kraftiga regn kan ledningskapaciteten överskridas

och uppdämning sker då i systemet, vilket kan leda till källaröversvämningar. Kraftiga regn kan också ge upphov till bräddningar.

- Utrymme för reningsverken och med anslutande ledningar ska säkerställas så att de kan anpassas till att hantera större avloppsmängder samt uppfylla hårdare reningskrav.
- Utrymme för Malmö avloppstunnel ska säkerställas.
- VA-anläggningar ska skyddas från stigande havsnivåer.
- Vid förtätning och exploatering ska risken för källaröversvämning och bräddning inte öka. Om det finns rimliga förutsättningar ska riskerna minska.

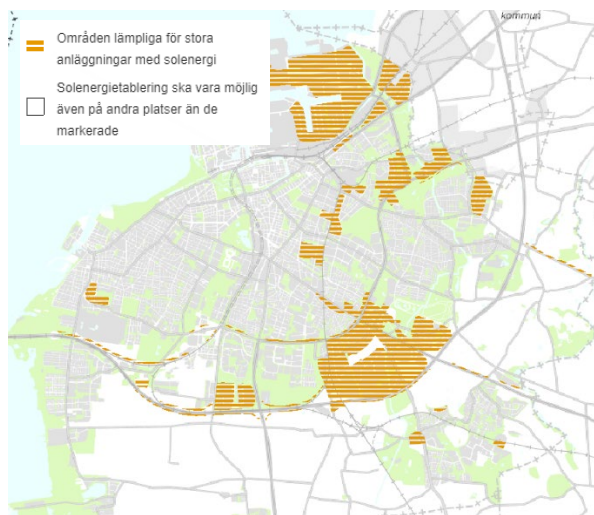
Vindkraft



Kartan visar prioriterade och lämpliga områden för större vindkraftsetableringar. Vindkraft är en viktig del av Malmös energiomställning. Valet av platser för större vindkraftsetableringar motiveras av genomförda landskapsbildsanalyser och av landskapets förutsättningar, hänsyn till vindförhållanden, naturvärden, boendestruktur och restriktioner som riktvärden ger avseende buller, skuggor och riskavstånd. Kulturmiljöintressen bedöms inte permanent påverkas negativt av vindkraftsetableringar då vindkraftverkens livslängd beräknas till ca 20 år och marken då går att återställa.

- Till havs ska utbyggnad i anslutning till existerande verk kring Lillgrund och en ny etableringsmöjlighet vid grundet Sjollen prioriteras. Sjollen har bedömts ha störst potential för vindkraft i Malmös havsområde och ett förverkligande bör samordnas med berörda kommuner och danska initiativ.
- Vindkraftverk ska företrädesvis uppföras i sammanhållna grupper så att visuella effekter i landskapet skapas.
- Vindkraftsetablering av mindre omfattning kan uppföras även i områden som inte markerats i kartan.
- Etablering av småskalig vindkraft i verksamhetsområden och blandad stadsbebyggelse ska anpassas till omgivande bebyggelse och funktioner.

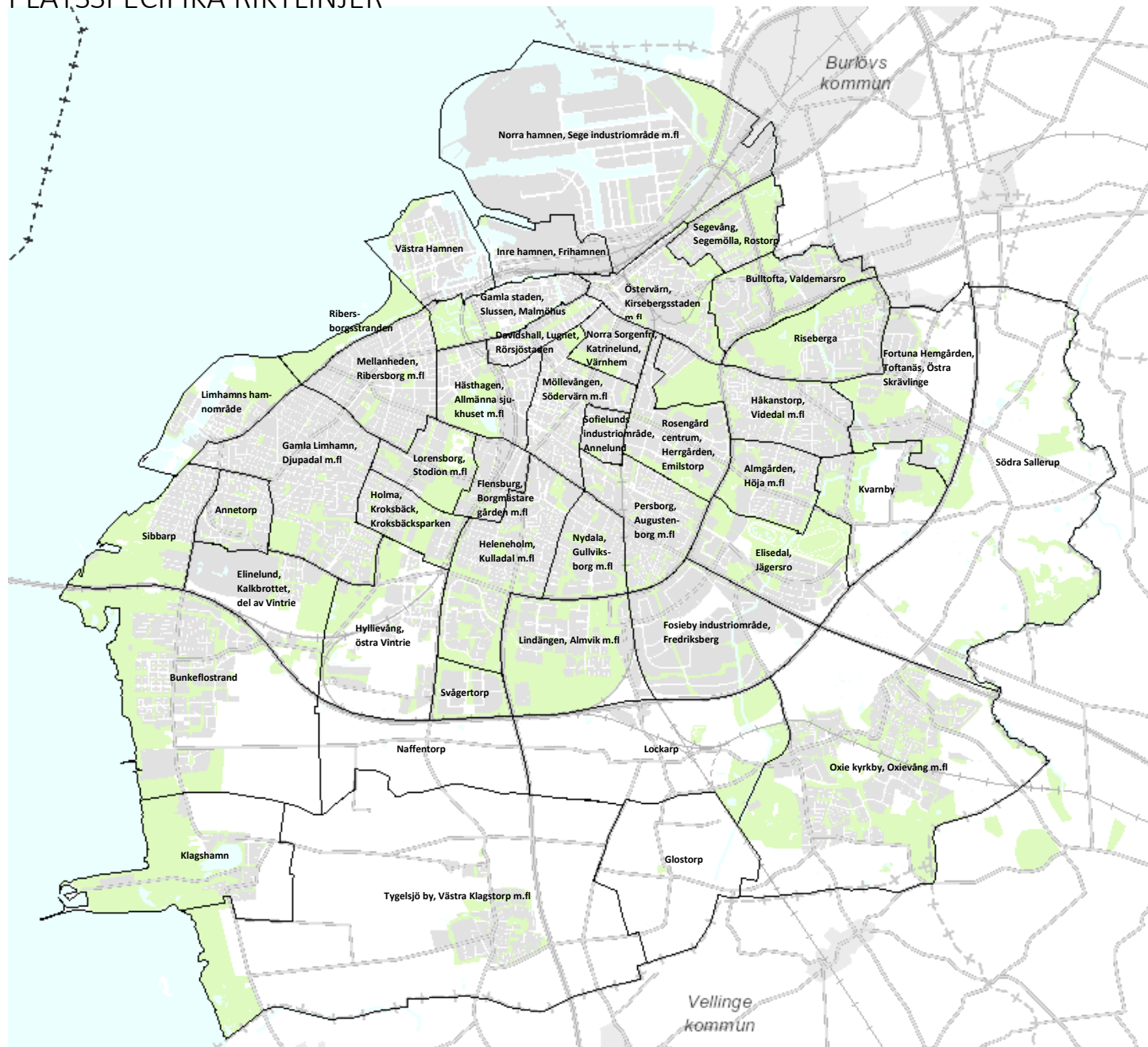
Solenergi



Solenergi är en viktig del av Malmös energiomställning. Verksamhetsområden och områden längs med större vägar och järnvägar är särskilt lämpliga för stora och medelstora solenergianläggningar. Solpaneler och solfångare är dock möjligt att applicera på de flesta typer av byggnader och kan integreras i byggnadernas arkitektur.

- Möjligheten att etablera solenergianläggningar ska tas tillvara i hela staden.
- Planering och utveckling av verksamhetsområden ska främja etablering av solenergianläggningar. Stora hårdgjorda ytor och tak gör dem särskilt lämpliga för solenergiproduktion.
- Längs större vägar och järnvägar ska outnyttjade ytor prioriteras för solenergianläggningar.
- På byggnader och anläggningar med högt arkitektoniskt värde, samt i områden som i översiktsplanen är markerade som *uppmärksamhetsområde för kulturhistoriskt värdefulla miljöer*, är varsamhet och god anpassning till byggnadens och omgivningens karaktär extra viktigt.
- Vid ny- och ombyggnad ska solenergianläggningar integrerade i byggnadens arkitektur eftersträvas.

PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER



Almgården, Höja m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 700 bostäder och ca 250 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Almgården, Höja, Stenkällan och Jägersro villastad. I delar av området finns förutsättningar för att tillföra ny bebyggelse.

- Förtätning ska främst ske utmed de större gatorna för att bidra till ett mer sammanhållet och levande gaturum. Längs Agnesfridsvägen ska ytor omfördelas för att gynna oskyddade trafikanter.
- Bättre och tydligare gång- och cykelkopplingar inom området och till omkringliggande områden ska skapas.
- Utbudet av detaljhandel och kollektivtrafik ska förbättras.
- Åtgärder för att minska buller i Ögårdsparken ska eftersträvas.

Annetorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2500 bostäder och ca 1000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdet Annetorp och norra delen av delområdet Kalkbrottet. Inom området finns utbyggnadsområdet *Annetorp* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). En succesiv omvandling av Annetorps verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse bidrar till att länka samman olika delar av Limhamn och att bättre knyta den nya bebyggelsen vid kalkbrottets norra kant till Limhamns centrum.

- Annetorps verksamhetsområde ska ges möjlighet att få ett mer varierat innehåll och omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Omvandlingen ska ske så att livskraftiga verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området.
- Möjlighet ska lämnas för att på sikt kunna leda trafiken från Annetorpsvägen in till Limhamns centrum via Krossverksgatan. Krossverksgatan ska då ges en stadsmässig karaktär och utrymme ska lämnas för kollektivtrafik med högre

kapacitet. De delar av Annetorpsvägen och Kalkbrottsgatan som avvecklas ska användas för ny bebyggelse eller nya parker.

- Vid omvandling av området ska kvartersstrukturen förändras så att den tydligare kopplas samman med angränsande områden.
- Planeringen ska ta hänsyn till områdets brist på park. I nord-sydlig riktning ska till exempel en grön koppling anläggas som knyter ihop Limhamns centrum med parkområdena runt Limhamns kalkbrott. Befintliga gröna kvaliteter ska utgöra grunden för en sådan koppling.
- Planeringen ska ta hänsyn till nedströms skyfallsproblematik.

Bulltofta, Valdemarsro

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området innehåller några mindre bostadsområden och ett stort sammanhängande verksamhetsområde. Tillsammans med Stora Bernstorp i Burlövs kommun kan ett sammanhängande verksamhetsområde utvecklas som också knyter an till de norra delarna av Toftanäs och Fortuna Hemgården.

- Bulltofta och Valdemarsro ska fortsätta utvecklas som ett av Malmöområdets största verksamhetsområden.
- Verksamhetsområdet ska förtätas med högre byggnader och nya byggnader på lågt utnyttjade hårdgjorda ytor.
- Verksamhetsområdet riktar sig främst till verksamheter inom kategorin Småindustri och service och till viss del inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Nya gröna och blå kvaliteter ska tillskapas. Stråket längs Risebergabäcken ska förstärkas och ges en ökad tillgänglighet.

Bunkeflostrand

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 1800 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Bunkeflostrand är en relativt ung bostadsort som med närheten till Öresundsbron och Hyllie station har mycket god tillgänglighet till omvärlden. Bunkeflostrand ska fortsätta utvecklas som boendeort med utvecklad service och hållbara transportmöjligheter. Inom området finns utbyggnadsområdena *Bunkeflostrand* och västra delen av *Ingvalla* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Utbyggnadsområdet *Bunkeflostrand* är en naturlig utvidgning av Bunkeflostrand som ger underlag för ökad lokal service som det idag finns ett underskott på i området.

Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds. Eftersom naturreservatet Bunkeflo strandängar både erbjuder höga naturvärden och rekreativsmöjligheter är strandängsmiljön och dess tillgängligheten särskilt viktigt att beakta vid utformning av skyddsåtgärder.

- Det öppna landskapet mellan Bunkeflostrand och Klagshamn ska bevaras så att tätorterna även fortsättningsvis uppfattas som åtskilda.
- Service- och handelsutbudet ska ges möjlighet att utvecklas, främst med en ny centrumetablering mellan Gottorpvägen och Gottorps allé.
- Norra Bunkeflostrand ska utvecklas med olika typer av bostäder och en relativt hög bebyggelsestäthet. Samtidigt ska det finnas utrymme för naturvärden, mötesplatser och rekreation. Den nya bebyggelsen ska vävas samman med den befintliga.
- Ett stort natur- och rekreativsområde ska anläggas öster om Bunkeflostrand. Området är en del av det ekostråk som förbinder staden med kusten och ska möjliggöra för rekreation. Området ska innehålla flera olika rum av varierande storlek och form och de inre delarna ska vara störningsfria från omgivningen.
- Ny bebyggelse ska samspela med natur- och rekreativsområdet, exempelvis genom att byggnaders entréer vänds mot grönområdet.
- Gottorps allé ska bevaras i sitt sammanhang. Borttagna delar av allén ska återskapas.
- Riktlinjer för utbyggnadsområdet Ingvalla finns under platsspecifika riktlinjer för Naffentorp.

Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området består av delområdena Davidshall (uppfört främst på 1920-talet), Lugnet (uppfört främst på 1970-talet) och Rörsjöstaden (uppfört främst i slutet av 1800-talet). Området rymmer många centralt belägna bostäder och ett viktigt rörelsestråk för gång och cykel längs Kungsgatan. I området finns få förtättningsmöjligheter.

- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Elinelund, Kalkbrottet, del av Vintrie

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 3000 bostäder och ca 1000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Elinelund, större delen av delområdet Kalkbrottet samt västra delen av delområdet Vintrie. Utbyggnad av blandad stadsbebyggelse pågår öster om Limhamns kalkbrott. I området finns naturreservatet och Natura 2000-området Limhamns kalkbrott med en värdefull fauna och flora. Ollebo & Almhov är två små närliggande verksamhetsområden i södra delen av området.

- Limhamns kalkbrotts potential som rekreativsområde ska tillvaratas utan att äventyra befintliga naturvärden.
- Naturvärden inom Natura 2000-området ska skyddas när närliggande områden exploateras. Hänsyn till dess unika miljöer ska tas när ny bebyggelse gestaltas. Gröna värden ska vara bärande i bebyggelseutvecklingen och tillkommande grönska ska utgå från Natura 2000-områdets unika biotoper.
- Ett lågt bilinnehav ska möjliggöras i området, bland annat genom utveckling av mobilitetshus med delningsfunktioner.
- Ny blandad stadsbebyggelse i området ska knytas bättre till sin omgivning, bland annat genom en ny gång- och cykelkoppling över Yttre Ringvägen samt

en ytterligare entré i västra delen av koloniområdet. En ytterligare entré till koloniområden bidrar också till att öka tillgängligheten för allmänheten.

- Verksamhetsområdena Ollebo & Almhov riktar sig främst mot verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Mellan de två verksamhetsområdena går det ekostråk som förbinder staden med kusten. Stråket ska värnas och vidareutvecklas så att dess sammanlänkande funktion säkerställs.

Elisedal, Jägersro

Förväntad utbyggnadskapacitet: 3500 bostäder och ca 600 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området innehåller idag främst verksamhetsområden och fritidsområden. Delar av Jägersro planeras att omvandlas från fritidsområde till blandad stadsbebyggelse och nuvarande travbana planeras att flyttas längre österut. Inom området finns utbyggnadsområdet *Jägersro* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Ny blandad stadsbebyggelse ska knytas samman med befintliga bostadsområden, fritidsområden och parker.
- Ny blandad stadsbebyggelse ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till hästverksamheter i närheten.
- I anslutning till Risebergabäcken ska park- och naturmark behållas och utvecklas för rekreation, dagvatten- och skyfallshantering.
- Jägersro centrum ska utvecklas till en regional handelsplats och kollektivtrafiknod. Kollektivtrafiknoden och centrumet ska utformas så att de samspelar och stärker områdets attraktivitet.
- I nordöstra delen av området ska en ny travbana planeras och byggas. Befintliga rekreativa och ekologiska värden värnas.
- Verksamhetsområdet i Elisedal, i östra delen av området, riktar sig främst till verksamheter inom kategorin Småindustri och service. Inom området ska även enstaka funktioner inom kategorierna Ytkrävande lager och tillverkning samt

Tekniska samhällsfunktioner kunna rymmas (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).

- Hänsyn till den gravhög som finns i Elisedal ska tas, exempelvis genom att skapa siktlinjer mot högen genom den nya bebyggelsen.
- Den befintliga delen av Elisedals verksamhetsområde ska ges möjlighet att moderniseras och förtätas genom högre byggnader och nya byggnader på lågt utnyttjade hårdgjorda ytor.
- En återvinningscentral ska etableras i Elisedals verksamhetsområde. Den ska utformas för ökat återbruk.

Flensburg, Borgmästaregården m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1200 bostäder och ca 1500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Flensburg, Borgmästaregården, Gröndal samt Södertorp. Inom området finns utbyggnadsområdet *Medeon* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). I Medeonområdet, mellan Pildammsvägen och Per Albin Hanssons väg, finns främst kunskapsintensivt företagande, utbildning, forskning och servicefunktioner kopplade till sjukhuset.

Som huvudgata mellan centrala Malmö och Hyllie har Pildammsvägen förutsättning att få ett stadsliv som binder samman de omgivande stadsdelarna med varandra. En kombination av slutna eller halvt slutna kvarter och öppen bebyggelse längs Pildammsvägen kan generera många bostäder och arbetsplatser. Genom att bygga på bland annat parkeringsplatser och impedimentytor längs vägen kan ett tätare men ändå fortsatt grönt gaturum skapas.

- Inom Medeonområdet ska plats ges för kunskapsintensivt företagande, utbildning, bostäder och servicefunktioner. Nya forskningsmiljöer ska kunna byggas som ger utvecklingsmöjligheter för den forskning som pågår inom sjukhuset och universitetet. En framtida utvidgning av sjukhusområdet inom området ska vid behov utredas.
- Nya öst-västliga kopplingar ska underlätta för rörelser genom Medeonområdet.

- Tillgängligheten till området ska förbättras genom fler in- och utfarter för biltrafik. Gator ska anpassas för låga hastigheter så att genomfartstrafik motverkas.
- Befintliga gröna rum ska bevaras och förädlas. En ny park ska anläggas i den södra delen av området.
- Potentialen att tillskapa ny bebyggelse på båda sidor om Pildammsvägen ska tas tillvara. Vid komplettering längs Pildammsvägen ska möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker tillvaratas.
- Hänsyn ska tas till befintlig grönska vid ombyggnad av Pildammsvägen. Plats för kompensationsåtgärder behöver studeras inom området.

Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 3500 bostäder och ca 5500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består av delområdena Fortuna Hemgården i öster, Toftanäs i väster och Östra Skrävlinge i söder. Fortuna Hemgården innehåller idag främst småskalig bebyggelse och jordbruksmark med inslag av växthusnäring, Toftanäs innehåller ett verksamhetsområde och ett handelsområde, och Östra Skrävlinge innehåller främst småskalig bebyggelse.

Fortuna Hemgården ska utvecklas till blandad stadsbebyggelse och verksamhetsområde. Inom området finns utbyggnadsområdena *Fortuna Hemgården Västra* och *Fortuna Hemgården Östra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Planering för verksamheter pågår i den östra delen, längs Yttre Ringvägen. Även Burlövs kommun planerar för verksamheter i angränsande områden.

- Kontakten med backlandskapet i öster ska stärkas med en ekopassage under Yttre Ringvägen.
- Fortuna Hemgården ska ha en grön identitet, som bygger vidare på den odlingshistoria som finns i området. Grönstrukturen i området ska kopplas samman med Husies övriga park- och naturområden. Genom hela området, från norr till söder, ska ett grönt stråk finnas med öppen dagvattenhantering och höga ekologiska och rekreativa kvaliteter.

- Fortuna Hemgården ska ha varierande bebyggelse typer och en högre bebyggelse täthet ska möjliggöras i anslutning till befintliga och nya huvudgator.
- Olika delar av framtidens Fortuna Hemgården ska integreras med varandra, exempelvis med ett nätverk av gator och cykelvägar. Topplocksgatan och Vevaxelsgatan ska förlängas österut genom området och Flansbjersvägen i Burlövs kommun ska sammanbindas med Hörakroksvägen.
- Sallerupsvägens gaturum ska ses över för att minska gatans barriärverkan.
- Befintliga byggnader och verksamheter i Fortuna Hemgården ska så långt som möjligt bevaras. I norr ska ny bebyggelse samspela med den gamla bystrukturen.
- Den östra delen av Fortuna Hemgården, längs Yttre Ringvägen, ska utgöras av ett verksamhetsområde. Verksamhetsområdet ska ha en hög bebyggelse täthet i relation till platsens läge och funktion. Verksamhetsområdet ska fungera som bullerskydd för bakomliggande bebyggelse. En mjuk övergång mellan verksamhetsområdet och den blandade stadsbebyggelsen ska skapas, exempelvis med icke störande verksamheter. En gränsszon ska innehålla park, icke störande verksamheter och bostäder där det bedöms möjligt.
- Verksamhetsområdet i Fortuna Hemgården riktar sig till verksamheter inom kategorin Småindustri och service i väster och kategorin Ytkrävande lager och tillverkning närmast Yttre Ringvägen (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Verksamhetsområdet i Toftanäs riktar sig till verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring etc (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Södra delen av Toftanäs ska utvecklas till ett stadsdelscentrum med torg och kommunal service och bättre integrering med närliggande områden.

Fosieby industriområde, Fredriksberg

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 2000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Delområdena Fosieby industriområde och Fredriksberg utgör tillsammans ett av Malmös största sammanhängande verksamhetsområden. Inom området finns utbyggnadsområdet *Fredriksberg* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Området har behov av bättre kollektivtrafikförsörjning och bättre tillgänglighet via cykelnätet. Behovet kommer att öka ytterligare när området byggs tätare och fler arbetsplatser tillskapas. Översiktsplanen föreslår en ny tågstation för persontrafik på Kontinentalbanan i nordvästra delen av området.

- Verksamhetsområdet riktar sig främst till verksamheter inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Området ska värnas som ett av Malmös största sammanhängande verksamhetsområden. Nya funktioner som kan lägga restriktioner för pågående störande eller farliga verksamheter ska inte tillåtas.
- Förtätning ska ske genom påbyggnader och att lågt utnyttjad mark, i första hand hårdgjorda ytor, tas i anspråk för ny bebyggelse.
- Malmö stad ska pröva nya arbetssätt som kan bidra till ett mer yteffektivt verksamhetsområde med fler arbetsplatser.
- Marken öster om den föreslagna stationen ska kvarstå för verksamhetsändamål tills stationsläget lagts fast och markanvändningsutredningar slutförts.
- Nya grönstråk ska utvecklas inom området, dels längs Risebergsbäcken, dels för att förbinda grönstråket längs Risebergabäcken med Lindängelund, Hyllie och kusten.
- Den kulturhistoriskt värdefulla miljön kring Fredriksbergs gård ska beaktas så att tillskott av ny bebyggelse bidrar till att utveckla dessa värden.
- Befintlig biologisk reningsanläggning vid Skogholms ängar ska ges möjlighet att utvecklas.

Gamla Limhamn, Djupadal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 300 arbetsplatser.

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Gamla Limhamn, Bellevue, Nya Bellevue, Rosenvång, Djupadal samt Hyllieby. Området domineras av bostäder, främst enbostadshus. Längs delar av Linnégatan/Erikslustsvägen, främst lokaliserat till den gamla dikessträckningen "Hylliediket" finns en svår problematik vid skyfall.

- Olika skyfallsåtgärder ska utredas med bakgrund av att det i området finns begränsad tillgång till allmän parkmark. En skyfallsgata i Erikslustsvägen via Tessins väg till Sergels väg är en tänkbar lösning. Förutom åtgärder som kommunen har rådighet över krävs åtgärder på kvartermark.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga gröna kopplingar till stora parker i närområdet.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Gamla staden, Slussen, Malmöhus

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 200 bostäder och få eller inga arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området utgör en stor del av Malmös stadskärna. I området finns få förtätningmöjligheter.

- De grönblå inslagen inom de bebyggda delarna ska öka. Krontäckningsgraden ska öka för att mildra värme-ö-effekter.
 - Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga kopplingar mot nya parker i Nyhamnen.
 - Östergatan, med dess förlängningar, ska utvecklas på gåendes- och cyklisters villkor för att skapa en naturlig förbindelse mellan Malmös östra delar och Gamla staden samt vidare mot Malmös västra delar.
 - Gamla staden ska knytas bättre till Västra Hamnen och Nyhamnen, bland annat genom nya gång- och cykelkopplingar över bangården.
 - Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.
-

Glostorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 2500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark och det framtida verksamhetsområdet *Glostorps vång* som också är ett utbyggnadsområde (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Glostorps vång har varit avsatt för industriändamål sedan 1960-talet (Generalplan för Oxie) och planer har funnits på att lokalisera en tågdepå för regiontåg. Läget motiveras bland annat av möjligheten till järnvägsanknuten verksamhet.

- Verksamhetsområdet Glostorps vång är främst avsett för järnvägsanknuten verksamhet inom kategorin Tekniska samhällsfunktioner. Området kan även rymma verksamheter som logistik och lager med behov av goda järnvägs- eller vägförbindelser inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Glostorps vång ska utformas så att minsta möjliga störning uppkommer på det flacka jordbrukslandskapet i väster som har höga kulturhistoriska värden.
- Gröna stråk genom området ska vidareutvecklas och utgöra en länk mellan Oxie och Åkerlandskapet.
- Risebergabäcken ska bibehållas som öppet vatten även om det kan medföra en omläggning av bäcken.

Heleneholm, Kulladal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 1500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Heleneholm, Eriksfält, Västra Söderkulla, Kulladal och Lindeborg. Inom området finns olika områden med enbostadshus och flerbostadshus. En stor del av utbyggnadskapaciteten finns i områdets norra del där också utbyggnadsområdet *Heleneholm* finns (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Området mellan Heleneholmsstigen och Trelleborgsvägen ska förtätas med fler bostäder och arbetsplatser.
- Potentialen att tillskapa ny bebyggelse på båda sidor om Pildammsvägen ska tas tillvara. Vid komplettering längs Pildammsvägen ska möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker tillvaratas.
- Kulladal och Gröndal, öster om Pildammsvägen, ska ges en förbättrad koppling till Kroksbäcksparken.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga gröna kopplingar till stora parker i närområdet.

Holma, Kroksbäck, Kroksbäcksparken

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 1000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

I området finns ett större område med enbostadshus och två större områden med flerbostadshus. Inom området finns utbyggnadsområdet *Kroksbäck* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Det geografiska läget på gångavstånd från Hyllie station och den stadsdel som växer upp runt stationen har gett nya förutsättningar för utveckling i området.

- En större funktionsblandning med inslag av arbetsplatser, service och mötesplatser (samlingslokaler, grönytor, lekplatser, torg) ska möjliggöras. En större variation av boendeformer och upplåtelseformer ska eftersträvas.
- Förtätning med ny stadsbebyggelse ska ske längs Lorensborgsgatan och Pildammsvägen. Möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker ska tillvaratas. Mindre bebyggelse tillägg kan tillåtas inom den befintliga kvartersstrukturen.
- Befintliga bilfria miljöer ska i så stor utsträckning som möjligt förbli bilfria.
- Området ska kopplas bättre till sina omgivningar med hjälp av nya och förstärkta stråk i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Pildammsvägens och Lorensborgsgatans barriäreffekter ska minskas.
- Kroksbäcksparkens kvaliteter för rekreation och naturvärden ska vidareutvecklas.

Hyllievång, östra Vintrie

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 10000 bostäder och ca 11000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdet Hyllievång samt den östra delen av delområdet Vintrie. Inom området finns utbyggnadsområdena *Hyllie Västra*, *Hyllie Södra*, *Vintrie* samt *Vintrie Västra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). För delar av området gäller Översiktsplan för Södra Hyllie - fördjupning av Översiktsplan för Malmö - antagen av kommunfullmäktige 2018-05-31 (mer information finns under *Plandokument* i kartan).

I området finns Hyllie station med goda tågförbindelser och regionalt intressanta målpunkter, som Malmö Arena, Malmömassan och Emporia. Runt stationen växer en ny stadsdel fram med bostäder, kontor, handel, service etc. I den södra delen av området finns Bunkeflo by och Vintrie by samt jordbruksmark som ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Omvandlingen av jordbruksmark motiveras av det stationsnära läget.

- Ny bebyggelse i söder ska ges ett medvetet möte med Söderslätt så att Hyllie hela tiden har en framsida mot söder. Det förankrar utbyggnaden på platsen och i dess historia.
- Ny småhusbebyggelse ska tillåtas i anslutning till Vintriegården och Erlandsro gård förutsatt att den anpassas och utvecklar befintlig kulturmiljö.
- Centrala Hyllies kvartersstruktur ska i söder och väster kompletteras med andra bebyggelsestrukturer, i syfte att skapa ett varierat bostadsutbud i Hyllie.
- Ny bebyggelse ska utformas så att det blir lätt för gång- och cykeltrafikanter att nå Hyllie station.
- Förtätning med ny stadsbebyggelse ska ske på båda sidorna om Pildammsvägen och Annetorpsvägen. Möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker tillvaratas.
- Området ska kopplas bättre till sina omgivningar med hjälp av nya och förstärkta stråk i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Pildammsvägens, Annetorpsvägens och Lorensborgsgatans barriäreffekter ska minskas.
- Ytor för skydd mot buller från Yttre ringvägen ska finnas.

- Söder om järnvägen ska en ny idrottsplats anläggas.
- Ytor för fördröjning av dagvatten och vatten vid skyfall ska säkras tidigt i utbyggnaden så att dagvattensystemet nedströms inte belastas ytterligare.
- Kulturmiljön i och runt Bunkeflo by ska värnas i den fortsatta utvecklingen av Hyllie.
- En obruten siktlinje ska säkerställas mellan Vintrie by och Vintriegården.
- Hyllie ska fortsatt vara en föregångare för klimatsmart stadsbyggande i enlighet med Klimatkontraktets ambitioner. Det innebär bland annat att Hyllie ska ge plats för pilotprojekt inom hållbarhet.
- Åtgärder ska vidtas för att säkra tillgång till park och natur, enligt grönmodellen, i hela området.

Håkanstorp, Videdal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Håkanstorp, Östra Kyrkogården, Videdal samt Virentofta. Bebyggelsen består främst av enbostadshus och förtätningensmöjligheterna är små.

- Sallerupsvägens gaturum ska ses över för att minska gatans barriärverkan.

Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1400 bostäder och ca 1000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Kronprinsen, Hästhagen, Fågelbacken, Kronborg, Teatern, Rådmansvången, Allmänna sjukhuset samt Pildammsparken. Området är en del av det centrala Malmö och rymmer en stor variation av funktioner med flerbostadshus, service, handel och kontor. Pildammsparken och sjukhusområdet är dominerande inslag i området. Områdets förtätningspotential är koncentrerad kring

Hästhagens IP, Simhallsbadet och station Triangelns södra uppgång. Inom området finns utbyggnadsområdena *Hästhagen* samt *Triangeln* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Vid förtätning av Hästhagens IP ska idrottsplatsen finnas kvar. Störningar kopplade till idrottsplatsen ska då beaktas.
- Sjukhusområdet rymmer en av regionens allra viktigaste funktioner och Skånes universitetssjukhus verksamhet ska säkerställas.
- Sjukhusområdet ska bättre integreras med omgivningen. Det ska bland annat ske med genomgående gång- och cykelvägar, nya gatuanslutningar till omgivande gatunät och genom att orientera byggnadernas entréer mot omkringliggande gatunät.
- Sjukhusområdets kontakt med Pildammsparken ska förbättras, till exempel genom att trafiktempot på Pildammsvägen sänks och säkra korsningspunkter för gående skapas.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Inre Hamnen, Frihamnen

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 8000 bostäder och ca 18000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området är idag till stor del ett verksamhetsområde som är under omvandling till blandad stadsbebyggelse i enlighet med Översiktsplan för Nyhamnen - fördjupning av Översiktsplan för Malmö - antagen av kommunfullmäktige 2019-12-19 (mer information finns under *Plandokument* i kartan). Inom området finns utbyggnadsområdena *Nyhamnen Västra* samt *Nyhamnen Östra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

Klagshamn

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 250 arbetsplatser.

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Klagshamn är en bostadsort med främst enbostadshus och närhet till jordbrukslandskap och natur. Inom området finns utbyggnadsområdet *Klagshamn* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Utbyggnaden av Klagshamn är en naturlig utvidgning av byn som behövs för att, förutom att tillgodose den förväntade befolkningsökningen, även ge underlag för lokal service som det finns ett underskott på i området idag.

Fram till 1938 bröts kalksten i två kalkbrott och överskottsmaterial användes för att anlägga Klagshamnsudden. Kalkbrotten är idag vattenfyllda dammar och utgör tillsammans med en stor del av Klagshamnsudden ett naturreservat. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

- Ny bebyggelse längs lokalgator och huvudgator ska så långt möjligt utformas med entréer mot gatan. Trädplanteringar och möjligheter till kantstensparkering ska eftersträvas längs gatorna.
 - Servicefunktioner ska möjliggöras i anslutning till mötesplatser och rörelsestråk.
 - En viktig aspekt i det fortsatta planeringsarbetet är att förbättra kollektivtrafikförsörjningen.
 - Trafiksituationen i Klagshamn, främst längs Borrebackevägen, ska förbättras och nya gatuanslutningar ska utredas både i öst-västlig riktning norr om Klagshamn samt i nord-sydlig riktning mellan Borrebackevägen och Naffentorpsvägen.
 - Bebyggelse ska finnas på båda sidor längs den föreslagna öst-västliga huvudgatan. De existerande gårdarna Hermanstorp och Dalhem ska bevaras och deras samband med jordbrukslandskapet bibehållas.
 - Planering av området öster om Slättängsvägen och vid Nygårdsvägen ska genomföras samlat för att skapa en god livsmiljö som knyter väl an till omgivningen. En fortsatt utveckling av orten på längre sikt ska beaktas.
 - Tillgänglighet till rekreationsområdet på Klagshamnsudden ska bevaras och vidareutvecklas.
 - Siktlinjer mellan Öresund och jordbrukslandskapet norr och söder om Klagshamn ska bibehållas.
-

Kvarnby

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 1500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området har med sitt läge på gränsen till backlandskapet, med Husie kyrka, Kvarnby by och Husie mosses vildhet en särprägel i Malmö. I flera delar av området finns höga naturvärden. Stora delar av området planeras att på lång sikt omvandlas till naturområde, blandad stadsbebyggelse och ett verksamhetsområde. Inom området finns utbyggnadsområdena *Kvarnbyvägen*, *Husievägen*, *LV4* samt *Kvarby & Marklunda* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Områdets utpräglad gröna karaktär ska vidareutvecklas när ny bebyggelse tillkommer. Ny bebyggelse längs Kvarnbyvägen och Husie kyrkoväg ska utformas så att visuell och fysisk kontakt med närliggande gröna områden tillvaratas. Husie mosses ekologiska och rekreativa värden ska värnas och utvecklas.
- Husie mosse ska utvidgas österut till Kvarnbyvägen för att skapa ett stort sammanhängande naturområde. Ekologiska och rekreativa värden ska värnas och utvecklas.
- Amiralsgatan ska bli ett viktigt framtida kollektivtrafikstråk och en hög bebyggelsetäthet längs gatan ska eftersträvas. Ny blandad stadsbebyggelse ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till närliggande hästverksamheter.
- Ellenborgsvägen ska kunna förlängas österut till Kvarnbyvägen för att möjliggöra effektivare kollektivtrafikförsörjning av området öster om Husie mosse.
- Förbättrade cykel- och promenadvägar samt gröna stråk mellan den omgivande staden, Kvarnby och landskapet ska möjliggöra att fler kan ta del av platsens kvaliteter. Längs Risebergabäcken ska ett grönt stråk vidareutvecklas. Ekopassagen under Yttre Ringvägen i områdets södra del ska vidareutvecklas som länk ut mot jordbrukslandskapet.
- Ny lokalisering för Husiegårds idrottsplats ska utredas i området.
- Tillägg till Kvarnby by ska ske med stor varsamhet och med beaktande av den ursprungliga bymiljön.

- Det framtida verksamhetsområdet ska i första hand vända sig till verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Tekniska samhällsfunktioner (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Inom det framtida verksamhetsområdet ska en depå för kollektivtrafik kunna anläggas. Motorstadion ska på längre sikt eventuellt flyttas och lämna plats för ytterligare verksamhetsytor.

Limhamns hamnområde

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 100 arbetsplatser.

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Limhamns hamnområde har vuxit med ett stort antal bostäder under 2010-talet. Inom området finns möjlighet att utveckla Malmös potential för havs- och kustberoende fritidsaktiviteter. Norra delen av Ön utgör på sikt en strategisk resurs för havsnära bostäder. Inom området finns utbyggnadsområdet *Ön Norra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Höga naturvärden och förekomst av markföroreningar utgör särskilda förutsättningar för omvandling av platsen. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

- Möjlighet till ytterligare utfyllnad i anslutning till Öns nordvästra del ska utredas.
- I den norra delen av Ön ska framtida bebyggelse kombineras med att öppna ytor med höga naturvärden bibehålls för biologisk mångfald, rekreation och fritidsaktiviteter. Platsens lämplighet för en publik byggnad ska utredas.
- En ny förbindelse för gång-, cykel- och kollektivtrafik mellan norra Ön och Vaktgatan ska byggas. Förbindelsen ska inte försämra hamnbassängens förutsättningar att utvecklas som aktivt vattenrum.
- Ökad vattengenomströmning under den befintliga bron till Ön ska möjliggöras för att åstadkomma en förbättrad vattenkvalitet i hamnbassängen.

Lindängen, Almvik m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 1000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Lindängen, Almvik, Fosieby och Kastanjegården. Området är omgärdat av stora infrastrukturella barriärer. Det finns ett stort antal flerbostadshus och inslag av enbostadshus. Inom området finns utbyggnadsområdet *Lindängen* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Översiktsplanen föreslår en ny tågstation för persontrafik på Kontinentalbanan i nordöstra delen av området.

- Området ska kompletteras med varierande bostadstyper, arbetsplatser, utbildning och servicefunktioner. Tillskott av ny bebyggelse ska möjliggöras framför allt utmed de stora gatorna.
- Med ny bebyggelse, fler och tydligare kopplingar och lägre trafiktempo ska Munkhättegatans och Lindängsvägens barriäreffekter minskas. Gaturummen ska utformas så att de fungerar bättre som mötesplatser och bidra till ökad trygghet. Även de större barriärerna Trelleborgsvägen, Kontinentalbanan och Inre Ringvägen ska på olika sätt överbryggas för att bättre koppla samman området med andra delar av staden.
- Områdets gröna karaktär ska fortsätta utvecklas för att möta den ökande befolkningens rekreativa behov. Det ska ske med högre kvalitet på parkerna, planteringar i gaturummen, samt tydligare kopplingar mellan park- och rekreationsområdet Lindängelund och övriga delar av Lindängen.
- Framtida markanvändning och kopplingar till omgivande stadsdelar kring stationsläget ska utredas med målsättningen att optimalt utnyttja stationens möjligheter att utveckla området. Möjligheten att avveckla Fosieby trafikplats till förmån för ny markanvändning ska beaktas och utredas.
- Lindängen centrum ska ges möjlighet att utvidgas och vidareutvecklas. Serviceutbudet ska stödjas bland annat genom en upprustning av närmiljön. Den slutna torgmiljön ska göras mer utåtriktad.
- Inom delområdet Almvik finns ett nytt verksamhetsområde utpekad där den norra delen främst riktar sig till verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets*

markanvändning i länken nedan). I den södra delen ska plats säkerställas för en depå för kollektivtrafik. En etablering av en depå skulle innebära att Lindängelundsvägen behöver flyttas österut.

- Etablering av en Park & Ride-anläggning ska undersökas i anslutning till kollektivtrafikhållplats vid Trelleborgsvägens infart.

Lockarp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 100 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark och ett verksamhetsområde som är beläget mellan tre järnvägar.

- Verksamhetsområdet riktar sig främst till inom kategorierna Småindustri och service (nordöstra delen) samt Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan). Den sydöstra delen av verksamhetsområdet Lockarp ska reserveras för en kollektivtrafikdepå. En stor gasledning gör det svårt att uppföra varaktiga byggnader där, men uppställningsplats för fordon och liknande är möjligt.
- Gröna stråk genom området ska vidareutvecklas och utgöra en länk mellan staden och jordbrukslandskapet.

Lorensborg, Stadion m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 700 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Lorensborg, Bellevuegården, Stadion samt Ärtholmen. Inom området finns utbyggnadsområdet *Lorensborg och Bellevuegården* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Lorensborg och Bellevuegården domineras av flerbostadshus från 1960-talet. Planer finns för förtätning inom området.

Stadionområdet har sedan 1950-talet varit en väsentlig del av Malmös idrottsliv. Området har ständigt utvecklats och förändrats och ska fortsatt vara en plats för idrott

och utbildning. Förnyelsen av området baseras på att den gamla arenan, Malmö Stadion, rivs.

- Området runt Lorensborgsgatan ska förtätas med flerbostadshus, enbostadshus, arbetsplatser och service. Förtätning ska främst ske utmed gator för att bidra till ett mer levande gaturum och koppla bebyggelsen bättre till kollektivtrafikens stråk. Bebyggelsens entréer ska orienteras mot närliggande gator.
- De stora halvöppna gårdarna som ansluter till parkerna är av ett stort värde i området och förtätning ska ske med hänsyn till det.
- Hänsyn ska tas till befintlig grönska, inklusive biotopskyddad allé, vid ombyggnad av Lorensborgsgatan. Plats för kompensationsåtgärder behöver studeras inom området.
- Stora och små park- och grönytor ska bevaras. Ärtholmsparken ska utvecklas.
- Befintliga noder med närservice ska stödjas och utvecklas.
- Samlade ytor för nya förskolor och grundskolor saknas i området och ska studeras i ett större sammanhang.
- Gröna kvaliteter och samband inom Stadionområdet ska utvecklas och stärkas, bland annat genom att omgivande parkstråk bevaras och utvecklas.
- Eric Perssons väg ska utvecklas som huvudstråk för gång och cykel.
- Nya mötesplatser för idrott, evenemang och hälsa ska skapas inom Stadionområdet.
- Utbyggnad av Stadionområdet ska ske etappvis.
- Stadionområdet ska göras mer tillgängligt för malmöborna, bland annat genom att skapa trygga stråk och nya mötesplatser.

Mellanheden, Ribersborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 100 bostäder och få eller inga arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Västra innerstaden inkluderar delområdena Västervång, Fridhem, Ribersborg, Rönneholm, Dammfri, Mellanheden och Solbacken. Inom området finns olika områden med enbostadshus och flerbostadshus. Längs delar av Linnégatan/Erikslustsvägen,

främst lokaliserat till den gamla dikessträckningen "Hylliediket" finns en svår problematik vid skyfall.

- Olika skyfallsåtgärder ska utredas med bakgrund av att det i området finns begränsad tillgång till allmän parkmark. En skyfallsgata i Erikslustvägen via Tessins väg till Sergels väg är en tänkbar lösning. Förutom åtgärder som kommunen har rådighet över krävs åtgärder på kvartersmark.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Möllevången, Södervärn m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 600 bostäder och ca 250 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Västra Sorgenfri, Östra Sorgenfri, Möllevången, Norra Sofielund, Södra Sofielund samt Södervärn. Området är en central del av Malmö som domineras av flerbostadshus och service/handel.

- De gröna inslagen inom de bebyggda delarna ska öka. Krontäckningsgraden ska öka för att mildra värme-ö-effekter.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Naffentorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 2500 arbetsplatser

Tillgång till park- och natur: Uppgift saknas

Den del av Naffentorp som ligger omedelbart söder om Svågertorps station och sydöst om Naffentorps trafikplats kallas Petersborg. Läget innebär en närhet till Köpenhamns flygplats som innebär en mycket central position i förhållande till omvärlden. Området ska därför utredas som ett framtida stationsnära utbyggnadsområde för att staden på sikt ska kunna möta en fortsatt befolkningsökning.

I västra delen pekas det framtida verksamhetsområdet *Ingvalla* ut som också är ett utbyggnadsområde (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Områdets

läge är vid en framtida av- och påfart till Yttre Ringvägen vilket ger god tillgänglighet och innebär ett bra skyltläge. Här finns potential för relativt personalintensiva verksamheter med hög andel kontor och behov av strategiskt läge.

- Petersborgs framtida användning ska utredas vidare utifrån målsättningen att områdets potential ska tillvaratas på ett sätt som på bästa sätt gynnar Malmö utveckling.
- Möjligheter att nyttja marken närmast söder om Yttre Ringvägen för vindkraft eller solenergi ska utredas och vägas mot andra markanvändningsintressen på kort och lång sikt.
- Verksamhetsområdet Ingvalla riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan) med hög andel kontor.
- Ingvalla ska ha en hög bebyggelsetäthet och utformas så att en attraktiv miljö skapas. Anslutning från Vintrie trafikplats behöver skapas och kollektivtrafikförsörjningen förbättras. Lorensborgsgatan ska förlängas till Naffentorpsvägen och utgöra västlig gräns för Ingvalla.

Norra hamnen, Sege industriområde m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området inkluderar delområdena Norra hamnen, Oljehamnen, Mellersta hamnen, Östra hamnen, Spillepengen samt Sege industriområde.

Hamnfunktionerna är viktiga för staden och dess framtida utveckling.

Hamnverksamheten drivs av CMP, ett av Malmö stad, Köpenhamns kommun och privata aktörer samägt bolag. Framtidens hamnar måste klara mötet mellan sjöfart, järnväg och lastbil på ett effektivt sätt. I hamnområdet finns också betydande energiproduktion och andra storskaliga och störande verksamheter som är viktiga för kommunen och regionen. Kryssningstrafik med passagerare är en växande verksamhet som väntas få stor betydelse för städernas besöksnäringar. Flera platser i hamnen har höga naturvärden. Hamnen behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

Kommungränsen går tvärs igenom Spillepengens rekreationsområde som har höga naturvärden och stor potential för rekreation och friluftsliv.

Översvämningsproblematik i anslutning till Sege å är en angelägenhet för såväl Malmö stad som Burlövs kommun. Området kommer att utsättas för påverkan av höjda havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

- Norra hamnen, Oljehamnen och de norra delarna av Mellersta hamnen och Östra hamnen ska säkras för verksamheter inom kategorin Hamnanknuten verksamhet. Övriga delar om området riktar sig främst till verksamheter inom kategorierna Ytkrävande lager och tillverkning samt Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Området ska fortsatt vara ett av Malmöområdets största sammanhållna verksamhetsområden.
- Malmö hamn ska kunna stärka Malmö näringsliv med trimodala lösningar för gods som hanteras över kaj (järnväg, väg och sjöfart). Området vid Lappögatan ska reserveras för en ankomst- och avgångsbangård.
- De verksamheter som är mest störande, ytkrävande eller medför stora risker för omgivningen ska lokaliseras så långt norrut som möjligt i hamnområdet.
- Reservat ska lämnas för en vägförbindelse som sammanbinder Västra Hamnen med Mellersta hamnen.
- En ny utfyllnad av havet väster om Norra hamnen ska ge ytterligare expansionsmöjligheter för hamnanknuten verksamhet. Möjligheten att skydda hamnen med vågbrytare ska studeras. De nya utfyllnaderna ska miljökonsekvensbedömmas och utföras så att till exempel påverkan på Lommabukten minimeras.
- En ny kombinerad väg- och järnvägsbro ska kunna anläggas över Industrihamnsrännan så att Mellersta hamnen knyts samman med Norra hamnen.
- Oljehamnens område ska kunna utvidgas söderut mot Lappögatan.
- Inom hamnområdet ska gång- och cykelvägnätet utvecklas, och på sikt även kollektivtrafikförsörjningen. Även förbindelserna mot Lomma och Burlövs kommun ska göras attraktivare. Möjlighet ska lämnas för att på lång sikt åstadkomma gång- och cykelförbindelser över Frihamnsbassängen.

- Hamnområdet lämpar sig väl för energiproduktion i form av exempelvis solenergi och biogasanläggningar. Längs kustlinjen i nordväst ska vindkraft möjliggöras. Vindkraft kan även uppföras inom andra områden i Malmö hamn på hamnverksamheternas villkor.
- I Spillepensområdets södra kant, direkt norr om Sege å, finns ett verksamhetsområde som i nuläget är övningsområde för Räddningstjänsten SYD. I det fall den nuvarande användningen upphör ska området tas i anspråk för fritidsändamål.
- Sege industriområde, på gränsen mot Burlövs kommun, riktar sig främst mot verksamheter inom kategorierna Småindustri och service samt Ytkrävande lager och tillverkning (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Vid nya etableringar i de delar av verksamhetsområdet som gränsar mot Burlövs kommun ska verksamheter som innebär skyddsavstånd över kommungränsen undvikas.

Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 3000 bostäder och ca 1500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Tydlig brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Delar av området utgör Malmös äldsta verksamhetsområde. Sedan 1970-talet har många verksamheter avvecklats och industribyggnader rivits. Planering och byggande av främst bostäder pågår och området är på väg att utvecklas till att bli en integrerad del av innerstaden. Inom området finns utbyggnadsområdena *Norra Sorgenfri* samt *Norra Sorgenfri II* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Området ska successivt övergå till blandad stadsbebyggelse. Omvandlingen ska ske så att livskraftiga verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området vilket kan innebära begränsningar för bland annat bostadsbyggande, förskolor, samlingslokaler med mera.
- Mångfald, småskalighet och variation ska utgöra kärnvärden vid omvandlingen. De storskaliga kvarteren ska delas upp i mindre enheter. Bottenvåningar i strategiska lägen ska kunna rymma utåtriktade funktioner.

- Befintliga industribyggnader med högt arkitektoniskt värde ska bevaras för att stärka områdets karaktär och identitet.
- Torg och parker ska lokaliseras inom området. Avsaknaden av en stor park i stadsdelen gör det angeläget att skapa attraktiva gröna stråk till stadens stora parker. Möjligheten att förbättra tillgängligheten och användbarheten av kyrkogårdarna för rekreation ska studeras.
- Industrigatan ska utvecklas till ett stråk som med utåtriktade verksamheter binder samman stadens centrum med östra Malmö.
- Genom ett väl utvecklat cykelvägnät och attraktiva gaturum ska fotgängare och cyklister ges särskild uppmärksamhet.
- Kontinentalbanans barriärverkan ska mildras genom att utveckla ett grönt gång- och cykelstråk som sammanbinder Östra kyrkogården med S:t Pauli kyrkogårdar.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Nydala, Gullviksborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 200 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Almhög, Nydala, Gullviksborg, Hermodsdal samt Östra Söderkulla. Inom området finns utbyggnadsområdet *Eriksfältsgatan* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Bebyggelsen är grupperad kring ett stråk av parkrum och mindre stadsdelscentrum. Det gröna stråket utgör en del av det större Lindängestråket.

- Området ska kompletteras med olika bostadstyper, arbetsplatser, utbildningsplatser och servicefunktioner. Tillskott av ny bebyggelse ska möjliggöras framför allt utmed de stora gatorna.
- Med ny bebyggelse, fler och tydliga kopplingar samt lägre trafiktempo ska Munkhättegatans och Eriksfältsgatans barriäreffekter minskas. Gaturummen ska utformas så att de fungerar bättre som mötesplatser och bidra till ökad trygghet. Även Kontinentalbanan och Inre Ringvägen ska på olika sätt överbyggas för att bättre koppla samman området med andra delar av staden.

- Torg och mindre stadsdelscentrum ska ges möjlighet att vidareutvecklas. Serviceutbudet ska stödjas bland annat genom en upprustning av närmiljöerna.
- Fosiestråkets gröna karaktär ska fortsätta utvecklas för att möta den ökande befolkningens rekreativa behov, exempelvis genom krav på högre kvalitet i parkerna, planteringar i gaturummen, samt tydligare kopplingar till stora parker i omkringliggande områden.

Oxie kyrkby, Oxievång m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 800 bostäder och ca 300 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Oxie kyrkby, Oxievång, Käglinge, Kristineberg, Toarp samt Kungshög och består till största del av enbostadshus. Centralt i området finns en tågstation, Oxie station, och med utökad tågtrafik på Ystadbanan och Citytunneln har området fått ett mer strategiskt läge i regionen.

Samhället bestod ursprungligen av flera byar vilket fortfarande kan uppfattas i bebyggelsestrukturen. Stora delar av området har god tillgång till fritidsområden och gröna kvaliteter. Nya områden för blandad stadsbebyggelse och verksamhetsområden i utkanten av tätorten innebär en naturlig utvidgning av tätorten som ger bättre underlag för service ett levande näringsliv som möjliggör fler arbetstillfällen i området.

- Området ska fortsatt vara bebyggelsemässigt skilt från övriga staden med ett i huvudsak oexploaterat kulturlandskap.
- Oxie centrum ska stärkas, bland annat genom en förlängning av Tegelbruksvägen till Svedalavägen, samt genom att delar av Galgebacken omvandlas till blandad stadsbebyggelse.
- Området ska kompletteras med varierande bostadstyper och ett större inslag av arbetstillfällen ska eftersträvas.
- Områdets parker ska stärkas som mötesplatser.
- Området ska bättre kopplas till omkringliggande landskap, bland annat genom nya passager under väg E65.

- Framtida användning av området i anslutning till stationen ska utredas vidare utifrån förutsättningen att platsens potential ska tillvaratas på ett sätt som på bästa sätt gynnar Malmös utveckling.
- I området finns flera mindre verksamhetsområden som främst riktar sig mot verksamheter inom kategorin Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).

Persborg, Augustenborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 300 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Augustenborg, Lönngården, Persborg, Västra Kattarp, Hindby samt Gullvik som innehåller ett stort antal bostäder, både enbostadshus och flerbostadshus. I området finns en station, Persborg, och runt stationen finns en stor förtätningspotential och utbyggnadsområdet *Persborg* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Ett verksamhetsområde sträcker sig längs Ystadvägen och norrut längs Inre Ringvägen.

- Persborg station ska vidareutvecklas som en viktig nod i sydöstra Malmö. Området i anslutning till Persborg station ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse med kontor, handel, service och varierade bostadskvarter med lugna gårdsrum.
- Trafiksäkra, gena och prioriterade cykelvägar som tydligt kopplar omgivningen till stationen ska tillföras.
- Ett lågt bilinnehav ska eftersträvas i området, bland annat genom utveckling av mobilitetshus med delningsfunktioner.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga gröna kopplingar till parker i närområdet.
- Verksamhetsområdet längs Ystadvägen riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring, etc. (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Ribersborgsstranden

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Ribersborgsstranden är ett viktigt rekreativområde för både malmöbor och besökare i staden och utgör en viktig del av Malmös identitet som kuststad. Området innanför stranden behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

- Ribersborgsstrandens funktion som rekreativområde ska vidareutvecklas med försiktighet och med hänsyn till områdets nuvarande kvaliteter.

Riseberga

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Riseberga består av främst av Bulltofta rekreativområde och bostäder i form av enbostadshus.

- Bulltofta rekreativområde ska fortsätta utvecklas som ett av Malmös största natur- och rekreativområden.
- Sallerupsvägens gaturum ska ses över för att minska gatans barriärverkan.

Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m. fl.

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2500 bostäder och ca 1500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Törnrosen, Örtagården, Herrgården, Rosengård Centrum, Kryddgården, Apelgården samt Emilstorp. Inom området finns utbyggnadsområdet *Amiralsstaden* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). En ny tågstation, Rosengårds station, mellan Rosengård och Annelund ger stora möjligheter och drivkrafter för stadsutveckling i området. De kommunala satsningarna i

området samlar sig under namnet Amiralsstaden och är en process som kommer att löpa under lång tid. Det övergripande syftet är att med fysisk stadsutveckling även förbättra sociala och hälsomässiga förhållanden.

- Fler bostäder och bostadstyper, arbetsplatser och service samt nya platsbildningar, mötesplatser och parker ska skapas.
- Förtätning ska i första hand ske på parkeringsplatser och impedimentytor.
- Gröna kvaliteter ska värnas och utvecklas och intrycket av gröna områden behållas.
- Amiralsgatan ska omvandlas till ett mer stadsmässigt gaturum med lägre hastigheter, korsningar i plan och med både bostäder och verksamheter med entréer från gatan. Dagvattenhanteringen ska säkerställas genom bland annat träd och regnbäddar.
- Korsningspunkter med cirka 150 meters mellanrum på Amiralsgatan ska eftersträvas. Busstrafik ska prioriteras genom korsningar.
- Att öka den fria höjden under cykelbroarna som korsar Adlerfelts väg och Frölichs väg ska utredas, för att större fordon ska kunna köra in i området och därmed skapa bättre förutsättningar för bland annat en mer hållbar avfallshantering.
- Utformningen av Amiralsgatan ska ta hänsyn till behov av framkomlighet för näringslivets transporter mellan verksamhetsområdena och Inre Ringvägen. Alternativa vägar för de tunga transporter som idag tillåts längs Amiralsgatan ska utredas. Beslut om sådana transportvägar in till Emilstorps verksamhetsområde ska fattas innan investeringar genomförs av infrastrukturen.
- Verksamhetsområdet i Emilstorp ska rymma verksamheter inom kategorierna Volymhandel och besöksnäring, etc. samt Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).

Segevång, Segemölla, Rostorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 600 bostäder och få eller inga arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Inom området finns olika områden med enbostadshus och flerbostadshus samt den tidigare institutionsmiljön Sege park som är under omvandling till blandad stadsbebyggelse.

- Rekreativsmöjligheterna längs Sege å ska stärkas genom att skapa ett grönt stråk längs ån. Detta ska ske i samverkan med Burlövs kommun.
- Sege park ska utvecklas till ett område med blandade funktioner och ska fungera som en testbädd för olika hållbarhetslösningar, där bland annat delningsekonomi får en framträdande roll.

Sibbarp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

I Sibbarp finns främst enbostadshus och kustnära natur och rekreation. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

- Lernacken ska stärkas som natur- och rekreativsområde och förses med attraktioner som utvecklar det som besöksmål.
- En ny gång- och cykelbro över Barnviken ska utredas.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat med tydliga gröna kopplingar till stora parker i närområdet.

Sofielunds industriområde, Annelund

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetsplatser

Tillgång till park och natur: God tillgång enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Verksamhetsområdet i Sofielunds rymmer idag både stora och små verksamheter. Bageriet Pågen med dess transportbolag samt stärkelsetillverkaren Stadex AB utgör två av områdets mest tongivande företag. I övrigt rymmer området ett flertal mindre verksamheter och företag inom småskalig tillverknings- och verkstadsindustri, kreativa näringar, importföretag, verksamheter inom den privata tjänstesektorn, besöksnäring,

utbildning samt handel med café och restaurang. I området finns också ett rikt utbud av aktiviteter inom fritids- och kultursektorn. Byggnaderna i Sofielunds industriområde speglar den historiska utvecklingen i området som präglar områdets tillåtande karaktär och atmosfär för en kreativ och spännande miljö.

- Nya verksamheter i Sofielunds industriområde ska främst vara inom kategorin Småindustri och service samt Volymhandel och besöksnäring, etc. (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).
- Området ska utvecklas till ett blandat kultur-, fritids- och näringslivscentrum, med inslag av handel, café och restaurang.
- Kvarteren Kampen, Intäkten, Spelet och Vändrosen ska i huvudsak upplåtas för kultur- och fritidsändamål. Kultur- och fritidsaktiviteter kan i begränsad omfattning tillåtas inom andra delar av området, främst längs Norra Grängsbergsgatan. Oavsett var de placeras ska de verka på de befintliga företagens villkor, bland annat med hänsyn till företagets behov av att bullra, hantera farliga ämnen och vara tillgängliga för tunga transporter.
- Kultur- och fritidsaktiviteter ska ges möjlighet att vara högljuda inom företagets bullerzoner. På så sätt etableras en kulturljudzon.
- Området ska utvecklas till en inkubator för nyföretagande och ge möjlighet för etableringar inom hantverk, service- och privata tjänstesektorn.
- Bevarande, anpassning och utveckling av befintliga industribyggnader ska stärka områdets karaktär och skala.
- Rörelsestråken genom området ska stärkas med en medveten gestaltning som gör att de upplevs trafiksäkra och inbjudande. Det gäller Norra Grängsbergsgatan, Rosengårdsstråket och stråket mellan Gullängen och Persborg. Gång- och cykeltunnlarna under Kontinentalbanan ska göras välkommande och trygga.

Svågertorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 1000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området utgörs idag av ett renodlat handelsområde som är glest bebyggt. Nära Svågertorps station finns förutsättningar för en hög bebyggelsetäthet, i första hand med

kontor och andra personalintensiva verksamheter. Närheten till Köpenhamns flygplats innebär att området har en mycket hög regional och global tillgänglighet.

- Det stationsnära läget skapar förutsättningar för en hög bebyggelsetäthet och en generell förtätning ska eftersträvas.
- Svågertorps framtida användning ska utredas vidare så att områdets potential tillvaratas på ett sätt som på bästa sätt gynnar Malmös utveckling.
- Verksamhetsområde riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring, etc (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).

Södra Sallerup

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 400 arbetsplatser.

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området domineras av jordbruksmark med inslag av fritidsområden. Nytt verksamhetsområde föreslås i nordvästra respektive sydöstra delen av området. De nya områdena är endast utökningar av befintliga verksamhetsområden.

- Rekreativsmöjligheterna längs Sege å ska stärkas genom att ett stråk längs ån ska skapas. Detta ska ske i samverkan med grannkommunerna.
- Verksamhetsområdet i nordväst, Allyhill, riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Ytkrävande lager och tillverkning. Verksamhetsområdet i sydost riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Småindustri och service (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).

Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 100 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Tygelsjö by, Västra Klagstorp, Skumparp samt Tygelsjö vång. Byarna Tygelsjö och Västra Klagstorp har en 1000-årig historia. De domineras idag av enbostadshus och omgärdas av jordbruksmark. Närmast kusten finns strandängar

som ingår i ett naturreservat. Framtida kollektivtrafik med högre kapacitet mellan Vellinge och Hyllie kan ge både Tygelsjö och Västra Klagstorp potential att växa som stationsorter. Inom området finns utbyggnadsområdena *Tygelsjö* samt *Västra Klagstorp* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Befintlig och ny bebyggelse ska anpassas efter en möjlig förbindelse för kollektivtrafik med högre kapacitet mellan Malmö och Vellinge. Utbyggnad ska i allt väsentligt avvakta beslut om denna förbindelse.
- En mer varierad bebyggelse ska tillfogas den idag ensartade bebyggelsen i Tygelsjö. Det kan bland annat innebära en tät radhusbebyggelse med inslag av små flerbostadshus. Serviceutbudet ska stärkas med grundskolor, förskolor, fritidsytor, handel med mera.
- Ny bebyggelse i Västra Klagstorp ska respektera byns historiska struktur och anpassas till den befintliga bebyggelsen. Kyrkogården, Källgården och Änghaga gård ska fortsättningsvis utgöra byns avslutning mot slätten. Bykärnans kontakt med landskapet ska säkerställas med instick av ängsmark och gröna kopplingar ut till omgivande landskap.
- Tygelsjöbäckens park- och naturområde ska förstöras och ska då även kunna fungera för kompensationsinsatser när naturvärden går förlorade på andra platser i staden.
- Det öppna landskapet mellan Tygelsjö och Västra Klagstorp ska bevaras i en omfattning som gör att byarna även fortsättningsvis uppfattas som åtskilda.
- Bättre kopplingar för gång- och cykeltrafik mellan kusten och Tygelsjö ska skapas. Bland annat ett rekreativt stråk längs Bäckaforsvägen. Rekreativsmöjligheterna längs Gessiebäcken ska stärkas genom att ett stråk längs bäcken ska skapas. Detta ska ske i samverkan med Vellinge kommun.
- I avrinningsområden mot Gessiebäcken ska dagvattenhanteringen beaktas så att belastningen på bäcken inte ökar.

Motiv till alternativa sträckningar av kollektivtrafik genom Tygelsjö

Centralt beläget reservat (i eller intill Falsterbobanans gamla sträckning):

Den framtida kollektivtrafikens sträckning i detta stråk är motiverad av en effektiv, gen dragning som ger ett stations-/hållplatsläge i centrala Tygelsjö. Reservatet är i större delen av sträckningen öppen, dvs är inte igenbyggd, även om bebyggelsen ligger nära på vissa ställen och viss grönstruktur och annan trafik kan behöva flyttas eller, vad avser

trafiken, regleras om. Visst intrång i befintliga fastigheter kan bli en konsekvens. I förhållande till det östligare reservatet erbjuds en god täckning av Tygelsjö som befintlig ort med i framtiden utvecklade centrumfunktioner mellan Tygelsjövägen och kvarteret Fodret. Orten kommer med på pärlbandet av orter i det regionalt tunga stråket Falsterbonäset-Höllviken-Vellinge-Hököpinge-Tygelsjö-Hyllie-Malmö. Detta gäller för buss men också för framtida kollektivtrafik med högre kapacitet. Söder om Tygelsjö, vid kommungränsen, ansluter reservatet till Vellinge kommuns reservat för framtida spårtrafik. En dragning i eller intill Tygelsjövägen söderut från Rödklintsgatan anges också som fortsatt möjlig.

Västligt beläget reservat (i ny sträckning):

Den framtida kollektivtrafikens sträckning i detta stråk är motiverad för det fall det genare, centralt belägna reservatet inte kan genomföras av olika anledningar. Detta gäller för buss men också för framtida kollektivtrafik med högre kapacitet. Sträckningen följer, från Västra Klagstorp och söderut, en båge som rundar Tygelsjö på nuvarande bebyggelsens västra sida, och kan ansluta till Vellinge kommun och dess reservat vidare mot Falsterbonäset i samma läge som det centrala reservatet. Det kan också ansluta i ett läge i eller intill Tygelsjövägen. Ett stationsläge är möjligt sydväst om nuvarande bebyggelsekant, men stäckningen som sådan bedöms som utom rimligt räckhåll för större delen av orten, vars huvudförsörjning kommer att ske fortsatt med buss i befintlig gatuinfrastruktur. Sträckningen möjliggör istället en ny utbyggnad av Tygelsjö åt sydväst, som kan orienteras helt mot det nya stations-/hållplatsläget. En sådan exploatering, som motiveras helt och hållet av den nya regionala kollektivtrafiken, är inte aktuell enligt denna översiktsplan.

Västra Hamnen

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 5000 bostäder och ca 4000 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Västra hamnen är ett område som under 2000-talet har omvandlats från industrimiljö till blandad stadsbebyggelse med ett stort inslag av flerbostadshus och kontor. Området har fortsatt stor utbyggnadspotential och innehåller utbyggnadsområdena *Varvsstaden*, *MalmÖn* samt *Galeonen* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). En viktig

aspekt i det fortsatta planeringsarbetet är att förbättra kollektivtrafikförsörjningen. Det finns planer på en Metro mellan Köpenhamn och Malmö med hållplatser i Västra Hamnen. Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer och olika skyddsåtgärder utreds.

- Reservat ska lämnas för en förbindelse som sammanbinder Västra Hamnen med Mellersta hamnen.
- Västra Hamnens parker, stråk, platser och bebyggelse ska tillsammans utformas som en innerstadsmiljö med stor variation i funktioner, rikedom på mötesplatser och öppna publika rum.
- Kajerna kring Västra Hamnen ska vara allmänt tillgängliga, upplevelserika och rymma en variation av olika sorters miljöer.
- Genom att koppla till befintliga stråk ska Västra Hamnen upplevas som en kontinuerlig fortsättning av Gamla staden. Fotgängarstråk ska särskilt prioriteras.
- Tillgängligheten till Västra Hamnen ska öka genom nya broar. Bland annat en nord-sydlig kollektivtrafik, gång- och cykelkoppling i Varvsstaden som anknyter till Neptunigatan.
- Möjligheterna att vidareutveckla det rekreativa stråket längs kusten, med bland annat målpunkterna djuphavsbadet och ljudkullen, ska studeras.
- Planeringen ska ta hänsyn till att östra delarna av Västra Hamnen har brist på park, bland annat genom att en ny park på minst 5000 m² ska anläggas i området.
- Befintliga kulturhistoriskt intressanta byggnader ska bevaras och ges nytt innehåll.
- Behovet av samhällsservice kan medföra att delar av Galeonen kan behöva byggas ut tidigare än vad som anges i utbyggnadsordningen.

Östervärn, Kirsebergsstaden m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 6500 bostäder och ca 3500 arbetsplatser

Tillgång till park och natur: Viss brist enligt Grönmodellen (läs om *Grönmodellen* i länken nedan och se underlag i kartan med brist- och tillgångsanalys).

Området inkluderar delområdena Östervärn, Ellstorp, Kirsebergsstaden samt Johanneslust. I området finns en stor variation av bostäder och verksamheter. I området ligger tågstationen Östervärn som är en viktig nod i nordöstra Malmö och runt stationen finns en stor förtätningspotential.

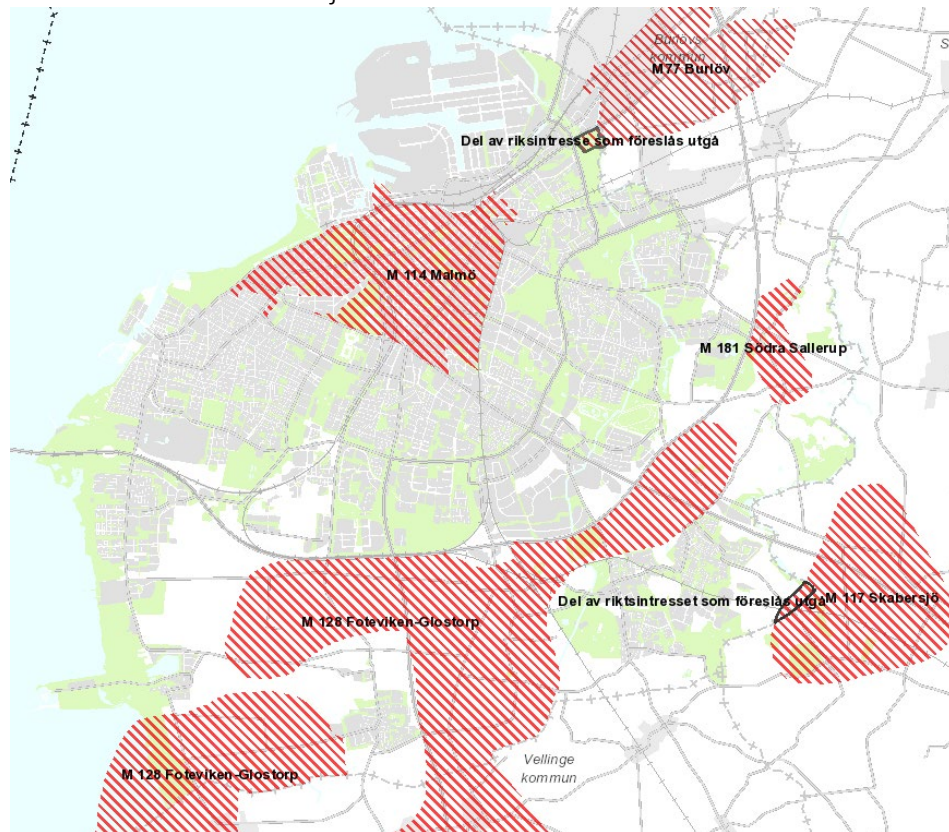
För stora delar av området gäller Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn - fördjupning av Översiktsplan för Malmö - antagen av kommunfullmäktige 2020-12-22. (mer information finns under *Plandokument* i kartan). Inom området finns utbyggnadsområdena *Östervärn, Järnvägsverkstäderna* samt *Järnvägsverkstäderna Södra* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

- Sallerupsvägens gaturum ska ses över för att minska gatans barriärverkan.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

RIKSINTRESSEN

[Läs motiv och beskrivning till riksintressena här.](#)

Riksintresse för kulturmiljövård



M 77, Burlöv

En del av riksintressets utbredning berör Malmö stad men varken i motivet eller uttrycket för riksintresset omnämns några värden som ligger inom Malmö stad. I *Översiktsplan för Malmö*, antagen 2014, framfördes att riksintresseområdets avgränsning borde anpassas så att det sammanfaller med Malmös kommungräns. Malmö stad vidhåller detta.

M 114, Malmö

Förändringar som berör den bebyggelse och de miljöer riksintresset är knutet till, ska ske med stor varsamhet och med respekt för dess värden och karaktär. Som stöd för detta finns inom riksintresseområdet områden som Malmö stad bedömt kunna vara särskilt skyddsvärda ur ett lokalt perspektiv, så kallade kulturhistoriskt värdefulla miljöer (finns som kartlager i översiktsplanen). Därutöver har kommunens bebyggelse klassificerats i olika stadskaraktärer för vilka riktlinjer utarbetats (finns som kartlager i översiktsplanen). Även de platsspecifika riktlinjerna kan rymma viktig kulturhistorisk hänsyn (finns som kartlager i översiktsplanen). I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värden särskilt att beaktas så att de inte går förlorade.

Malmö stad anser att riksintresseområdets nuvarande, till synes exakta avgränsning är tveksam. En mer schematisk avgränsning skulle tjäna ändamålet bättre, enligt samma manér som gäller andra riksintresseområden. Malmö stad anser att nuvarande beskrivning av riksintresset är föråldrad och att förståelsen för riksintressets syfte skulle underlättas om dess värden uppdaterades och specificerades.

M 117, Skabersjö

En del av riksintressets utbredning berör Malmö stad. Varken i motivet eller i uttrycket för riksintresset framkommer värdet av att inbegripa delar av Toarps bebyggelse. Malmö stad menar att riksintresset bör ses över och ges en avgränsning som bättre avspeglar de värden riksintresset har att bevaka. Malmö stad ser inga sådana värden inom stadens avgränsning.

M 128, Foteviken-Glostorp

Förändringar som berör de värden som riksintresset är knutet till ska ske med stor varsamhet och med respekt för dess karaktär. Som stöd för riksintresset har Malmö stad bedömt flera byar inom riksintresseområdet att kunna vara skyddsvärda även ur ett lokalt perspektiv, så kallade kulturhistoriskt värdefulla miljöer (finns som kartlager i översiktsplanen). Därutöver har kommunens landsbygd klassificerats i ett antal olika landskapskaraktärer för vilka riktlinjer utarbetats (finns som kartlager i översiktsplanen). I samma kartlager redovisas också riktlinjer för ett antal byar och gårdar. Även de platsspecifika riktlinjerna kan rymma viktig kulturhistorisk hänsyn (finns som kartlager i

översiktsplanen). I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värdena att beaktas så att de inte går förlorade.

I *Översiktsplan för Malmö 2000* framförde Malmö stad önskemål om att justera riksintressets avgränsning så att det följde Yttre Ringvägen. I sitt yttrande över planen delade länsstyrelsen denna uppfattning varför översiktsplanen här redovisar den då överenskomna avgränsningen. Trots gränsjusteringen omnämns fortfarande Katrinetorps gård i beskrivningen av riksintresset. Riksintressets utbredning är omfattande och det är i många delar ett otydligt samband mellan områdets avgränsning och riksintressets värden. Malmö stad ser därför ett behov av att inte bara uppdatera riksintressebeskrivningen, utan även genomföra en översyn av riksintresset i sin helhet.

M 181, Södra Sallerup

Förändringar som berör den bebyggelse och de miljöer riksintresset är knutet till, ska ske med stor varsamhet och med respekt för dess karaktär. Som stöd för riksintresset har Malmö stad bedömt byarna Södra Sallerup och Östra Kattarp att kunna vara skyddsvärda även ur ett lokalt perspektiv, så kallade kulturhistoriskt värdefulla miljöer (finns som kartlager i översiktsplanen). Därutöver har kommunens landsbygd klassificerats i ett antal olika landskapskaraktärer för vilka riktlinjer utarbetats (finns som kartlager i översiktsplanen). I samma kartlager redovisas också riktlinjer för ett antal byar och gårdar. I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värdena att beaktas så att de inte går förlorade.

I *Översiktsplan för Fortuna och Hemgården*, från 2005, framförde Malmö stad önskemål om att justera riksintressets avgränsning så att det följde Yttre Ringvägen. I sitt yttrande över planen delade länsstyrelsen denna uppfattning varför översiktsplanen här redovisar den överenskomna avgränsningen.

Riksintresse för naturvård



N 87, Backlandskapet söder om Romeleåsen

Riksintresseområdet är omfattande och rymmer delar av kommunens backlandskap. För Malmös del är det endast området kring Södra Sallerups by som särskilt omnämns i riksintressets värdebeskrivning. Kring Södra Sallerups by sammanfaller riksintresseområdet för naturvård med riksintresset för kulturmiljövård, M 181 Södra Sallerup. Det bör noteras att de flesta av kalkbrotten som riksintressets områdesbeskrivning syftar på ligger utanför riksintresseområdet. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över riksintresseområdets värde. I *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) uppmärksammas ett flertal lokaler inom riksintresseområdet som har högsta eller mycket högt naturvärde. Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar riksintressets värden.

N 91, Måkläppen-Limhamnströskeln

Riksintresseområdet är omfattande och sammanfaller till stora delar med riksintresset för högexploaterad kust. Riksintresset överlappar även riksintressen för kulturmiljövård, farleder, yrkesfisket och Natura 2000-områden. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över riksintresseområdets värde. Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar riksintressets värden. För att ge stöd för ett sådant ställningstagande har Malmö stad bildat ett naturreservat för Bunkeflo strandängar mellan Lernacken och Klagshamnsudden. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. I *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) har strandängarna och Klagshamnsudden bedömts ha högsta naturvärde.

Riksintresse för natura 2000-områden

**Limhamns kalkbrott**

Limhamns kalkbrott är i sin helhet fastställt som Natura 2000-område. Kalkbrottet ligger i direkt anslutning till Limhamns bebyggelse. I strävan att stödja Limhamns lokala centrum och generellt uppnå en effektiv markanvändning innanför Yttre Ringvägen, avser Malmö att fortsätta exploatera i brottets närhet. Varje utbyggnad kommer att prövas avseende påverkan på Natura 2000-området. Ingen bebyggelse föreslås i kalkbrottet eller i dess slänter.

I *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) har kalkbrottet bedömts ha högsta naturvärde. För att säkerställa naturvärdena har ett kommunalt naturreservat bildats för kalkbrottet. Naturreservatet har samma avgränsning som Natura 2000-området. I samband med bildandet av naturreservatet förband sig Malmö stad att fortsätta länsputsa kalkbrottet. Avsikten är sedan att studera om det är möjligt att, utan att

hota områdets värden, göra området tillgängligt för friluftsliv, turism och forskningsändamål.

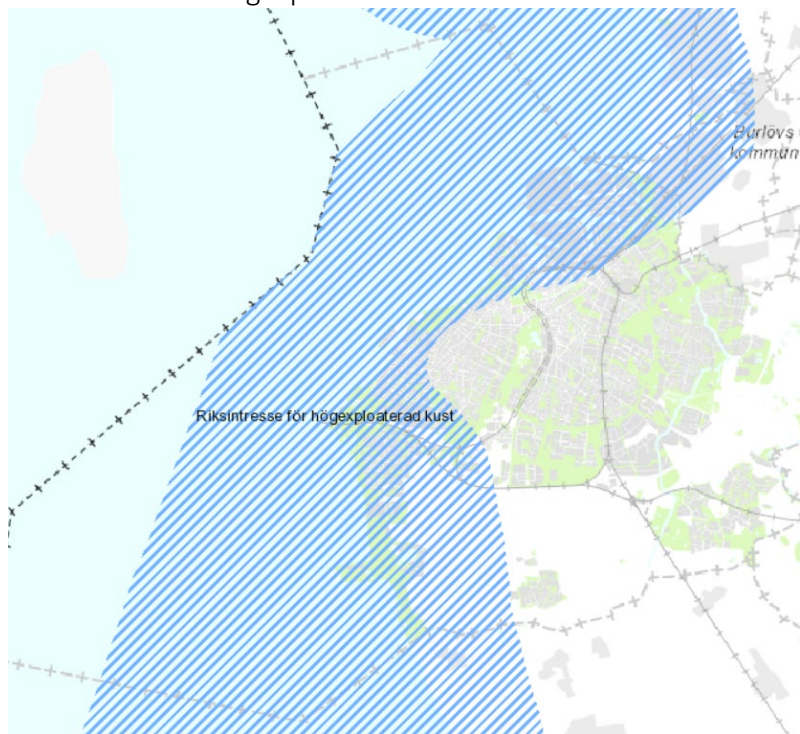
Tygelsjö-Gessie

Natura 2000-området ligger inom riksintresseområdet för högexploaterad kust. Det överlappas också, helt eller delvis, av riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och yrkesfisket. För Malmös del sammanfaller området också nästan helt med Natura 2000-området Falsterbo–Foteviken. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över Natura 2000-områdets värden och Malmö stad har inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar dessa. Till stöd för ett sådant ställningstagande har de landområden som ingår i Natura 2000-området uppmärksammats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) och bedömts ha högsta naturvärde. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat.

Falsterbo-Foteviken

Natura 2000-området ligger inom riksintresseområdet för högexploaterad kust. Det överlappas också, helt eller delvis, av riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och yrkesfisket. För Malmös del sammanfaller området nästan helt med Natura 2000-området Falsterbohalvön. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över Natura 2000-områdets värden och Malmö stad har därför inte för avsikt att vidta åtgärder som påtagligt äventyrar dessa. Till stöd för ett sådant ställningstagande har de landområden som ingår i Natura 2000-området uppmärksammats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) och bedömts ha högsta naturvärde. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat.

Riksintresse för högexploaterad kust

**Högexploaterad kust**

Riksintresset för högexploaterad kust har en vid utbredning och omfattar stora delar av Malmö. Här innefattas såväl Malmö hamn, Västra Hamnen, Limhamns centrum, hela gamla staden och andra tätbebyggda områden. Dessutom ingår större delen av Malmös vattenområden. Detta förklaras till viss del av att det i förarbetena till beslutet av riksintresset angavs att en alltför detaljerad avgränsning av riksintresseområdet skulle leda till olyckliga låsningar.

Malmö stads huvudsakliga planeringsinriktning är att främst bygga innanför Yttre Ringvägen och att använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt. Inriktningen avser att stödja en hållbar samhällsutveckling på alla plan. Detta ska ske utan att äventyra tillgängligheten till kusten, snarare tvärt om. Vid omvandling av tidigare industriella kustområden kommer kuststräckan att bli mer tillgänglig än tidigare. I mindre omfattning kan ny bebyggelse tillkomma utanför Yttre Ringvägen och avses då i

huvudsak utgöra tätortsutveckling av de befintliga samhällena Bunkeflostrand, Klagshamn, Tygelsjö och Oxie. Utbyggnaden av Bunkeflostrand och Klagshamn, som ligger inom riksintresset för högexploaterad kust behövs för att tillgodose den förväntade befolkningsökningen, behovet av grönområden och ge underlag för lokal service. Utbyggnaden omfattas således av undantagsregeln 4 kap 1 § andra stycket i Miljöbalken. Utbyggnaderna bedöms inte heller påtagligt skada kustlandskapets samlade natur- och kulturvärden.

Inom riksintresset för högexploaterad kust har länsstyrelsen framhållit två områden inom Malmö som beskrivs som särskilt värdefulla, så kallade värdekärnor. Dessa är Klagshamnsudden med Bunkeflo strandängar, samt strandängarna söder om Klagshamnsudden mot Höllviken, inkluderande slättlandskapet mellan havet och Tygelsjö/Gessie. Malmö stad avser inte att godkänna ny bebyggelse inom dessa värdekärnor som påtagligt skadar deras värden. För att ge stöd för ett sådant ställningstagande har Malmö stad bildat ett naturreservat för Bunkeflo strandängar. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. Klagshamnsudden såväl som strandängarna norr och söder därom har också uppmärksamats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) som områden av högsta naturvärde.

Malmö stad avser i övrigt, i enlighet med förarbetena till riksintresseförklaringen, att freda kustzonen söder om Yttre Ringvägen från större industriella anläggningar som utgör hot mot kustzonens bevarandevärden liksom en exploatering med fritidsbebyggelse som utestänger allmänheten från att utnyttja kusten för strövande och bad. Tillskott av ny bebyggelse skall ske så att utblickar och havskontakt från åkerlandskapet bibehålls. Vid tillskott av bebyggelse anges +3,2 meter över medelvattennivån som lägsta marknivå för nybyggnad (finns som kartlager i översiktsplanen).

Riksintresse för väg

E 6, Trelleborg-Strömstad-riksgränsen

Väg E 6 har i Malmö gemensam dragning med väg E 22 och till stora delar med väg E 20. Väg E 6 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



E 6.01/Västkustvägen i Malmö

I funktionsbeskrivningen anges att E 6.01 utgör en anslutning till en särskilt utpekad kombiterminal längs Västkustvägen. Det ligger i Malmö stads intresse att upprätthålla god tillgänglighet till denna terminal. Malmö stad har därför medverkat till en ombyggnad av trafikplats Spillepengen så att den bättre svarar mot kombiterminalens tillgänglighetsbehov. I *Översiktsplan för Nyhamnen*, antagen 2019, framförde Malmö stad önskemål om att justera riksintresset så att det i väster avslutas vid Containergatan (kombiterminalen) istället för vid Frihamnsviadukten. I sitt yttrande över planen delade såväl länsstyrelsen som Trafikverket denna uppfattning varför översiktsplanen här redovisar den överenskomna linjedragningen.



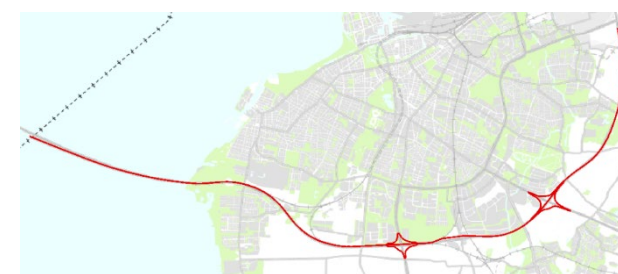
E 6.01/Trafikplats Spillepengen i Malmö

En god tillgänglighet till Malmö hamn är av stor vikt för staden och dess framtida utveckling. Malmö stad har därför medverkat till att bygga om trafikplats Spillepengen så att den bättre svarar mot de norra och östra hamnområdenas tillgänglighetsbehov. För att säkerställa att Spillepengens trafikplats över tid klarar sin uppgift som trafikfördelare till hamnområdena kommer Malmö stad löpande att bevaka trafikutvecklingen.



E 20, Malmö-Göteborg-Stockholm

Väg E 20 har för Malmös del till stora delar gemensam dragning med väg E 6 och väg E 22. Väg E 20 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



E 22, Trelleborg-Blekinge-Norrköping

Väg E 22 har för Malmös del gemensam dragning med väg E 6 och till stora delar med väg E 20. Väg E 22 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



E 65, Malmö-Ystad

Väg E 65 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till vägens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



Riksintresse för järnväg

Malmö godsbangård



En fortsatt god utveckling av spårburen godstrafik ligger i linje med Malmö stads intentioner, men Malmö godsbangård står inför stora utmaningar. Godstågen förväntas bli fler och längre, persontågen blir också fler och behöver mer uppställningsplats, höghastighetstågens trafikering av centralstationen behöver säkerställas, en planskildhet mellan spåren till Citytunneln och spåren till banhallen behövs av kapacitetsskäl och verkstadslokalerna på bangården måste anpassas för nya fordonsstyper. Även kombiterminalen, en funktion som betraktas som en del av riksintresset för Malmö godsbangård, har expansionsbehov. Det är idag oklart hur bangården bäst svarar på dessa och andra utmaningar. Enligt Trafikverket är det inte sannolikt att bangården kommer att kunna rymma alla dessa önskemål, därtill är den för liten. Malmö stad har därför påpekat behovet av att finna en ny plats i regionen dit funktioner kan flyttas och där godshandlingen kan ske rationellt och långsiktigt ges möjlighet att expandera.

Malmö stad menar samtidigt att det finns stora samhälleliga vinster med att använda central och stationsnära mark effektivt, inte minst som stöd för riksintresset Malmö C. Det är ett av skälen till att en översiktsplan för Nyhamnen utarbetats och antagits. Planen berör området norr om den centralstationsnära delen av bangården. Nyhamnen kommer att ges en blandad stadsbebyggelse och ett betydligt effektivare markutnyttjande än idag. En del av bebyggelsen planeras ligga söder om Carlsgatan, på mark som idag används för styckegodshantering och serviceändamål. Det föreslås också nya gång- och cykelbroar över bangården (se detta kartlager). Avsikten är att dessa ska knyta Nyhamnen till den övriga stadsbebyggelsen och bidra till ett miljövänligt lokalt resande. Malmö stad ställer sig i sammanhanget tveksam till att styckegodshantering är en funktion som med nödvändighet behöver ligga nära centralstationen. Trafikverket har framfört att de i nuläget inte kan tillmötesgå kommunens önskemål men delar Malmö stads uppfattning att det behövs en plan för hur bangården ska hantera framtida krav och i samband med det också sträva efter att avveckla marken för styckegodshantering och möjliggöra gång- och cykelbroarna. Trafikverket har påbörjat en sådan studie. Malmö stad välkomnar fördjupande samtalskring bangårdens framtida utveckling och kommer att säkerställa att ny bangårdsnära bebyggelse genomförs med hänsyn till bangårdens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Tågstationer

En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Malmö stad föreslår därför ytterligare stationer, varav en, Rosengårds station, har färdigställts. Malmö stad gör tolkningen att den, i likhet med övriga stationer, utgör en del av riksintresset. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av tågstationerna föreslås inte. I avsikt att med ett större resandeunderlag stödda den spårburna trafiken föreslås i översiktsplanen ytterligare bebyggelse i stationsnära lägen, till exempel vid Malmö centralstation, Östervärns station och Hyllie station. Tillskottet kommer att ske med hänsyn till stationernas funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



Arlöv-Malmö C-Lockarp/Lernacken



En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Riksintresset omfattar två olika stråk genom Malmö, dels Kontinentalbanan och dels Citytunneln. Malmös ansträngningar har varit stora för att få till stånd Citytunneln, och på senare tid regional persontågtrafik på Kontinentalbanan. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banorna föreslås därför inte. Malmö stad tolkar här in personbangården som en del av riksintresset. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Godsstråket genom Skåne

En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. För att ytterligare stärka kapaciteten för godstransporter på järnväg har Malmö stad redovisat ett reservat för en yttre godsbanan parallellt med Yttre ringvägen. Malmö stads ansträngningar för att få till stånd regional persontågtrafik mot Trelleborg har varit stora. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banan föreslås därför inte. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



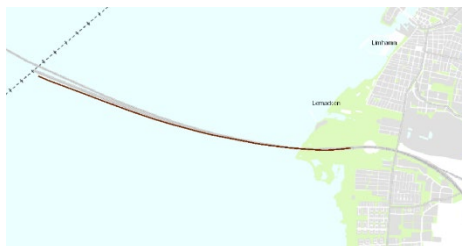
Ystadbanan

En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banan föreslås därför inte. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



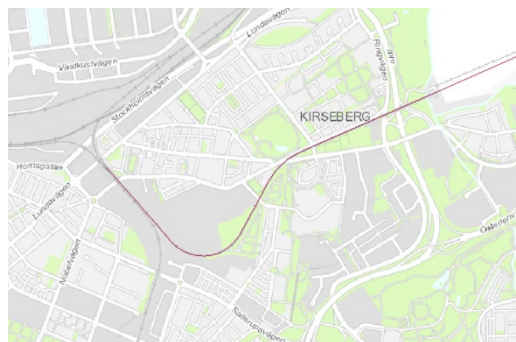
Öresundsförbindelsen

En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Malmö stads ansträngningar har varit stora för att få till stånd Öresundsförbindelsen. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av förbindelsen föreslås därför inte. Förändringar i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.



Östervärn-Brågarp

En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Järnvägen trafikeras inte idag men Malmö stad har under många år arbetat för att långsiktigt återuppta trafikeringen med persontåg längs hela sträckan Malmö-Simrishamn. Åtgärder som påtagligt försvårar ett framtida nyttjande av banan föreslås därför inte.



Det är angeläget att bebygga de centrala markområdena vid Östervärns station, så att den spårburna kollektivtrafiken får ett gott resandeunderlag. Malmö stad har därför utarbetat en fördjupning av översiktsplanen för områdena på ömse sidor om Östervärns station, *Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn*, antagen 2020. Planen redovisar en omvandling av de befintliga extensiva verksamhetsområdena till ny blandad stadsbebyggelse med betydligt mer effektiv markanvändning. Ett reservat för Simrishamnsbanan bibehålls men för att minska järnvägens barriärverkan och störningarnas influensområde föreslås delar av banan förläggas i tråg. Förändringarna i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Europabanan

En satsning på höghastighetståg från Mellansverige via Malmö och vidare till Köpenhamn och kontinenten är av vikt för Öresundsregionen, Sverige och Norden. Sverige är gleset befolkat relativt centraleuropa, och behöver kompensera denna konkurrensnackdel genom en väl utvecklad infrastruktur. Planeringsläget är ännu oklart men för Malmö stad är det av stor vikt att få till stånd en central angoring av höghastighetståg. Kommunen avser att beakta höghastighetstågens anspråk i samband med stadens utbyggnad.

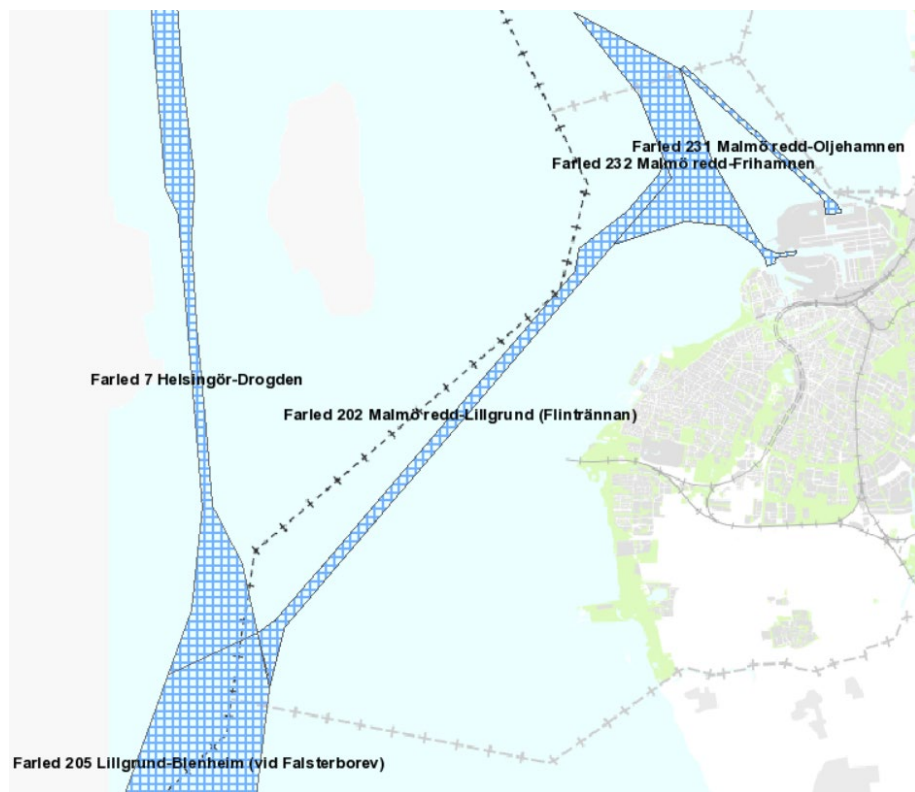


Riksintresse för civil luftfart

Malmö-Sturup flygplats

Malmö-Sturup flygplats utgör riksintresse för civil luftfart. Trots att flygplatsen ligger utanför kommunen omfattas hela kommunens yta av ett skyddsområde för flygplatsen. Skyddsområdet kan rymma utrustning för kommunikation, navigation och övervakning kopplade till flygplatsens verksamhet. Dessa är skyddsobjekt enligt lag och får inte avbildas på kartor. Skyddsområdet avser objekt högre än 20 meter ovan mark- eller vattenytan. Malmö stad kommer därför att kontakta LfV och Malmö-Sturup flygplats i alla de plan- och bygglovsärenden som rymmer denna typ av objekt. I de fall objekten befinner sig till havs kommer även Kustbevakningen i Karlskrona att kontaktas.

Riksintresse för farled

**Farled 7, Helsingör-Drogden**

Havsområdet i Öresund är viktigt för sjöfarten. Farled 7 överlappas av riksintressen för naturvård och yrkesfisket och berör endast marginellt Malmö kommuns vattenområden. Inga åtgärder föreslås som försvårar för sjöfarten i farleden.

Farled 202, Malmö redd-Lillgrund (Flintrännen)

Farled 202 är av stor internationell betydelse och överlappas i delar av riksintresset för högexploaterad kust och riksintressen för naturvård och yrkesfisket. Malmös ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att grundet Sjollen föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft (finns som

kartlager i översiktsplanen). En framtida vindkraftspark på Sjollen kommer att behöva planeras så att den inte påtagligt försvårar för sjöfarten i farleden.

Farled 205, Lillgrund-Blenheim (Vid Falsterborev)

Havsområdet i Öresund är viktigt för sjöfarten. Farled 205 överlappas av riksintressen för naturvård och yrkesfisket och berör endast marginellt Malmö kommuns vattenområden. Inga åtgärder föreslås som försvårar för sjöfarten i farleden.

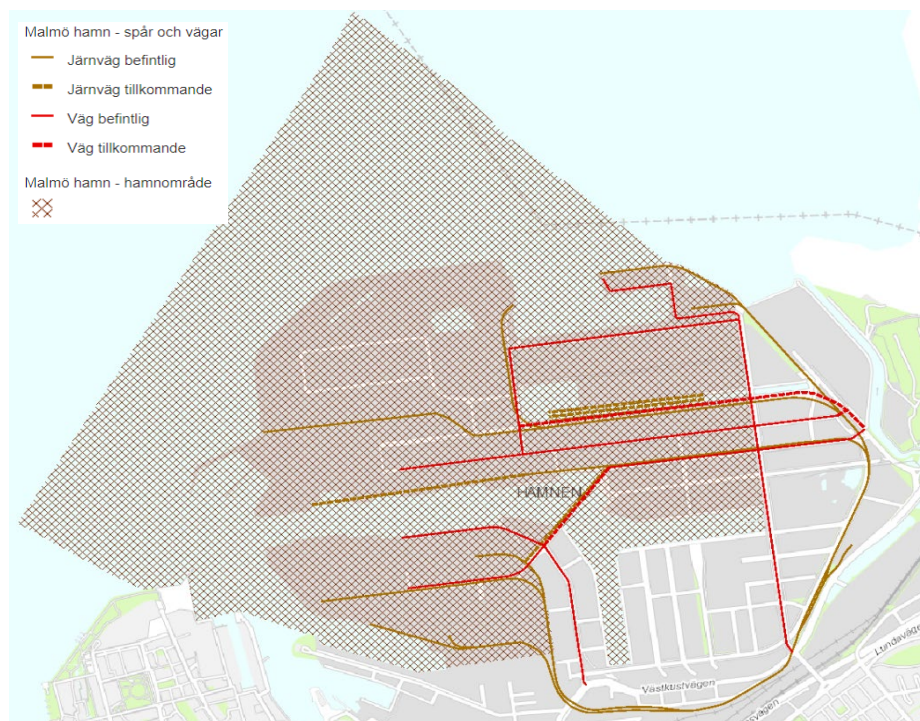
Farled 231, Malmö redd-Oljehamnen

Hamnens verksamhet är viktig för Malmös framtid. Malmö stad verkar därför till att säkerställa en god tillgänglighet för sjöfarten. Inga åtgärder föreslås som försvårar för sjöfarten i farleden.

Farled 232, Malmö redd-Frihamnen

Hamnens verksamhet är viktig för Malmös framtid. Malmö stad verkar därför till att säkerställa en god tillgänglighet för sjöfarten. I närtid föreslås inga åtgärder som försvårar för sjöfarten i farleden. Malmös ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att grundet Sjollen föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft (finns som kartlager i översiktsplanen). En framtida vindkraftspark på Sjollen kommer att behöva planeras så att den inte påtagligt försvårar för sjöfarten i farleden. På sikt kommer ett kustskydd att krävas för att skydda staden mot havsnivåhöjningar. Det är då viktigt att utforma skyddet så att hamnverksamheten fortsatt kan utvecklas.

Riksintresse för Malmö hamn



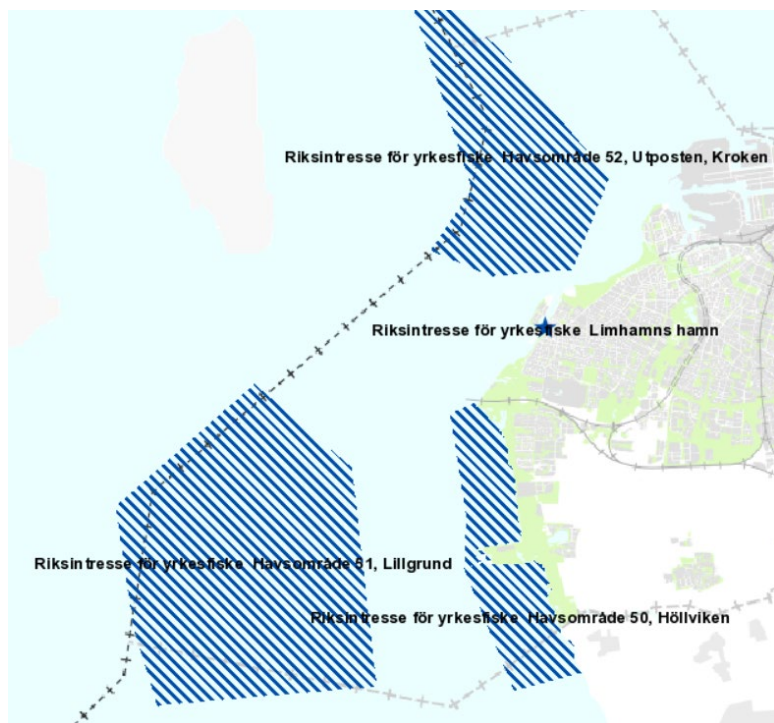
Malmö stad verkar för en fortsatt god utveckling av hamnverksamheten. Tillsammans med bolaget Copenhagen Malmö Port (CMP) har kommunen genomfört stora investeringar i Norra hamnen i form av nya kajer, nytt terminalområde, anslutningsvägar och nya järnvägsspår samt en fördjupad inseglingränna. En ny kombiterminal i Norra hamnen togs i bruk under 2011. Kommunen planerar dessutom för nya utfyllnader i havet i syfte att möjliggöra ytterligare expansion av hamnverksamheten. För att säkerställa hamnverksamhetens fortsatta utveckling arbetar Malmö stad även för en god och förbättrad tillgänglighet till hamnområdet med väg och järnväg såväl till Norra hamnen som Mellersta hamnen.

Riksintresset syftar enligt dess precisering till att skydda väsentliga funktioner snarare än den utbredning verksamheten för närvarande har. Kriterierna för att de olika

hamndelarna ska bedömas vara av riksintresse tar i preciseringen sin utgångspunkt i nuvarande användning. Riksintresset är enligt preciseringen inte statiskt utan kan anpassas då hamnverksamhetens förutsättningar förändras. Det innebär att riksintresset för en viss yta eller hamnfunktion kan omprövas om exempelvis en funktion på ett godtagbart sätt lokaliseras till en annan plats inom hamnen.

Länsstyrelsen har i samband med sitt granskningsyttrande på *Översiktsplan för Nyhamnen*, antagen december 2019, godtagit Malmö stads förslag till ny geografisk avgränsning av riksintresseområdet Malmö hamn. Förutsättningarna för Malmös hamnutveckling har dock förändrats över tid och förväntas förändras ytterligare. Öresundsverket har bland annat utpekats som riksintresse och hotade arter har identifierats och i detaljplan fredats med ett nytt naturområde. Ett framtida kustskydd behöver utredas för att stå emot förväntade havsnivåhöjningar och samtidigt fortsatt möjliggöra för hamnverksamhetens utveckling. I hamnområdet har även en väg- och järnvägsbro planerats för att förbinda Mellersta hamnen med Norra hamnen så att hamnverksamheten interna logistik kan bedrivas mer rationellt, vilket i sin tur kan medföra minskad tillgängligheten till de båda industrihamnsbassängerna. Därutöver önskar Malmö stad möjliggöra en vägförbindelse som sammanbinder Västra Hamnen med Mellersta hamnen. Under år 2020 har Malmö stad och hamnoperatören CMP slutit ett avtal med avsikt att koncentrera hamnverksamheten till Norra hamnen och den nordliga delen av Mellersta hamnen. Därmed avträder CMP ytterligare centralt belägen mark som kan ges en mer effektiv markanvändning. Det är angeläget att statens utpekade riksintressen är adekvata och uppdaterade. I annat fall riskerar riksintressenas värden att ifrågasättas. Sammantaget menar Malmö stad att det finns goda skäl för att se över riksintesseområdet i sin helhet.

Riksintresse för yrkesfisket

**Havsområde 50, Höllviken djup <3meter**

Riksintresseområdet ligger inom såväl riksintresset för högexploaterad kust som riksintresset för naturvård, N 91 Måkläppen-Limhamnströskeln. Riksintresset sammanfaller delvis även med riksintresset för kulturmiljövård M:K 128 Foteviken-Glostorp och Natura 2000-områdena Tygelsjö-Gessie och Falsterbo-Foteviken. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet över riksintresseområdets värde. För att ge stöd för riksintresset har Malmö stad bildat ett kommunalt naturreservat för Bunkeflo strandängar mellan Lernacken och Klagshamnsudden. Ett skäl till bildandet av naturreservatet var att kunna bevara och utveckla våtmarker och grunda havsområden av nationell betydelse. Naturreservatets avgränsning sammanfaller därför till övervägande del med riksintresseområdets avgränsning. Ett kommunalt naturreservat har också bildats för Klagshamnsudden. Söder om Klagshamnsudden följer Fotevikens naturreservat. Malmö stad föreslår inga åtgärder som påtagligt hotar riksintresset.

Havsområde 51, Lillgrund

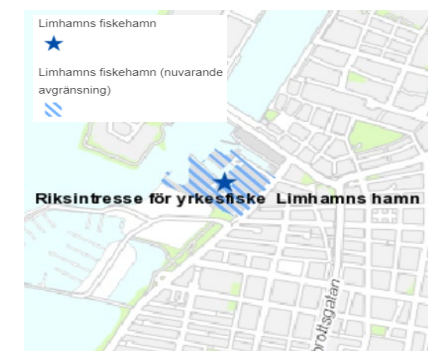
Riksintresset ligger inom riksintresset för naturvård, N 91 Måkläppen-Limhamnströskeln, och berörs delvis av riksintresset för högexploaterad kust och Natura 2000-området Falsterbo-Foteviken, samt av farlederna 7 Helsingör-Drogden, 202 Malmö redd-Lillgrund och 205 Lillgrund-Blenheim. Malmö stad föreslår inga åtgärder som påtagligt hotar riksintresset.

Havsområde 52, Utposten, Kroken

Riksintresset överlappas delvis av riksintresset för högexploaterad kust och riksintresset för naturvård, N 91 Måkläppen-Limhamnströskeln, samt berörs delvis av farlederna 202 Malmö redd-Lillgrund (Flintrännan) och 232 Malmö redd-Malmö Frihamn. Malmö stads ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att grundet Sjollen föreslås som ett möjligt utbyggnadsområde för havsbaserad vindkraft (finns som kartlager i översiktsplanen). En eventuell vindkraftspark på Sjollen måste föregås av en dialog med bland andra Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket och Sjöfartsverket. Malmö stad menar att en vindkraftspark kan uppföras utan att den påtagligt försvårar för yrkesfisket.

Limhamns fiskehamn

Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt äventyrar riksintresset. Som stöd för riksintresset har Malmö stad antagit en detaljplan, Dp 1462, som säkerställer områdets nuvarande funktion och dess angränsande vattenområden.



Riksintresse för energiproduktion och energidistribution

Öresundsverket

Öresundsverket har stor produktionskapacitet, men används sparsamt och har inte varit i kontinuerlig drift sedan 2016. Anläggningen nyttjas idag i huvudsak som reservkraft vintertid. Ett Öresundsverk i full drift kan vara en viktig del av Malmös energiförsörjningssystem men Malmö stad kan inte se att Öresundsverket motiverar en riksintresseavgränsning som inkluderar närliggande kaj, pir och hamnbassäng. Behovet av att försörja Öresundsverket med bränsle och komponenter kan ske på andra sätt än via kajplatsen längst inne i hamnbassängen.



Ett utpekande av hamnbassängen som ett riksintresse för energiproduktionen försvårar för riksintresset Malmö hamn att utvecklas. Malmö hamn är av stor vikt för såväl staden, regionen som riket. Malmö stad har därför planerat för en bro för väg och järnväg över Industrihamnsrännan mellan Norra hamnen och Mellersta hamnen. Denna förbindelse är viktig för att stärka transporterna till och från Malmö hamn och frigöra kapacitet från den hårt belastade Malmö godsbangård, som också utgör ett riksintresse. Den möjliggör också för en mer rationell hamnverksamhet och ökad samordning mellan hamnens olika delar.

Malmö stad avser inte att vidta åtgärder som äventyrar det utpekade riksintresset för energidistribution, innefattande anslutningsledningarna till närmsta stamnätsstation. Malmö stad avser däremot att söka lösningar som tillgodoser såväl hamnenfunktionens som Öresundsverkets behov.

Riksintresse för totalförsvaret

Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet och omfattas av sekretess framför allt påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär att Försvarsmakten i tidiga skeden ska kontaktas i alla plan- och bygglovsärenden som rymmer höga objekt. Försvarsmakten ska också tillsändas ärendena på remiss. Förutom ovanstående har Klagshamnsuddens nordliga hamn bedömts vara av betydelse för totalförsvarets militära del. Inga fasta anläggningar som påtagligt begränsar fartygsrörelserna eller möjligheten att åstadkomma en funktionell basverksamhet kommer att föreslås.



Det finns i nuläget ingen statlig nyproduktion av skyddsrum. Malmö stad kommer att lägga fokus på att försöka vidmakthålla befintliga skyddsrum och inte föreslå åtgärder som påtagligt försämrar skyddsrumstillgången.

Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler

M 1, Kvarnby

Riksintresset för kritkalkstensfyndigheten har tidigare haft en större utbredning men i samband med byggandet av Yttre Ringvägen blivit kraftigt beskuret. Malmö stad anser att riksintressets kvarvarande utbredning begränsar dess betydelse. Malmö stads ambition att uppnå en långsiktigt hållbar stadsutveckling avspeglar sig i strävan att uppnå ett effektivt markutnyttjande innanför Yttre Ringvägen. Det medför att den utpekade kritkalkstensfyndigheten på sikt kommer att utsättas för exploateringstryck. Malmö stad är samtidigt medveten om värdet av att kunna säkerställa kritfyndigheter för framtida bruk och föreslår därför inga åtgärder som påtagligt försvårar utvinningen.



UTBLICK 2050

År 2050 beräknas Malmö kunna nå en halv miljon invånare vilket innebär stora möjligheter men också stora utmaningar. Samhälls-, livsstils- och klimatförändringar sker snabbare än någonsin. Det ställer höga krav på planeringen. De grundstrukturer som planeras idag kommer att bestå för lång tid framöver och ska bidra till en hållbar utveckling lokalt och globalt.

MALMÖ SOM HALVMILJONSTAD

Idag har Malmö nästan 350 000 invånare. Vad innebär en ökning med drygt 150 000 invånare för Malmö? Med utgångspunkt i att vi även år 2050 bor, arbetar och lever på ett liknande sätt som idag har en analys gjorts över framtida behov inom några nyckelområden.

Jämfört med idag behövs ytterligare 75 000 bostäder i halvmiljonstaden Malmö. Det behöver tillkomma förskolor, grundskolor, gymnasieskolor och äldreboenden för den växande befolkningen. Det behöver beredas plats för simhallar, sporthallar, fotbollsplaner, bibliotek, och så vidare. Antalet arbetstillfällen väntas öka med 75 000, varav ungefär hälften inom kontorsbranscher. Antalet pendlare till Malmö kommer att öka med en tredjedel till nära 100 000 personer per dag. Utpendlarna ökar också med en tredjedel till cirka 50 000 personer.

Allt detta innebär stora investeringar i utbyggnad av bostadsområden, verksamhetsområden, infrastruktur, kollektivtrafik och klimatanpassningsåtgärder vilket i sin tur ger stora möjligheter att förverkliga översiktsplanens prioriterade inriktningar.

UTMANANDE SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR

Det finns flera stora utmaningar och osäkerhetsfaktorer kring den framtida utvecklingen. En rad trender och drivkrafter påverkar utvecklingen. Några är tydliga redan idag och frågan är på vilket sätt de kommer att utvecklas och på vilket sätt de kommer att påverka utvecklingen.

Klimat och miljö

Klimatförändringarna framstår alltmer som mänsklighetens största utmaning för 2000-talet. Exempel på konsekvenser av en fortsatt negativ utveckling är översvämningar till följd av havsnivåhöjningar och skyfall, värmeböljor, samt svårigheter med livsmedelsproduktion på grund av extremt väder och utrotning av viktiga pollinatörer.

För att stoppa temperaturhöjningar och de negativa effekter det medför måste användningen av fossila bränslen minska, den biologiska mångfalden säkras och produktion och konsumtion av mat, vatten och andra varor och tjänster ske hållbart.

I den klimatneutrala halvmiljonstaden Malmö ska ekosystemtjänster värnas och utvecklas. Staden ska bli mindre känslig för störningar genom att både energiförsörjning och matproduktion planeras så att den blir mer resilient än idag. Planeringens roll är att skapa fysiska samhällsstrukturer som stödjer och utvecklar hållbara livsmiljöer för människor, djur och växter, samt klarar att hantera de klimateffekter som vi inte lyckas undvika. Genom att successivt bygga ut skydd mot höjda havsnivåer kan Malmö fortsätta utvecklas som en attraktiv kuststad och regional motor.

Social utveckling, hälsa, arbetsliv och migration

Urbaniseringen kommer sannolikt att fortsätta även på längre sikt. En avgörande fråga för planeringen är minska samhällsklyftor och ojämlika förhållanden som annars riskerar att skapa otrygghet och konflikter mellan grupper. Klimatförändringarna kan komma att medföra ökad migration och flyktingkriser vilket ytterligare aktualiserar frågan.

Människor lever allt längre, men samtidigt blir livsstilsrelaterade kroniska sjukdomar som exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och diabetes vanligare. För att mildra effekter av framtida pandemier kan städer och kollektivtrafik behöva organiseras annorlunda. Fler äldre och sjuka kan få konsekvenser för tillgänglighetsfrågor och för hur staden planeras. Stadsplaneringen ska bidra till goda livsmiljöer och en mer jämlik hälsa för både barn, vuxna och äldre i halvmiljonstaden Malmö.

Teknikutveckling, digitalisering, energi och råvaror

I ett högteknologiskt framtida samhälle kan många av de uppgifter och jobb som idag sköts av människor istället komma att skötas av robotar och artificiell intelligens. Transporter av varor och människor kan ske genom självstyrande fordon som tar sig fram på land, på vatten och i luften. Teknikutvecklingen har hittills medfört stigande förbrukning av energi och resurser som riskerar att ytterligare spä på en miljömässigt negativ utveckling.

Konsekvenserna av framsteg inom robotisering och artificiell intelligens är svåra att förutspå. Å ena sidan kan tekniska lösningar bidra till en smidig vardag, ökad frihet och ökade möjligheter till personlig utveckling både privat och i yrkeslivet. Å andra sidan kan

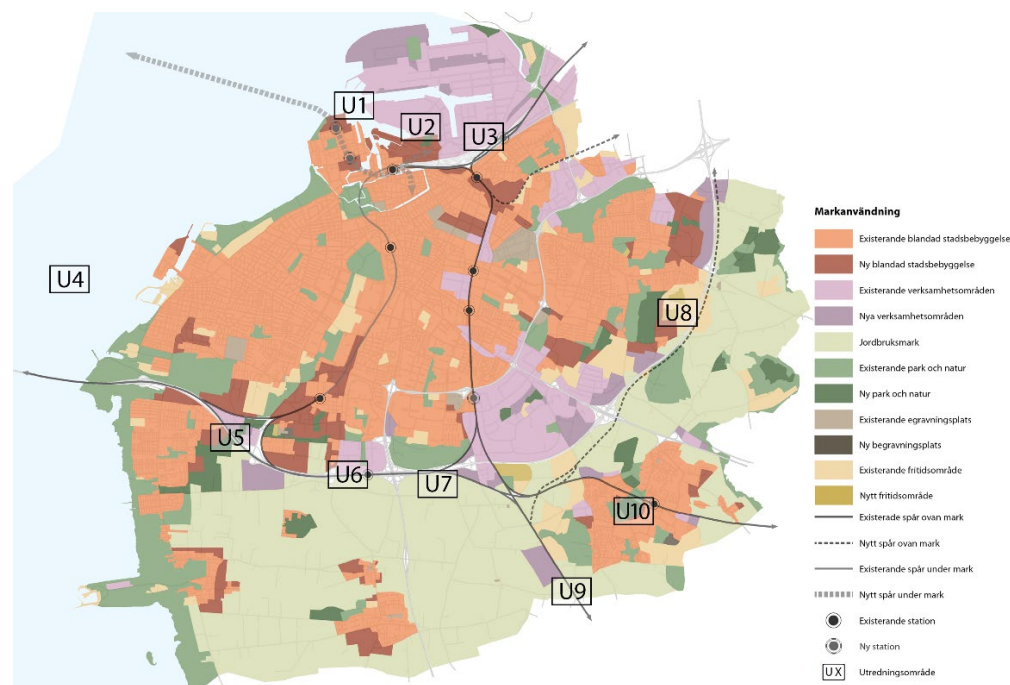
minskad mänsklig kontakt skapa alienation, spä på segregation och bidra till ökade motsättningar mellan olika grupper. Massarbetslöshet är en annan möjlig konsekvens. Utbildning och livslångt lärande är viktigt för att säkra försörjningsmöjligheter och demokratiska värden i halvmiljonstaden Malmö.

Vägval i den långsiktiga planeringen

Dagens planering påverkar morgondagens vardagsliv och vanor. Därför måste planeringen ske nu för hållbara transporter, byggnader och miljöer som både reducerar vårt ekologiska fotavtryck och klarar ett förändrat klimat.

Hur mycket som kommer att kunna lösas genom tekniska och sociala innovationer beror till stor del på vilka beslut som fattas i dessa frågor. Utvecklingen påverkas också av hur dessa innovationer regleras och hur väl vi lyckas skapa goda förutsättningar för alla till utbildning och till delaktighet i samhällsutvecklingen.

UTREDNINGSSOMRÅDEN



För att ha god beredskap för en halv miljon invånare 2050 behöver redan nu förutsättningarna för framtida utveckling och utbyggnadsområden undersökas. Gemensamt för utpekade områden är att planeringsförutsättningar eller målbilden är oklar i dagsläget. De flesta av utredningsområdena visar på vikten av att studera stationslägen och ett effektivt markutnyttjande i anslutning till dem.

Det kommer att krävas fortsatta utredningar för att klargöra vilka utredningsområden som kan komma att medföra framtida förändringar av översiktsplanens markanvändning.

U1 – HAMNINLOPPET

Till följd av ett förändrat klimat kommer hamnområdet och den centrala staden att påverkas av höga havsnivåer. Olika tillfälliga skyddsåtgärder mot det stigande vattnet kommer att behöva vidtas och på sikt kan det komma att krävas en mer omfattande skyddsbarriär med stängbara portar. Ett sådant skydd skulle kunna kombineras med exploaterbara utfyllnader i havet och möjliggöra nya trafikkopplingar mellan närliggande områden. En eventuell framtida Öresundsmetrostation i den norra delen av Västra hamnen kommer också att behöva tas med i planeringen. Området kan utredas genom exempelvis en fördjupad översiktsplan.

U2 – MELLERSTA HAMNEN

I Mellersta hamnen används området söder om Terminalgatan i huvudsak för temporär uppställning av bilar i väntan på vidare transport till kund. Hamnverksamheten är generellt viktig för Malmö och regionen men allt eftersom staden växer kommer den centrala marken att bli mer värdefull och en effektivare markanvändning eftersträvas. En sådan utbyggnad kan ske först då hamnens verksamhet säkerställts genom att till exempel minska eller flytta hamnens ytanspråk och anlägga nya kajlägen som ersätter dem som finns i Frihamnsbassängen. Även riksintresseområdet för hamnen behöver ses över.

U3 – SJÖLUNDA

Malmö bangård är en påtaglig barriär i stadsbebyggelsen. En förstudie visar att det fysiskt går att anlägga en ny regional tågstation i anslutning till Sjölundaviadukten och att den skulle kunna utformas på ett sätt som överbrygger barriärer. Stationen skulle förbättra Kirsebergs och Östra hamnens tillgänglighet till övriga regionen. Det i sin tur

förväntas leda till en utveckling mot mer arbetsplatsintensiva verksamheter i Östra hamnen, samt ett effektivare markutnyttjande längs Lundavägen mellan Hornsgatan och Inre Ringvägen som då kan bilda ett sammanhängande stadsmässigt stråk. Ytterligare studier behövs för att bedöma stationens konsekvenser.

U4 – ÖRESUND

Öresund har ett rikt marint djur- och växtliv som både är unikt och känsligt, samtidigt som det har stor betydelse för rekreation, naturupplevelser, fysisk aktivitet, pedagogik samt för det marina näringslivet. Malmö stad ska aktivt verka för att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster och utreda fler skyddade områden i Malmös havsområde samtidigt som Öresunds andra viktiga funktioner kan utvecklas. Typ av skydd och geografisk avgränsning behöver utredas vidare.

U5 – GOTTORP

Befolkningstillväxten i västra Malmö ökar efterfrågan på goda infrastrukturella kopplingar till det övergripande regionala nätet, både med tåg och bil. Möjligheten att anlägga en tågstation och en anslutning till Yttre Ringvägen i anslutning till Gottorpsvägens underfart till Yttre Ringvägen bör därför utredas. Utredningen ska även studera möjligheten till ytterligare bebyggelse i anslutning till stationsläget.

U6 – SVÅGERTORP/PETERSBORG

Svågertorp är idag ett renodlat handelsområde med gles och låg bebyggelse. Med en delvis annan markanvändning finns det potential att utnyttja det stationsnära läget på ett mer yteffektivt sätt. Området Petersborg, söder om Svågertorps station och nära Naffentorps trafikplats, ligger också mycket centralt i regionen. Den framtida användningen av Petersborgs jordbruksmark bör utredas och ställas mot en annan markanvändning som bättre kan möta en framtida fortsatt befolkningsökning.

U7 – LOCKARP

Västra delen av Lockarp består idag främst av jordbruksmark. I delen som omgärdas av järnväg finns även nya och befintliga verksamhetsområden. En framtida fortsatt befolkningsökning i Malmö kommer innebära behov av fler verksamhetsområden i staden. Lämpligheten för ett nytt verksamhetsområde någonstans längs Yttre ringvägen mellan Petersborgs trafikplats och Lockarps trafikplats ska därmed utredas och ställas i relation till den befintliga jordbruksmarkens värden.

U8 – KVARNBYS

Kvarnby består idag till stor del av jordbruksmark, natur och mark för fritidsändamål i form av en golfbana. Översiktsplanen föreslår en utvidgning av naturområdet Husie mosse österut till Kvarnbyvägen. Markanvändningen i området mellan Kvarnbyvägen och Yttre Ringvägen, samt den del av golfbanan som ligger öster om Yttre Ringvägen, ska utredas för att få till en lämplig struktur och en bra balans mellan olika markanvändningar i området. En förutsättning för utredningen är att minst 40 procent av området i framtiden ska utgöras av park/natur. Detta park- och naturområde ska vara sammanhängande med Husie mosse. Övrigt ska utgöras av exploaterbar mark.

U9 – KRUMBY

Krumby är en liten by som ligger längs Trelleborgsbanan. Med ett nytt stationsläge skulle byn kunna växa och erbjuda många nya bostäder. Närheten till kommungränsen mot Vellinge och oklarheter kring en framtida dragning av väg 101 är några av de planeringsförutsättningar som behöver studeras vidare.

U10 – OXIE

Det finns goda skäl att ytterligare studera möjligheterna till exploatering i anslutning till Oxie station och Oxie centrum. I ett sådant sammanhang kan till exempel den centralt belägna Galgebacken prövas för bland annat bostäder. Bebyggelse på backen kan påverka Oxies landskapsbild, men kan också bidra till att Oxies bebyggelse upplevs mindre fragmenterad.

TYCK TILL OM PLANEN

Välkommen att lämna synpunkter på översiktsplanen under granskningsperioden 17 juni - 31 oktober 2022!

Skicka dina synpunkter senast 31 oktober 2022 till stadsbyggnadskontoret@malmo.se eller till Malmö Stadsbyggnadskontor, 205 80 Malmö. Ange ärende: "Yttrande granskning ÖP. Dnr SBN-2018-1156". Under granskningen måste synpunkterna vara skriftliga och vi behöver ditt namn och dina kontaktuppgifter för att kunna registrera dina synpunkter till ärendet. [Så här hanterar Malmö stad dina personuppgifter.](#)