

Analysbilaga Malmös stadskärna - en plats för alla

mars 2026

Bakgrund

I denna bilaga till strategin "Malmös stadskärna – en plats för alla" sammanfattas det underlag och de analyser som använts vid framtagandet av strategin. Underlagen består av intervjuer, workshops, enkäter, rapporter från externa källor samt rapporter, beslutsunderlag och styrdokument som tagits fram inom olika verksamheter i Malmö stad, liksom statistik, kartanalyser och observationer i stadskärnan.

Bilagan inleds med begreppsdefinitioner. Därefter följer en genomgång av de teman och utgångspunkter som identifierades i inledningen av strategiarbetet. Dessa sammanställs i en nulägesanalys som ger en bild av stadskärnans förutsättningar, utmaningar, potential och framtida behov. Temana kompletteras med sammanfattningar av inspel från de workshops som genomförts under arbetets gång.

Den andra halvan av bilagan består av underlag till analyserna – dels kortfattade sammanställningar av enkätresultat, dels ett urval av kartor som tagits fram inom ramen för arbetet. Kartorna baseras på både kvantitativa och kvalitativa data och analyser. Avslutningsvis finns en översikt över genomförda workshops, intervjuer och dialoger samt en referenslista.

Innehåll

Bakgrund	2
Innehåll	3
Begreppsförklaring	4
En stadskärna för alla	6
Grönt och blått	8
Upplevelser, kultur & fritid	10
Näringsliv, service, handel & återbruk	12
Rörelser i staden	14
Enkätundersökningar	16
Malmö stadskärna - Historiskt	20
Befolkning	22
Verksamheter i stadskärnan	24
Närhet till större kollektivtrafiknoder	28
Urval av målpunkter	30
Fasadinventering	32
Vyer	34
Analyser	36
Referenser och underlag	40

Begreppsförklaring

Det finns en rad benämningar och olika definitioner på stadens centrum. Här nedan beskrivs de vanligaste.

Stadskärna:

Begreppet stadskärna saknar en enhetlig definition, men brukar refereras till som den del av en stad som har högst densitet av kommersiella verksamheter, stor del historiskt signifikanta platser, många arbetsplatser, samt ett störst flöde av besökare (Cityindex 2018). Flera olika definitioner och begrepp har använts för att referera till Malmös stadskärna över åren.

Innerstad:

Termen innerstad har använts för att beskriva ett större geografiskt område än själva stadskärnan. Ett område som historiskt har innefattat både västra, södra och östra förstaden i Malmö i översiktsplaner från 1990 och framåt.

Centrum:

Termen centrum har använts både för att beskriva Malmö stads centrum, eller stadskärna, samt centrum för stadens respektive delområden eller stadsdelar (Översiktsplan för Malmö 1990, Översiktsplan för Malmö 2020). Centrum har också använts som nämnare för stadsdelen "Centrum" (Översiktsplan för Malmö 2020), en administrativ indelning som upphörde att gälla 2013 (Malmö stad 2025). Detta område hade en geografisk utbredning från Oljehamnen i Norr till Södervärn i söder, dock utan att omfatta delområdet Möllevången, som i stället innefattas i stadsdelen Södra Innerstaden (Översiktsplan för Malmö 2020). Termen centrum syftar oftast på stadens kommersiella centrum, ett område som besitter en densitet av centrumfunktioner. Centrumverksamheter eller centrumfunktioner refererar till verksamheter och funktioner som utmärker sig genom att de genererar besöksintresse även över stora avstånd, samt har breda kontaktnät med både allmänhet och andra företag. Exempel på detta är bland annat; biografier, restauranger, banker, kultur, myndigheter och intresseorganisationer (Översiktsplan för Malmö 1990).

City:

Termen city har ofta använts synonymt med begreppet stadskärna och refererar till de mest verksamhetstäta och historiska delarna av innerstaden. Detta område nämns besitta centrumfunktioner viktiga för både staden, regionen, samt södra Sverige (Översiktsplan för Malmö 1990).

Flerkärnighet:

Malmö har i Översiktsplaner sedan 1979 beskrivits som en flerkärnig stadsstruktur med starka kopplingar från innerstaden till stadsdelscentrum så som Limhamn, Bunkeflo och Hyllie (Översiktsplan för Malmö 1990). Även delar av innerstaden, som idag ofta refereras till som delar av stadskärnan, benämndes tidigare som stadsdelscentrum utanför stadskärnan. Värnhem, Möllevången och Triangeln är tre exempel på mindre centrum i det flerkärniga Malmö (Generalplan för Malmö 980).

En stadskärna för alla

Nulägesanalys

Malmö är den tredje största staden i Sverige och stadskärnan är en viktig knutpunkt både i Malmö och regionalt. Här finns en historisk stadskärna och ett flertal kulturinstitutioner, myndigheter, universitet, handels- och nöjesutbud, osv. Cirka 27 000 invånare bor i stadskärnan och 50 000 personer arbetar här.¹ 27 000 studerar vid Malmö Universitet. Malmös befolkning är ung och superdiversifierad. Närmre hälften av malmöborna är under 35 år och en tredjedel är födda i utlandet. Skillnaderna i hälsa och välfärd är relativt stora i och den disponibla inkomsten per invånare är något lägre än genomsnittet i de övriga storstäderna och riket. Trots att stadskärnan är lätt att nå och rymmer stora värden, speglar den ännu inte fullt ut Malmös mångkultur. Malmö Cityenkät (se även s 18) visar på en uppdelad inställning till stadskärnan där parametrar som kön, ålder, socioekonomi och geografiskt avstånd påverkar hur välkommande och relevant man upplever stadskärnan.

Avståndet är relativt korta i Malmö. Trots det har stadskärnan en geografisk utmaning i sin långsträckt form, vilket i kombination med barriärer som breda trafikerade gator, kanalrum och bostadskvarter som saknar möjlighet till genomfart begränsar flödet och sammankopplingen mellan olika delar. Kopplingen från Malmö C vidare in i stadskärnan upplevs ofta som otydlig, vilket försvårar att på ett enkelt sätt ta sig till stadskärnan. Stadskärnans olika delar har olika karaktär som attraherar olika grupper, en viktig del av stadskärnans identitet. Viktiga institutioner och platser som Stadsbiblioteket, universitetet och de centrala parkerna, fungerar som mötesplatser och demokratiska arenor men de behöver utvecklas för att bidra till sammanhållningen i Malmö.

Behov och potential

För att stadskärnan ska upplevas som välkommande och levande krävs fokus på trygghet och social infrastruktur. Det finns ett stort behov av mötesplatser som är tilltalande för alla oavsett ålder, bakgrund eller ekonomiska möjligheter - platser där man kan vistas och samlas utan krav på konsumtion. Detta inkluderar även behovet av flexibla och dynamiska ytor som tillåter experimenterande, tillfälliga verksamheter och kultur.

Det behövs satsningar på mångfald, grönska och hållbar design för att skapa en unik karaktär som förenar det historiska Malmö med framtidens behov. Genom att främja gång- och cykelvänliga stråk

skapas en mer mänsklig skala som uppmuntrar till rekreation och social interaktion. Evenemang som Malmöfestivalen och lokala idrotts-satsningar har visat på kraften i att skapa gemenskap. Genom att utveckla metoder för delaktighet och samverkan mellan kommunen, fastighetsägare och civilsamhället kan Malmö säkerställa att stadskärnan utvecklas genom medskapande.

Genomförda dialoger och resultat

I strategiarbetet genomfördes flera dialogmöten och workshops med aktörer från offentlig sektor, privat sektor, civilsamhälle och akademier. Dialogerna visar att för att skapa en levande och inkluderande stadskärna behövs ett helhetsgrepp som främjar gemenskap, tillgänglighet och hållbarhet. Det behövs mötesplatser för både spontan och organiserad interaktion, integrering av näringslivet i stadsrummet, och bostäder för alla, inklusive studenter. En trygg och tillgänglig miljö för alla åldrar, med skugga, utsiktsplatser och tydliga informationspunkter, eftersträvas.

I april 2025 hölls en workshop på temat Stadskärna för alla. Det står klart att många vill samverka mer för att utveckla stadskärnan till en plats för alla.

Några nyckelteman i diskussionerna var:

- Demokratiska mötesplatser: Det behövs fler öppna, kravlösa ytor för människor att mötas. Dessa platser stärker trygghet, gemenskap och folkhälsa.
- Tillgänglighet och inkludering: Hur kan stadskärnan vara öppen och inbjudande för alla – barn, ungdomar, äldre, oavsett inkomst – och erbjuda mötesplatser, både spontana och organiserade, året runt. Vad ställer det för krav på aktörerna i stadskärnan?
- Kreativa och flexibla lösningar: Användning av tomma lokaler, pop-up-initiativ, delade ytor och mikrolekplatser lyfts som intressanta inslag. Idéer som "bibliotek öppet 24h" eller "gratis fika i museer" exemplifierar nytänkande. Samtidigt lyfts snårigheter i regelverk och finansiering för olika typer av tillfälliga lösningar.
- Samarbete och dialog: Framgång bygger på samverkan mellan kommunen, civilsamhället, fastighetsägare och invånarna. Hur kan garantier skapas för lokalhyror till föreningar? Vilka olika roller har aktörerna?
- Kulturellt och socialt värde: Platser värde kan mätas på fler sätt än ekonomisk avkastning. Att erbjuda kostnadsfria aktiviteter och samlingsplatser är en investering i livskvalitet och demokrati. Diskussion om vad som är en kostnadsfri mötesplats och hur det förenas med ekonomiska intressen.

¹ Källa: HUI 2024: Cityindex Malmö. Siffrorna baseras på HUIs definition av stadskärnan.

Grönt och blått

Nulägesanalys

Malmös identitet är starkt präglad av dess grönblå värden. Grönska, parker och vatten upplevs ha stora estetiska och rekreativa värden, utöver de övriga ekosystemtjänster de erbjuder. Det visar bland annat enkäten Platsundersökning (se sid. 16). Stadskärnan karaktäriseras av närheten till havet, kanaler och stora, centrala parkområden.

Stora delar av stadskärnan består av historisk bebyggelse. Den täta strukturen gör det tekniskt svårt att integrera ny grönska och plantera träd i någon större omfattning, eftersom utrymmet under mark ofta är begränsat av ledningsnät och infrastruktur. Malmö har dock en god grundkapacitet i sina befintliga parker.

Malmös läge som kuststad medför särskilda förutsättningar där havsnivåhöjningar och extrema väderhändelser kräver både lokala fysiska insatser och ett aktivt samarbete på nationell nivå för att säkra finansiering och långsiktig planering. Närheten till havet är en tillgång för rekreation och turism, men innebär också en sårbarhet för stigande havsnivåer och extrema väderhändelser.

Behov och potential

Kanalerna och stadens vattendrag har stor utvecklingspotential. För att öka deras rekreativa värden krävs ett målinriktat arbete för att förbättra vattenkvaliteten och skapa tillgängliga mötesplatser längs kajerna. Värmeböljor förväntas bli vanligare. Att öka krontäckningen genom strategisk trädplanering är det mest effektiva sättet att erbjuda skugga och sänka temperaturerna i hårdgjorda stadsmiljöer. Fler parker och grönområden behövs för att fördröja och hantera stora regnmängder för att förebygga översvämningar. Det är inte enbart en estetisk fråga, utan en nödvändighet för stadens resiliens. Land- och vattenmiljöer är också viktiga livsmiljöer. Genom att stärka den gröna infrastrukturen kan ekosystemtjänster som luftrening och biologisk mångfald förbättras.

Det krävs både lokala fysiska insatser och ett samarbete på nationell nivå för att säkra finansiering och långsiktig planering för att kunna hantera extremväder och stigande havsnivåer.

Satsningar på grönblå miljöer ger direkta socioekonomiska fördelar. Utöver de rent miljömässiga vinsterna bidrar attraktiva stadsmiljöer till ökade fastighetsvärden och en ökad förmåga att attrahera företag, investeringar och besökare. De blå och gröna miljöerna ska fungera som rekreation och mötesplatser för alla.

Genomförda dialoger och resultat

I strategiarbetet har flera dialogmöten och workshops genomförts med aktörer från offentlig sektor, privat sektor, civilsamhälle och akademier. Många vill samverka mer för att utveckla stadens gröna och blå värden. Nedan en sammanställning av förslag/tankar som många aktörer framfört:

- Skapa fler gröna aktivitetsytor som rymmer både lek, rörelse, vila och socialt umgänge.
- Anlägg mikroparker och små grönytor som bidrar till skugga, bättre dagvattenhantering och platser för rekreation och möten.
- Underlätta för fastighetsägare att skänka träd till staden utan att belastas av driftkostnader.
- Arbeta tillsammans – Malmö stad och fastighetsägare – med klimatanpassning och gemensamma lösningar.
- Utöka antalet blå-gröna stråk i gaturummet och se till att dagvattnet tas om hand på ett hållbart sätt.
- Involvera barn i att plantera träd och odla i staden och dess parker.
- Integrera havet och stranden mer i stadslivet, särskilt med närheten till den nya Neptunigatan.
- Ta fram en långsiktig strategi för att på sikt förbättra vattenkvaliteten i kanalen och därmed skapa nya möjligheter för utveckling av området.
- Utnyttja kanalens potential – inspireras till exempel av Köpenhamns vattennära stadsutveckling.
- Skapa en inkluderande vattenmiljö med möjligheter för bad, båt-taxi, vattensport, simtävlingar, simskola, barer, restauranger, matstånd, bryggor, fiske och bastu.

Upplevelser, kultur & fritid

Nulägesanalys

I stadskärnan finns allt från bibliotek och stora kulturinstitutioner, tillfälliga evenemang, nöjesliv och spontan rörelse i offentliga miljöer. Det breda spektrat av aktiviteter är en dragkraft för både malmöbor och besökare. Det visar bland annat enkäten Platsundersökning (se sid. 16)

En betydande förutsättning för Malmös ställning som regionalt och nationellt nav är de stora regionala och lokala institutionerna som tillsammans bildar ett centralt kulturstråk i och nära stadskärnan. Dessa verksamheter drar stora mängder besökare till stadskärnan, men verksamheten är ofta koncentrerad till specifika tider på dygnet och veckan. Brist på ändamålsenliga lokaler till rimliga kostnader är en begränsande faktor för det fria kulturlivet och föreningslivet. Den ekonomiska konkurrensen om ytor i centrala lägen gör det svårt för mindre aktörer att etablera sig, vilket begränsar mångfalden i stadens utbud. I stadskärnan finns även ett stort nöjesutbud som restauranger och nattliv.

Behov och potential

Mindre kulturaktörer och föreningar skulle kunna bidra till folkliv under fler av dygnets timmar. Utöver lokalfrågan spelar gestaltningen av det offentliga rummet en avgörande roll för hur kultur och fritid upplevs. Offentlig konst och estetiskt tilltalande miljöer är viktiga både för stadens funktion och dess karaktär. Det finns ett behov av att skapa multifunktionella platser som tillåter snabb omställning mellan olika typer av aktiviteter. Samtidigt finns olika intressen, där exempelvis nattliv och högljudda kulturverksamheter kan ha svårt att samexistera med exempelvis boende.

Malmö stad satsar mycket på ett brett kultur- och fritidsutbud. Satsningar på ett brett kultur- och fritidsliv stärker Malmös attraktionskraft för både näringsliv och besökare. Genom att erbjuda aktiviteter som tilltalar alla åldrar och bakgrunder och genom att stärka kopplingen mellan stadens olika delar, kan de mentala avstånden till stadskärnan minska och staden bli en mer inkluderande mötesplats för alla. Framtiden för Malmös kultur- och fritidsliv vilar på förmågan att vara både långsiktig och utforskande, där nya arbetssätt kring exempelvis lokalsamverkan kan sänka trösklarna för civilsamhället och skapa en mer hållbar och levande miljö för alla malmöbor. Möjligheten att utöva mer kultur och fritid i stadskärnan skulle kunna öka tillgängligheten för många malmöbor. För en del malmöbor är de mentala avstånden till stadskärnan stora, vilket gör att man inte besöker stadskärnan så ofta (se Malmö Cityenkät sid 18).

Genomförda dialoger och resultat

I strategiarbetet har flera dialogmöten och workshops genomförts med aktörer från offentlig sektor, privat sektor, civilsamhälle och akademier. Dialogen kring kultur och fritid överlappade i stora delar med dialoginsatserna som genomfördes inom temat Stadskärna för alla. Det står klart att det finns en stark vilja att utveckla Malmö som en inkluderande, levande och tillgänglig fritids- och kulturstad där stadskärnan speglar hela stadens själ och variation.

Trots att Malmö anses vara en attraktiv kulturstad konstateras i dialogen att det är svårt för föreningar och mindre aktörer att få tillgång till lokaler, medel och tillstånd. Många offentliga lokaler, särskilt skollokaler, står tomma på kvällar och helger men är svåra att använda på grund av regler, kostnader och ansvarsfördelning. Ett genomgående tema är vikten av att öppna upp platser och lokaler i stadskärnan för olika typer av användning. Staden behöver fler platser för spontan närvaro, som är tillgängliga, trygga och inbjudande för alla. Många pekar på att kommunen behöver bli en "möjliggörare" snarare än förvaltare. Visionen i detta perspektiv blir att utveckla en stadskärna präglad av kultur, fritid och samhörighet – där både etablerade och nya uttryck får plats. Några rekommendationer från dialogen:

- Förenkla regelverk för att möjliggöra fler kulturaktiviteter på allmänna platser.
- Stärka samarbetet mellan fastighetsägare och kulturaktörer för att nyttja outnyttjade lokaler.
- Öka ungas delaktighet i stadsplanering genom riktade initiativ och samråd.
- Utveckla trygghetsfrämjande kulturinitiativ med fokus på att skapa aktiviteter dygnet runt.

Näringsliv, service, handel & återbruk

Nulägesanalys

Malmö stadskärna befinner sig i en brytningstid där traditionell handel möter utmaningar från både e-handel och externa köpcentrum. Den fysiska detaljhandeln i stadskärnan står för ungefär en femtedel av den totala omsättningen av fysisk detaljhandel i Malmö. Både antalet verksamheter och antalet anställda minskade i stadskärnan mellan år 2024 och 2025.¹ Samtidigt syns en strukturell förändring där tjänster som kräver fysisk närvaro, exempelvis skönhets- och nagelsalonger, blir allt vanligare. Även arbetslivet har förändrats och behoven av kontorslokaler ser annorlunda ut än för några år sedan. För att vända trenden med tomma lokaler krävs ett fördjupat samarbete kring både ekonomi, cirkularitet och stadens nattliga livskraft.

Stadskärnans framtid är tätt kopplad till omställningen mot cirkulära affärsmodeller. Intresset för resursdelning och återbruk växer, vilket bland annat märks genom fler second hand-butiker, men utvecklingstakten för reparationstjänster och delade lokaler är fortfarande begränsad. Nattlivet är en viktig del av Malmö attraktivitet.

Trots goda strategiska grundförutsättningar upplevs stadskärnan av flera respondenter i Malmö Cityenkät ha en otydlig identitet, vilket förstärks av dess avlånga geografi. Besökare har ofta svårt att navigera mellan de olika delområdena. Det finns tomma lokaler som inte uppfyller de behov och önskemål som finns inom näringslivet. I vissa delar av stadskärnan är den fysiska tillgängligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga starkt begränsad.

När det gäller resursdelning och hållbar gods och återvinning finns fysiska utmaningar i stadsmiljön för framkomlighet av fordon.

Behov och potential

Satsningar på stadskärnans basfunktioner, som renhållning, belysning och grönska, kan ge direkta mervärden för alla aktörer. Genom att kommunicera en tydlig identitet och gemensamma mål kan Malmö stad och näringslivet tillsammans marknadsföra staden mer effektivt. Det finns en stor potential i att utveckla system för återbruk och minskat matsvinn genom lokala nätverk. Det behövs nya arbetssätt för att utveckla och innovera möjligheterna till återbruk och cirkularitet.

¹ HUI 2026: Handelskartan: så handlar Malmö

Trots politisk enighet om nattens betydelse saknas idag tillräckliga resurser och strategiskt stöd för att hantera utmaningar som bullerproblematik, finansiering och brist på fysiskt utrymme. Att utveckla nattlivet kräver inte bara fokus på klubbar och barer, utan även trygghetsskapande åtgärder och nya mötesplatser som fungerar efter mörkrets inbrott.

Genomförda dialoger och resultat

Service/näringsliv, handel och återbruk har diskuterats vid tre workshop-tillfällen. Vid samtliga har representanter från både Malmö stad, näringsliv och civilsamhälle varit inbjudna. Det har även funnits möjlighet att anmäla sitt intresse på förhand till temat.

Workshop citylogistik och cirkularitet 29 april 2025

Workshop reglering internt 8 april och externt 27 maj 2025

Workshop tillsammans med temat Stadskärna för alla den 14 april 2025, där diskuterades:

- Konsumtionsfria mötesplatser
- Aktiva bottenvåningar
- Fritid i stadskärnan

Aktörer pekar på att nuvarande parkeringsmöjligheter ofta upplevs som dyra och otillgängliga, vilket försvagar stadskärnans konkurrenskraft. En utmaning ligger även i de administrativa processerna; tillstånds- och klagomålshantering beskrivs som byråkratisk med långa väntetider och höga kostnader. Detta skapar friktion i vardagen, särskilt gällande målkonflikter kring ljudstörningar från restauranger och nattklubbar samt praktiska problem med avfallshantering och skadedjur. För att stödja näringslivet önskas mer transparenta tillståndsprocesser och en förvaltningsövergripande service där staden agerar som en tydlig samarbetspartner, samt ökad samverkan mellan aktörerna.

Rörelser i staden

Nulägesanalys

Malmö stadskärna är med sina korta avstånd både gång- och cykelvänlig, här finns ytor för lek och vistelse. Men stora trafikerade gator och storskaliga kvarter i vissa delar av stadskärnan bildar barriärer, försvårar framkomligheten och försämrar upplevelsen att ta sig fram som t ex gående. I platsundersökningen (enkät se sid 16) är det tydligt att stora trafikerad gator är några av de platser som är minst populära och känns mest otrygga.

Malmö som helhet har goda grundförutsättningar med korta avstånd och en struktur som gör det enkelt att nå centrum med hållbara transportslag. Samtidigt samsas många olika trafikslag på en begränsad yta, vilket skapar utmaningar och ibland otrygghet när befolkningen växer. Stadskärnan är långsträckt i nordsydlig riktning, men det finns en stor potential att utveckla stråk som bättre binder samman staden i öst-västlig riktning. De korta avstånden ger goda förutsättningar för att fler ska välja att gå eller cykla, vilket direkt bidrar till minskade utsläpp och bättre luftkvalitet. En konkret utmaning i den dagliga trafikmiljön är hanteringen av nya mobilitetstjänster, som elsparkcyklar, som ofta upplevs som störande i stadsrummet.

Behov och potential

Rörelser i Malmö stadskärna handlar om balansen mellan effektiv infrastruktur och livet mellan husen. För att möta framtidens behov behöver kapacitetsstark kollektivtrafik och förbättrad cykelinfrastruktur utvecklas. Detta arbete behöver kombineras med stadsmiljöåtgärder som prioriterar trivsel och säkerhet, bland annat genom sänkta hastighetsbegränsningar på fler gator i centrum. Det finns ett tydligt behov av att göra det enklare att kombinera olika färdmedel under en och samma resa. Utvecklingen av mobilitetshubbar – platser där olika typer av delningsfordon och tjänster behöver samlas nära bostäder och arbetsplatser – ses som en viktig del i att skapa ett flexibelt system som minskar behovet av genomfartstrafik och privatbilism i de centrala delarna.

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för näringslivet och arbetsmarknaden, men den kräver en utformning där olika tempo och upplevelser kan få plats utan att störa stadens vistelsekvaliteter.

Det behövs ett sammanhållet och inkluderande trafiksystem som skapar värden som sträcker sig bortom själva transporten. Genom att utgå från universell utformning i planeringen blir staden mer tillgänglig för alla grupper, vilket stärker den sociala hållbarheten. Att prioritera framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik innebär att gatorna kan omvandlas från enbart transportleder till attraktiva

platser för vistelse. Detta gynnar såväl hälsa som lokal handel och besöksnäring. Samtidigt innebär förtätningen av staden att marken måste användas mer effektivt, där markparkering behöver minska till förmån för ytor som främjar folkliv och hållbart resande.

Genomförda dialoger och resultat

En workshop med fokus på delad mobilitet hölls 250514.

Ett tjugotal aktörer deltog, från Malmö stad, Skånetrafiken, Citysamverkan, fastighetsbranschen, mobilitetshusbranschen, konsultbranschen, bilpoolsbranschen, mikromobilitetsbranschen m.fl. Två frågeställningar avhandlades;

- Vilka mål, ambitioner eller behov, har din organisation gällande hållbart resande och delad mobilitet?
- Vad kan vi göra tillsammans för att utveckla en hållbar, delad mobilitet?

Den röda tråden i samtalen kan sammanfattas enligt följande:

- Viktigt att skapa tillgänglighet för brukare, kunder, kollegor och hyresgäster och besökare
- Viktigt att skapa intresse för bilpools-lösningar; för företag att etablera sig och för staden och fastighetsägare att bidra med mark för parkeringsplatser
- Alla ska samverka för att minska det privata bilinnehavet i stadskärnan
- Hållbart resande ska vara till för alla och inte bara för dem med ekonomiska resurser
- City ska vara enkelt (och ekonomiskt) tillgängligt, gällande olika mobilitetsalternativ
- Fler mobilitetshus och mobilitetshubbar
- Bättre kommunikation mellan kommunala och privata aktörer. Samverkan omkring behov, snarare än vems mark som tjänsterna ska finnas på. Kommunala bilpools och hubbar på privat kvarter-smark, och vice versa.
- Det behövs fler platser för mikromobilitet och fler fordon för att klara mål om färdmedelsandelar.
- Delningsfordon behöver spridas i fler delar av staden, inte bara för resor inom stadskärnan.

Enkätundersökningar

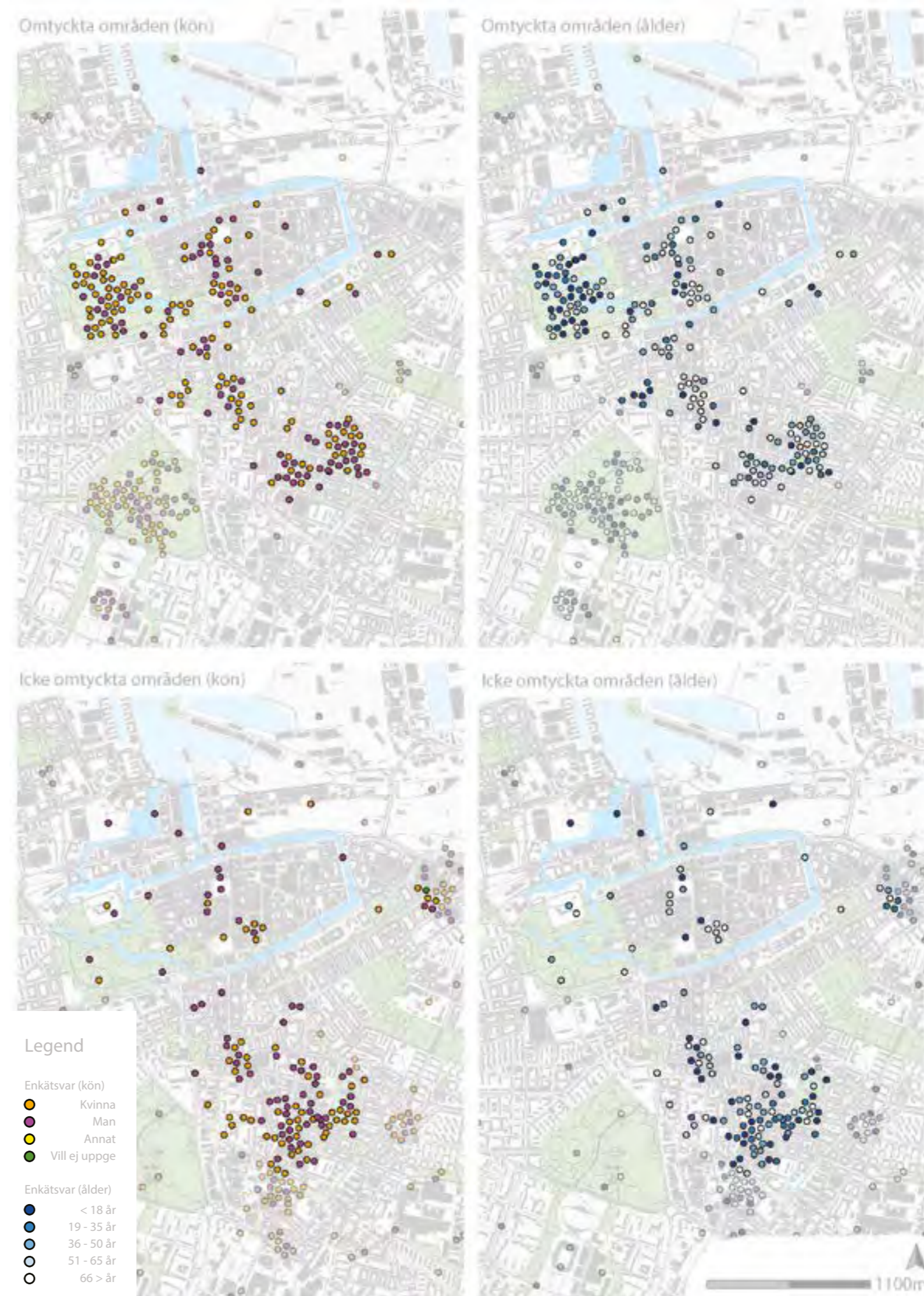
Platsundersökning

Under september 2024 utfördes en enkätundersökning om Malmöbors synpunkter på platser i staden. Varje deltagare fick möjligheten att ange en plats de tycker mest om samt en de inte tycker om. Drygt 500 personer svarade på enkäten.

På kartorna till höger går det att se att yngre deltagare generellt sätt föredrar områden kring Folkets park, Möllan och Triangeln. Äldre deltagare kan ses generellt föredra områden i Slottsparken samt kring Malmö Opera. 38% av de omtyckta platserna angivna i enkäten är belägna i eller nära stadskärnan. Dessa platser är huvudsakligen i Slottsparken och Kungsparken, samt kring Lilla torg, Gustav Adolfs torg, Davidshallstorg, Triangeln, Möllevångstorget, och Folkets park. Många uppskattar blandningen av funktioner i centrum, såsom parker, vatteninslag, uteserveringar, butiker och torghandel

En dryg fjärdedel av de platser som inte uppskattas är belägna i eller nära stadskärnan. Dessa platser är huvudsakligen i Södra delen av stadskärnan, kring Möllevångstorget och Folkets park, samt kring kollektivtrafiknoderna Värnhem och Södervärn. Kommentarer kring platser man inte tycker om handlar ofta om att det är för mycket trafik, skräpigt eller otryggt.

Det finns ett antal områden som har en mängd av både positiva och negativa enkätsvar, specifikt kring Möllevångstorget och Triangeln. I flera fall rör både positiva och negativa svar folkliv. För många är folkliv positivt, medan det för andra upplevs stressande. Svaren kan också vara kopplade till ett visst utbud där vissa uppskattar utbudet och andra inte tycker att det passar dem.



Malmö Cityenkät

Malmö stad undersöker med Cityenkäten med jämna mellanrum Malmöbornas syn på Malmö centrum och den egna stadsdelen. År 2022 svarade nära 800 personer på enkäten. Insamlingsperioden varade oktober till november 2022. Målgrupp för undersökningen är boende i Malmö som är 16 år eller äldre, och som har besökt Malmö centrum minst en gång under det senaste året.

Två tredjedelar av respondenterna hade besökt Malmö centrum under den senaste veckan. Detta indikerar en fortsatt hög frekvens av centrum som en central plats för aktiviteter, vilket speglar dess betydelse som stadens kärna. Det framgår att kvinnor tenderar att besöka centrum oftare än män, vilket också kan kopplas till skillnader i hur positivt de ser på området.

Ju äldre man är desto mer sällan besöker man city. De åldersgrupper som oftast besöker city är 18-24 och 35-44. Boende i stadsdelarna VA hamnen och Slottsstaden är de (förutom de som bor i city) som besöker city oftast. De som besöker city mer sällan (eller aldrig) är de som antingen bor i Oxie, Husie, Tygelsjö eller de som bor i områden med lägre inkomstnivåer (Fosie, Holma/Kroksbäck). De som bor i Limhamn och Rosengård besöker centrum hyfsat ofta.

Undersökningen visade att kvinnor generellt sett har en mer positiv uppfattning om Malmö som helhet och centrum jämfört med män. Majoriteten av invånarna uttrycker en stabil eller något förbättrad inställning till Malmö centrum jämfört med tidigare år. Den yngsta målgruppen var dock den som i lägst utsträckning ansåg att centrum är välskött, vilket pekar på ett behov av att förbättra underhållet och upplevelsen för unga vuxna.

En fråga handlade om huruvida city är välkomnande. De som bor i Bunkeflostrand, Oxie, Holma/Kroksbäck, Rosengård och Fosietycker att centrum är mindre välkomnande än boende i andra områden.

Mer än hälften av respondenterna ansåg att stadsmiljön i Malmö centrum har förändrats på senare år. Av dessa var en majoritet positiva till förändringarna. De främsta förbättringarna som lyftes fram var förbättrade cykelbanor och vägar, samt ett grönare centrum med fler blomsterplanteringar och grönområden. Samtidigt påpekade en mindre grupp negativa förändringar, där ökad otrygghet nämndes som den största utmaningen

Ett intressant resultat är att yngre Malmöbor (18-24 år) känner sig mest optimistiska kring sin möjlighet att påverka den offentliga miljön i Malmös centrum. Detta kan ses som en indikation på att unga vuxna ser potential i stadens utveckling och uppskattar dialogen med kommunen.

Undersökningen visar att Malmö fortsatt ses som en cykelstad. Däremot har stadens rykte som parkernas stad, studentstad och kontinental stad försvagats över tid.

Malmö stadskärna - Historiskt



Malmö stadskärna under 1500-tal



Malmö stadskärna under 1970-tal



Malmö stadskärna under 1980-tal



Malmö stadskärna under 1990-tal

Malmö stadskärna har succesivt expanderat under 800 år och de mest väsentliga faktorerna som påverkat dess utbredning har historiskt varit handel, bostäder, och under mitten av 1900-talet var tillverkning en viktig verksamhet. På senare tid har nöje och evenemang blivit alltmer relevant och tagit över och kompletterat handeln.

I tidiga skeden av Malmö tillkomst hade stadskärnan övervägande en öst-västlig utbredning och den breda delen av Östergatan, positionerad mellan Caroli kyrka och S:t Petri kyrka var Malmö första torg. Denna ursprungliga stad hade en öst-västlig utbredning från nuvarande Drottningtorget till Malmöhus, samt en nord-sydlig utbredning från kanalen till nuvarande Gustav Adolfs torgs norra sida (Byggnadsrådets Storstadsgrupp 1983). Denna öst-västliga utbredningen ersattes successivt, och under 1900 talets början var stadskärnans utsträckning huvudsakligen nord-sydlig (Malmö stad 2023). Stadskärnans utbredning söderut förstärktes under 1940–1950 genom tillkomsten av Triangeln, och Möllevångstorgets betydelse ökade då det kom att ta över Stortorget roll som handelstorg.

Rapporten Detaljhandeln i Malmö 1970 (1972) utpekar Malmö stadskärnas utbredning år 1970 till att vara ett område avgränsat i Norr och Söder av kanalsystemet, i Öst av Djäknegatan och i Väster av Engelbrektsgratan. Denna rapport räknar även in butiksstråken Östergatan – Östra Tullgatan samt Södra förstadsgatan till att ingå i stadskärnan. Rapporten Zonplan centrala staden (1978) beskriver en liknande utbredning, och rapporten Stadskärnan planering och verklighet (1983) anger att gamla staden har en stark ställning som den egentliga stadskärnan samtidigt som handelsstråken åt öst och söder även de har karaktär av stadskärna.

Rapporten Stadskärnan planering och verklighet (1983) anger stadskärnans utbredning under 1980-talet till att vara mer utsträckt åt öster, samt tillbakadragen i syd. Men redan 10 år senare anger dokumentet Så används Malmö city (1993) stadskärnans utbredning till att sträcka sig ned mot Triangeln, samt att ha en mer avgränsad utbredning i öst. Denna mer sydliga utbredning kan förklaras av etablerandet av Triangelns köpcenter, som kom till 1989.

Historiskt sett så har stadskärnans utbredning runtom Stortorget och Gustav Adolfs torg inom kanalen varit mer eller mindre konstant. Som det beskrivs i Översiktsplan 1979: "Från det äldsta stadspartierna innanför kanalerna har staden vuxit ut kring infartslederna varefter mellanliggande områden exploaterats. Malmö traditionella centrum är naturligt nog beläget i det gamla stadspartiet" (s. 41). Stadskärnans utbredningen till öst och syd, längs Östergatan respektive Södra förstadsgatan, har dock fluktuerat med tiden.

Malmö stadskärna kännetecknar sig i dagsläget genom ett starkt Nord-sydligt stråk som sträcker sig från Centralstationen i Norr till Möllevångstorget i Söder, samt kopplar samman dessa med Stortorget, Gustav Adolfs torg, och Triangeln. Intensiteten i stadslivet avtar på korta avstånd från dessa stråk.

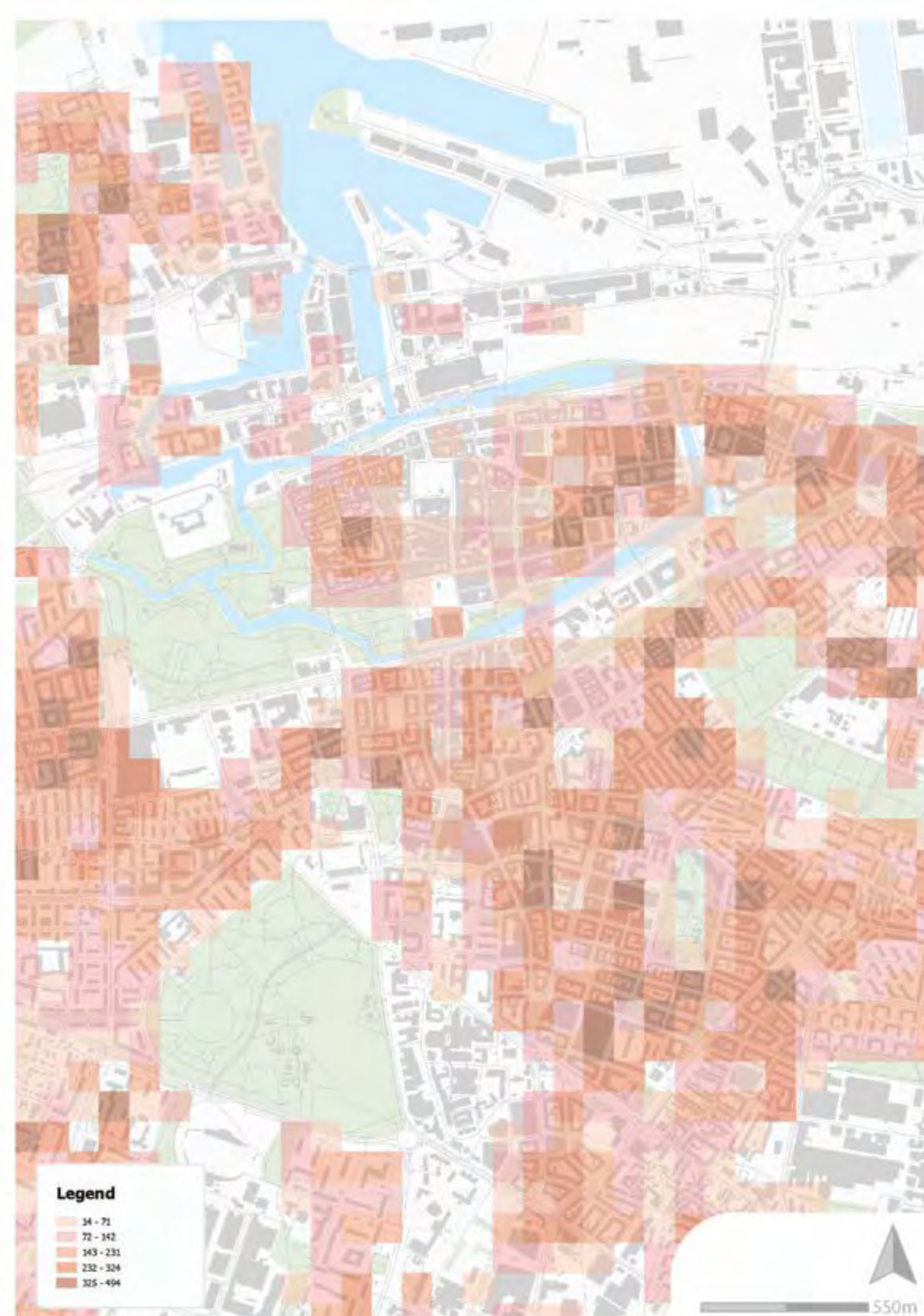


Karta med överläggning av historiska stadskärnor i gult samt stadskärnans viktigaste stråk i rosa.

Befolkning

Cityindex (2018) anger att en koncentration av befolkning är en av de mest relevanta parametrarna vid definition av en stadskärna. Vidare så innebär hög densitet av boende i nära angränsning till en stadskärna att stadskärnan i fråga är nåbar för fler medborgare via gång och cykel, samt att ett större antal personer rör sig genom stadskärnan vilket bidrar till stadskärnans livlighet (RISE 2023).

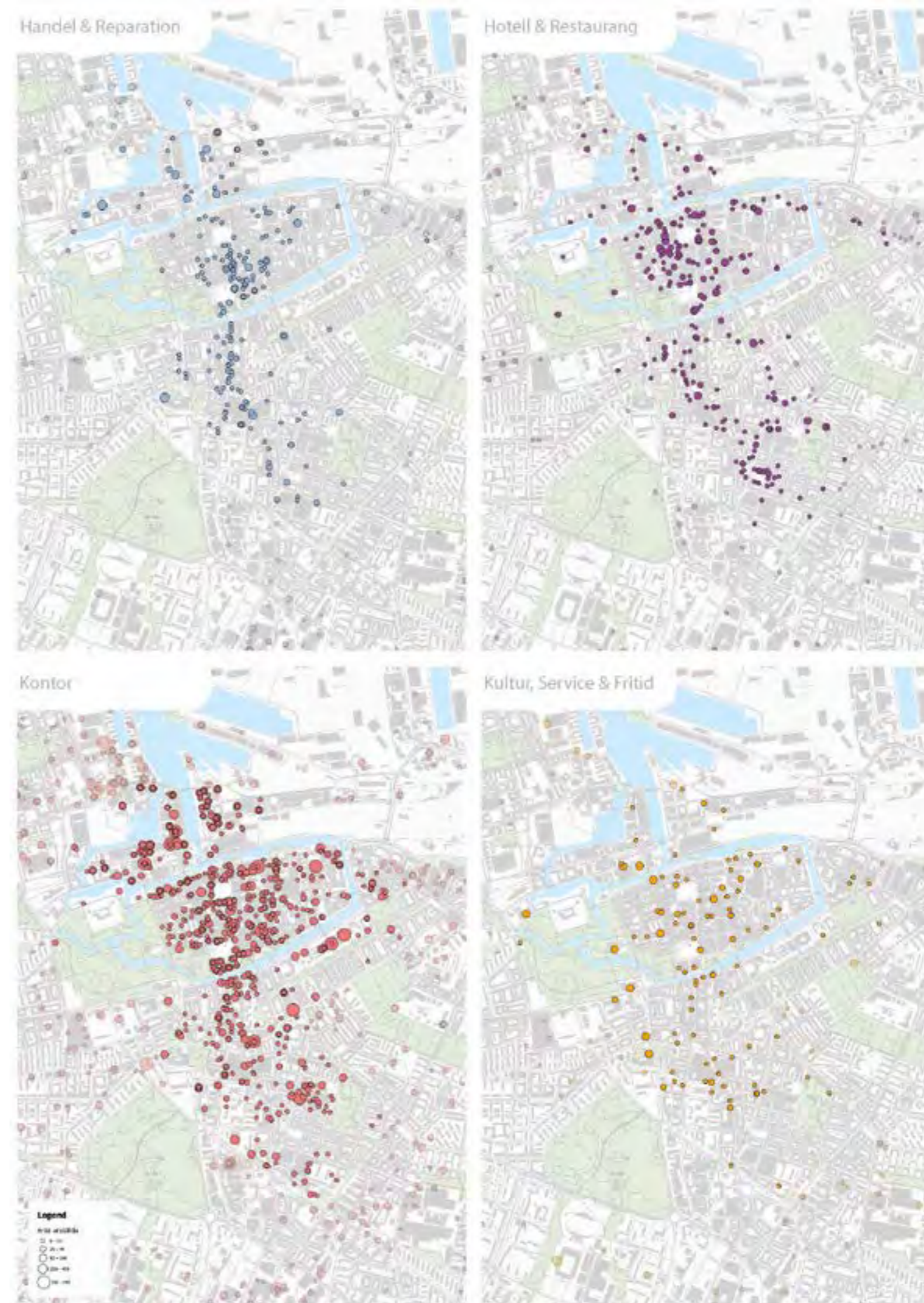
Kartan Befolkning per hektar är tagen från Mmap SBK. Befolkning /ha är befolkningsdata av Malmös befolkning redovisat i antal personer per celler på 100 x 100m (1 hektar). Boende beräknas utifrån fastigheten de är bokförda på. En avgränsning har gjorts där celler innehållande endast 1- 6 boende är borttagna. Datan som ligger till grund för kartan Befolkning /ha är tagen från SCB den 31 december 2024. Kartan Befolkning /ha underhålls årligen.

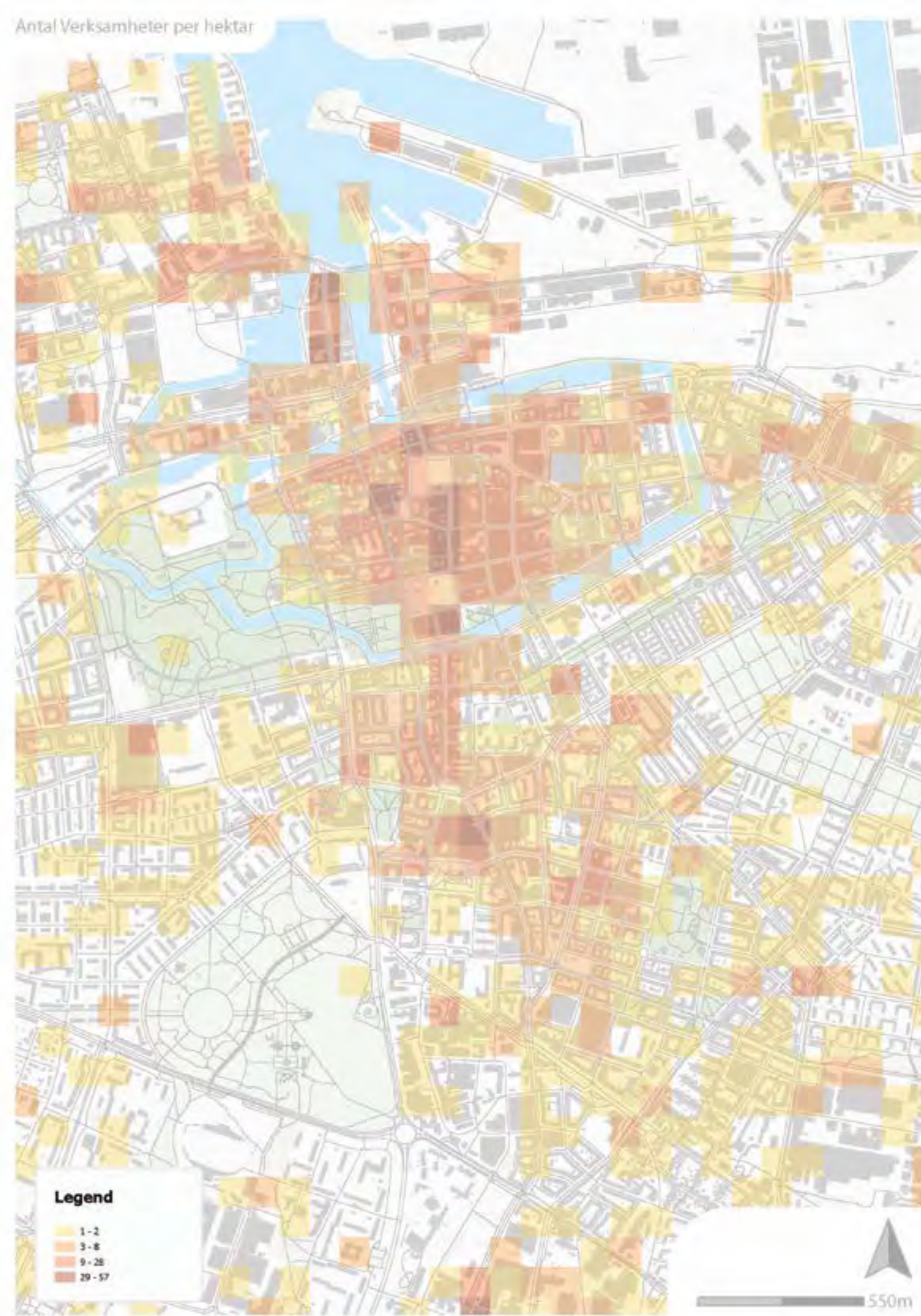
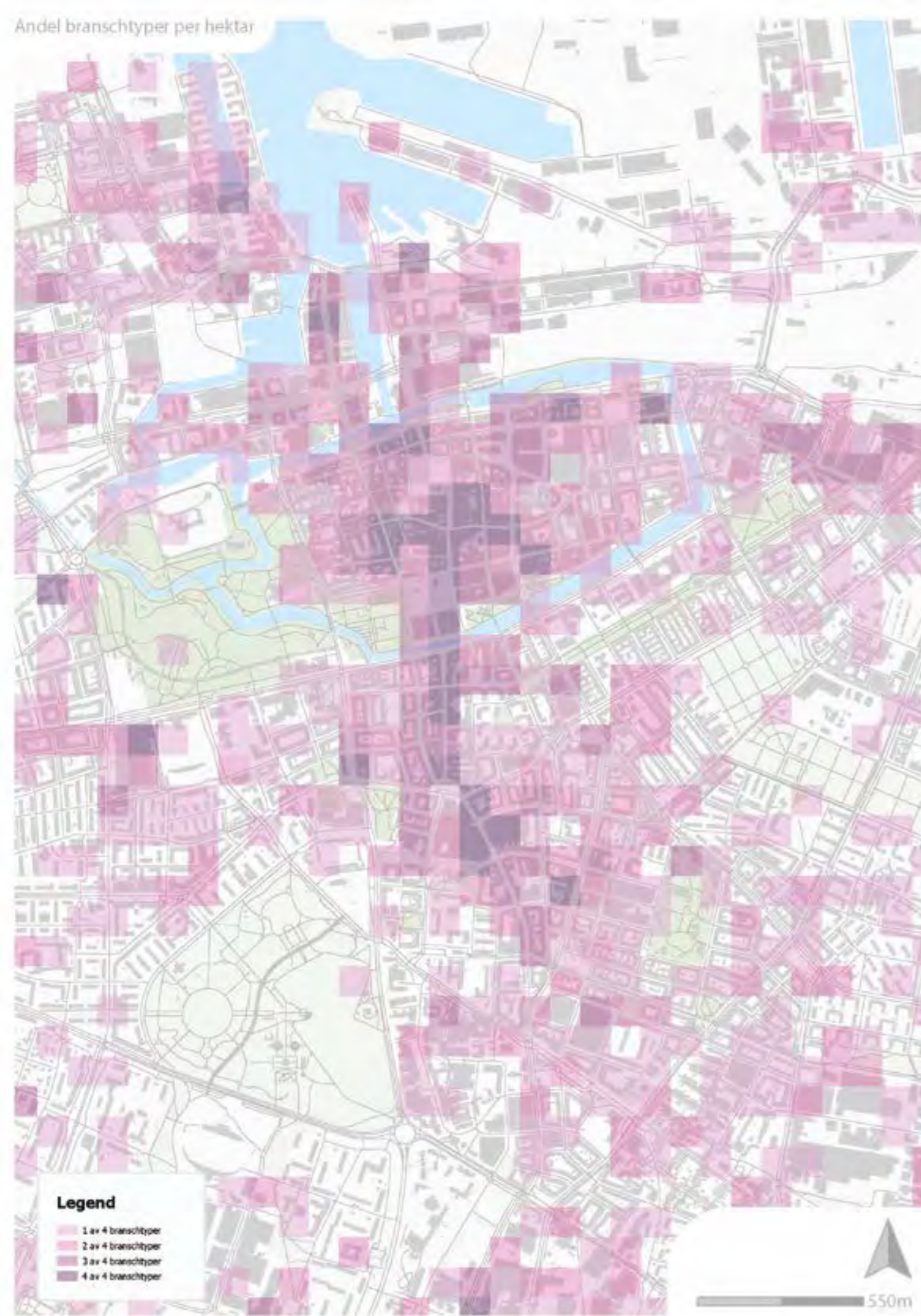


Verksamheter i stadskärnan

Cityindex (2018) pekar ut kommersiella verksamheter som den mest betydande faktorn vid definitionen av en stadskärna. Vidare så anger RISE (2023) "ekonomisk vitalitet" som ett värde alla stadskärnor och centrummiljöer kan förväntas leva upp till. En ekonomiskt vital stadskärna definieras av att både ha en stor mängd verksamheter, samt en hög grad av variation bland dessa verksamheter (Long & Huang 2019). Stadskärnor som har en hög grad av variation bland branscher bidrar till att locka fler besökare, vilket i sin tur gör stadskärnan livligare. Av de 16 kategorier av branscher som omfattas av datamaterialet Näringslivsverksamheter 2022 gjordes ett urval för att peka ut de branschtyper som är mest relevanta i definitionen av vad som kännetecknar en stadskärna. Dessa fyra kategorier var: Hotell- och Restaurangverksamheter (I), Kultur-, Fritid- och Serviceverksamheter (RS), Handel och Reparation (G), och Kontor (J, K, L, M, N, O, P, Q). Detta urval gjordes baserat på dokumentet Densitetsindex för Stadskärnors Utbredning – Malmö (Korsell 2024). I detta dokument används antalet anställda på verksamheten som en proxy för verksamhetens "betydelse" i att bidra till en levande stadskärna. Samma metod användes i punktkartorna som visar Näringslivsverksamheter och antal anställda, där punkter varierar i storlek baserat på antal anställda på respektive verksamhet.

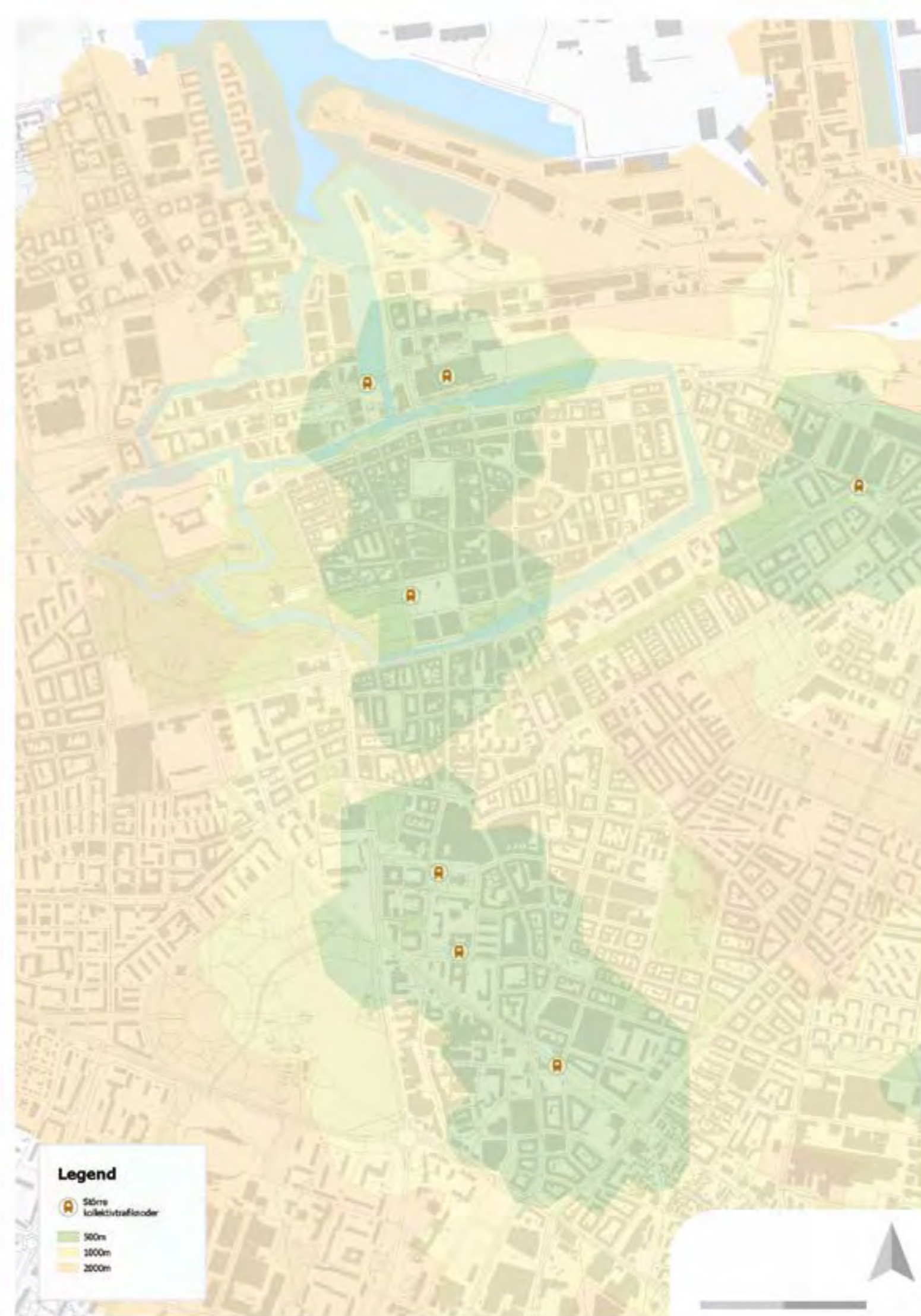
Kartorna som visar Näringslivsverksamheter och antal anställda är baserade på datamaterialet Näringslivsverksamheter 2022, taget från Mmap SBK. Detta är en punktkarta som visar arbetsställen med fler än fyra anställda. Kartan redovisar även 16 olika kategorier av branscher genom variation i punkternas färg. Datan som ligger till grund för Näringslivsverksamheter 2022 är beställd av Malmö Stad från SCBs Centrala företags och arbetsställe-register. Kartan Antal verksamheter per hektar är baserad på de fyra kartorna som visar näringslivsverksamheter. Denna karta visar antalet av samtliga typer av verksamheter fördelat på celler med storleken 100 x 100m (1 hektar). Analysen Variation bland Branscher är baserad på de fyra kartorna som beskriver näringslivsverksamheter; Kontor; Kultur, Fritid och Service; Hotell och Restaurang; Handel och Reparation. Kartan identifierar blandning av verksamheter i Malmö genom att beskriva hur många av de fyra Branschtyperna som förekommer i celler på 100 x 100m (1 hektar). Analysen visar inte hur stor andel respektive bransch som representeras i varje cell.





Närhet till större kollektivtrafiknoder

Stadskärnor och centrummiljöer behöver vara nåbara från andra platser i staden, andra områden i regionen, osv. Närbarhet innefattar tillgänglighet till stadskärnan via gång, cykel, bil och kollektivtrafik (RISE 2023). För att definiera vad som innefattar stadskärnan behöver vilka områden som har hög grad av närbarhet till kollektivtrafiknoder kartläggas. Nätverksanalysen Närhet till kollektivtrafiknoder redovisar vilka områden kring centrala Malmö som faller inom en radie av 500m, 1000m, och 2000m från punkter definierade som "Större Kollektivtrafiknoder". Dessa avstånd är baserade på dokumentet Kollektivtrafiknära läge i Malmö. Detta dokument definierar en närhet på 0-500 m som "Nivå 1 - mycket, mycket attraktiv", en närhet på 500-1000 m som "Nivå 2 - mycket attraktiv", och en närhet på 1000-2000 m som "Nivå 3 - attraktiv". Punkterna utpekade som "Större kollektivtrafiknoder" är samtliga tågstationer i Malmö, samt busstorgen; Värnhem, Gustav Adolfs Torg, och Södervärn.



Urval av målpunkter

Målpunkterna i denna karta representerar ett urval av institutioner, torg, byggnader och lokaler bland stadskärnans byggda miljö. Stadskärnans parker, kanalen samt andra offentliga ytor är även de viktiga målpunkter, likaså är en stor mängd andra platser och byggnader som inte visas på denna karta. Kartan kan ses som ett stickprov av stadskärnanskulturella bredd.

Kulturellt intressanta platser, objekt och lokaler så som historiska byggnader, museer, biograf, offentlig konst, osv. utgör målpunkter för besökare och skapar därigenom rörelse och aktivitet i gaturummen vilket bidrar till en livlig stadskärna (RISE 2023). Likaså fungerar större kommersiella verksamheter som målpunkter för handel som även de bidrar till stadskärnans livlighet (Mouratidis & Poortinga 2022). En variation av målpunkter, samt närvaron av målpunkter med ett historiskt djup, bidrar till en stadskärnas identitet och genererar möjligheter att upptäcka och känna igen ens omgivning.

Bibliotek

1. Stadsbiblioteket
2. Stadsarkivet
3. Masten 2

Biograf

1. Biograf Spegeln
2. Filmstaden Entré
3. Royal
4. Filmstaden Storgatan
5. Panora

Handel

1. Ähléns City
2. Hansa
3. Triangeln köpcentrum
4. Entré

Historisk Byggnad

1. Kulturhuset Mazetti
2. AP Sjöbergs fabriker
3. Richters bryggeri
4. Fabriks AB Skandinavien
5. S:t Petri kyrka
6. Caroli kyrka
7. S:t Johannes kyrka
8. S:t Pauli kyrka
9. Rådhuset
10. Malmö synagoga

Museum eller Konsthall

1. Form/Design Center
2. Malmö konstmuseum
3. Teknikens och Sjöfartens hus
4. Moderna museet
5. Malmö Konsthall

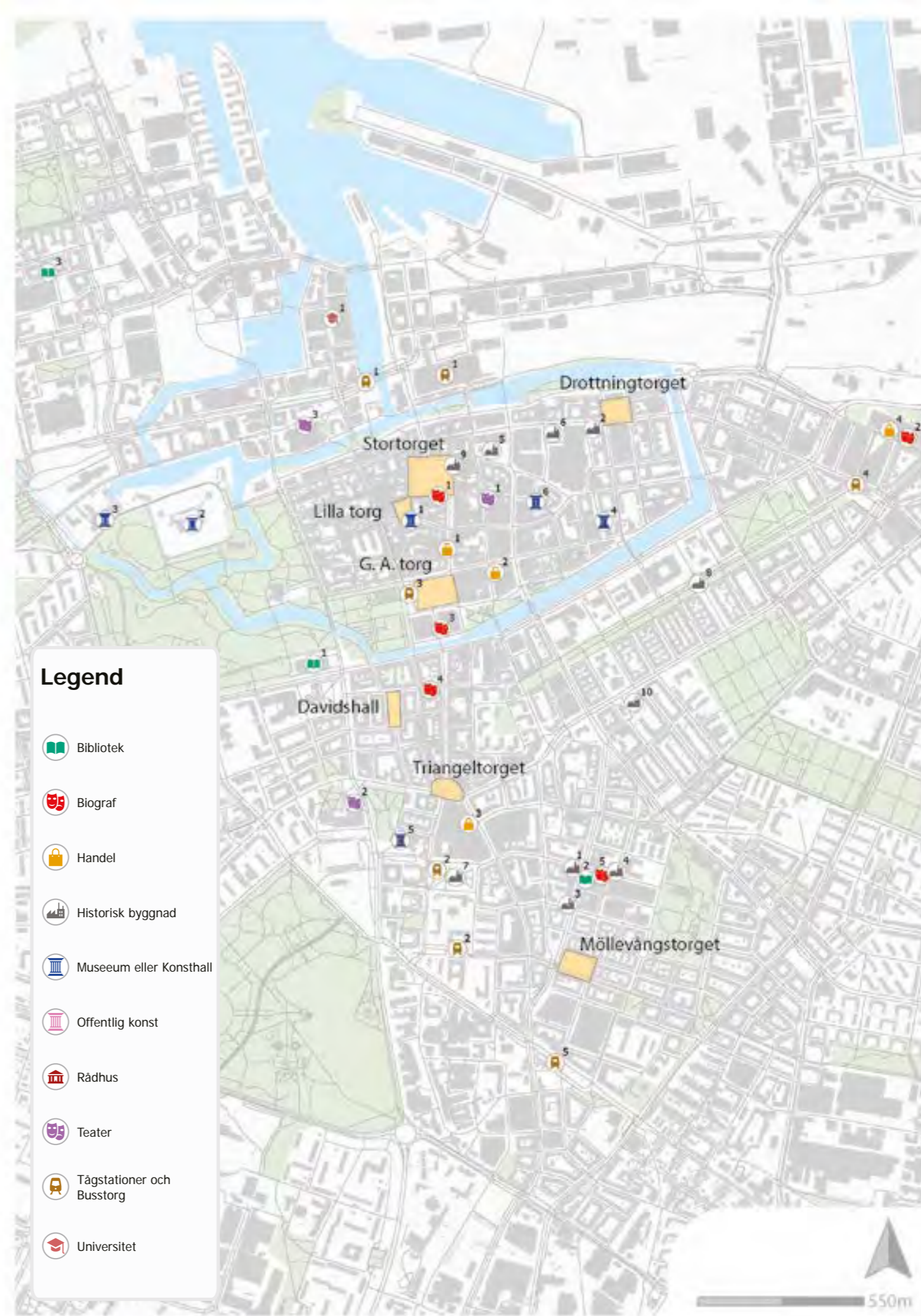
Teater

1. Malmö stadsteater
2. Malmö opera
3. Malmö Live

Tågstation och Busstorg

1. Centralstation
2. Station Triangeln
3. Gustav Adolfs torg
4. Värnhem
5. Södervärn

Malmö Universitet



Legend

- Bibliotek
- Biograf
- Handel
- Historisk byggnad
- Museum eller Konsthall
- Offentlig konst
- Rådhus
- Teater
- Tågstationer och Busstorg
- Universitet

A - Aktiv



- Små enheter, många dörrar (15 - 20 dörrar per 100m)
- Stor variation i funktion
- Inga intetsägande enheter
- Mycket karaktär i fasadrelief
- Vertikalt betonade fasader
- Fin detaljgrad och material

B - Trevlig



- Relativt små enheter (10 - 14 dörrar per 100m)
- Variation i funktion
- Få intetsägande enheter
- Har fasadrelief
- Många detaljer

C - Lagom



- Små och stora enheter (6 - 10 dörrar per 100m)
- Någon variation i funktion
- Några intetsägande enheter
- Någon fasadrelief
- Få detaljer

D - Tråkig



- Stora enheter, få dörrar (2 - 5 dörrar per 100m)
- Näst intill ingen variation i funktion
- Flera intetsägande enheter
- Få eller inga detaljer

E - Inaktiv



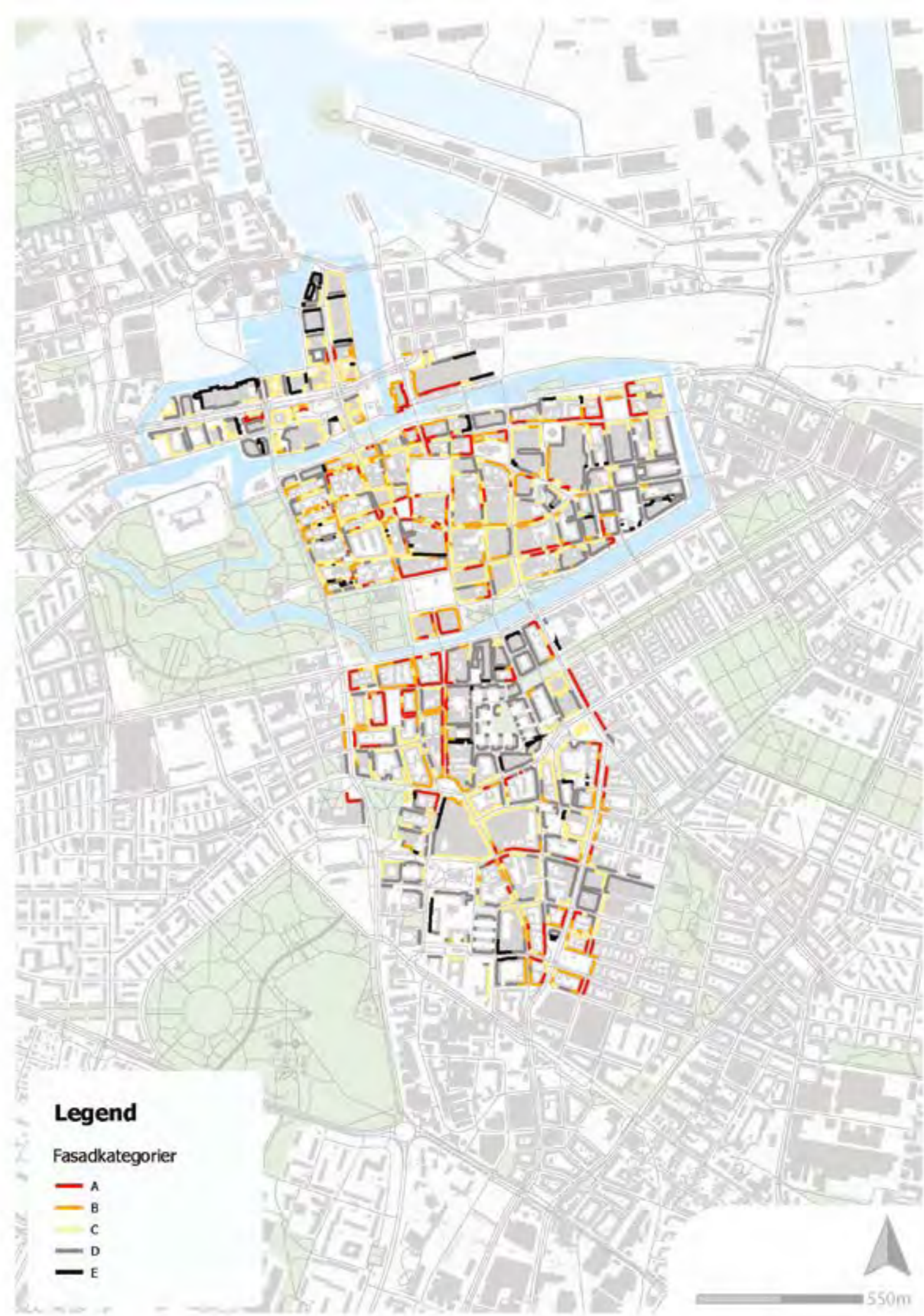
- Stora enheter, få eller inga dörrar (1 - 2 dörrar per 100m)
- Ingen synlig variation i funktion
- Intetsägande enheter
- Enhetliga fasader, inga detaljer, inget att titta på

Fasadinventering

Högre kvalitet av fasader bidrar till att fotgängare över lag rör sig långsammare samt uppehåller sig längre i stadskärnan. Detta gynnar både aktiviteten i gaturummet samt ökar antalet besökare och kunder till närliggande verksamheter. Denna aktivitet bidrar till en livligare stad, samt att stadsrum och gator upplevs säkrare (Gehl et al. 2006). Vidare så bidrar byggnaders arkitektur och variation till att en stadskärna är ett attraktivt besöksmål, samt en trevlig vistelseplats.

Våren 2025 gjordes en fasadinventering för att bedöma detaljeringsgrad och kvalitet bland fasaderna i stadskärnan. Inventeringen utfördes med utgångspunkt i det som bedömdes som stadskärnans tydligaste stråk och samt längs med andra sträckor som bedömdes ha hög relevans. Efter detta fylldes mellanliggande sträckor ut, för att skapa en så stor helhetsbild som möjligt.

Under fasadinventeringen räknades även antal tomma lokaler i stadskärnan. Vid denna granskning identifierades mindre kluster av tomma lokaler huvudsakligen längs sträckor av Södra Förstadsgratan söder om Triangelns köpcenter, samt i områden norr om Lilla torg.



Vyer

I denna undersökning har vyer in- och ut från stadskärnan kartlagts, samt från- och till de kollektivtrafiknoder många anländer till i stadskärnan. Kartläggningen skedde i maj, juni och september 2025. De kartlagda vyerna berättar om vilka landmärken och målpunkter som går att se från stadskärnan och som därför kan bidra till att lättare hitta i Malmö, men också väcka en upptäckarlust.

Stängda fasader med långa sträckor och få detaljer förutsätter höga hastigheter för att ge liknande upplevelser, vilket i sin tur premierar snabba fordon som bilar (Brown m fl 1977).

Intressanta vyer lockar de som rör sig till fots eller i rullstol fram att vilja ta sig vidare. Här kan små detaljer som t ex trappavsatser och veckningar i fasader ha en stor påverkan för de långsamma trafikanternas upplevelse om något ligger långt bort eller nära. Exempelvis så upplevs enformiga stängda fasader, murar, stängsel längs med breda vägar med höga hastigheter som långa sträckor. Medan ett gaturum med samma distans och en hög detaljeringsgrad upplevs som kortare (Körner Lawaczeck 2016).

För att skapa en arkitektur som relaterar till fotgängares hastighet behöver gaturummen ha en hög detaljeringsgrad. Faktorer som inverkar på detta är bland annat många och små detaljer, fönster i bottenvåningar, breda trottoarer med plats för uteserveringar och planteringar.

När nya byggnader, vägar och torg anläggs eller byggs om är det viktigt att viktiga vyer inte byggs bort. Ett exempel på detta är Stortorget, varifrån havet kan skymtas, vilket förstärker upplevelsen av Malmös identitet som en hamnstad.



Analys

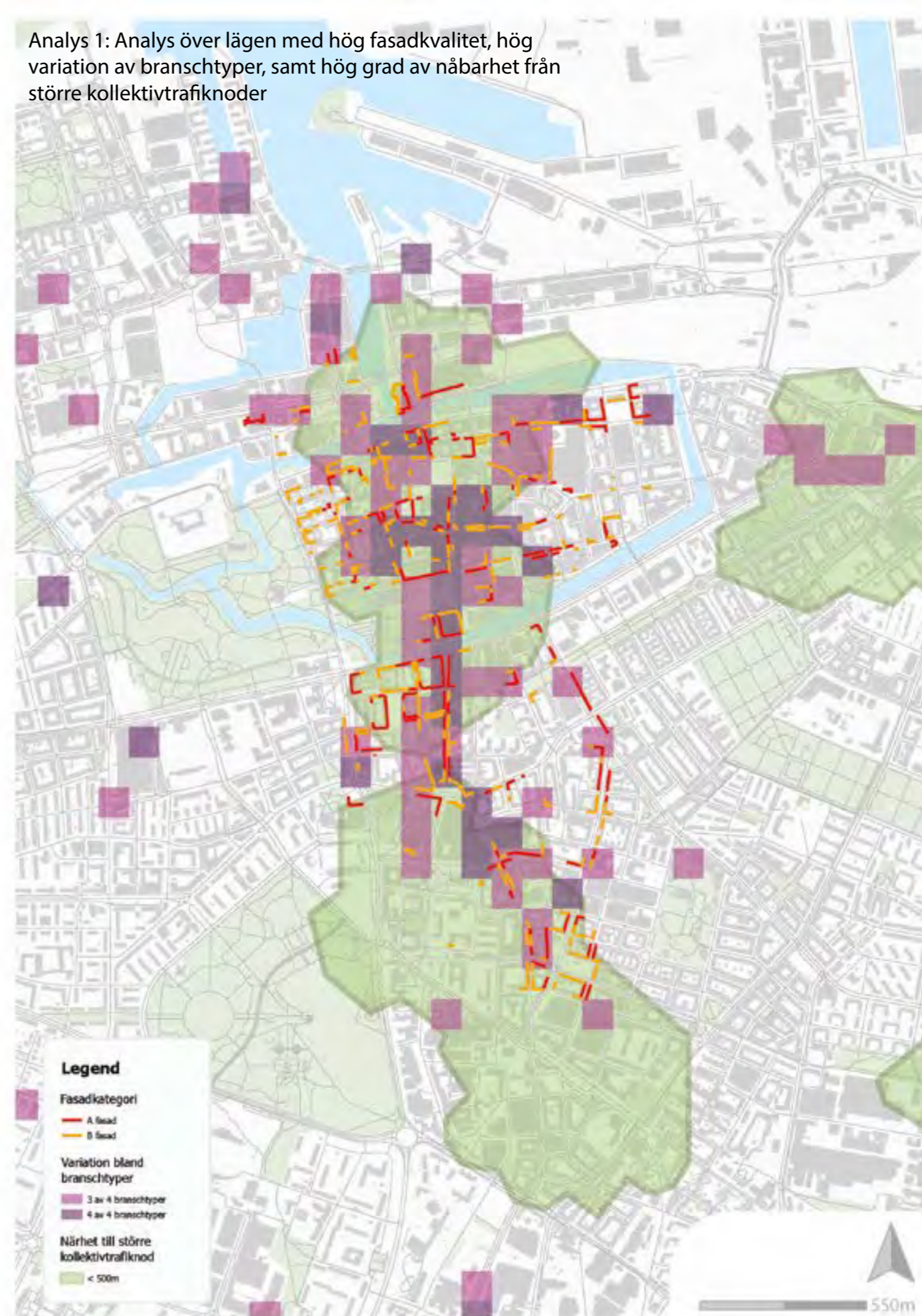
Analys 1: Multikriterieanalys av lägen med hög fasadkvalitet, hög variation av branschtyper, samt hög grad av närbarhet från större kollektivtrafiknoder

Syftet med denna analys är att identifiera områden som kan definieras besitta karaktären av en stadskärna utifrån tre variabler: Hög fasadkvalitet, hög variation av branschtyp, samt kollektivtrafknära läge. Från Fasadinventering behövs "A och B fasader", från Variation av branscher per hektar behövs celler innehållande 3 av 4, samt 4 av 4 branschtyper, och från Nätverksanalys - Närhet till större kollektivtrafiknoder behövs "mycket, mycket attraktiva" kollektivtrafknära lägen. Genom denna analys kan det ses att det finns en hög korrelation mellan högkvalitativa fasader samt variationen bland branschtyper.

Vidare så stärker den det nämnt i avsnittet Bakgrund – Malmö stadskärna: Stadskärnans geografiska utsträckning kännetecknas av ett fåtal starka nord och sydliga stråk. Både aktivitet och detalj i fasader, variationen av branschtyper, samt närhet till kollektivtrafiknoder betonar denna avlånga stadskärna. Analysen understryker även meningen att intensiteten i stadslivet avtar på korta avstånd från dessa nord – sydliga stråk).

Andra starka stråk som kan identifieras utifrån denna analys är större delar av Västergatan och Östergatan. Ett tydligt avbrott kan dock ses på sträckan av Östergatan direkt Norr om St. Petri kyrka, en plats som var Malmös första torg. Ett annat starkt stråk som kan uttydas från denna analys är den Öst-västliga sträckan; Larohegatan - Skomakaregatan – Baltzargatan. Kvarteren öster om Caroli köpcenter utmärks i denna analys av att vara det enda bebyggda område innanför kanalen som har en märkbar avsaknad av både variation i verksamheter samt högkvalitativa fasader. Detta område har dock en hög densitet av boende per hektar.

Analys 1: Analys över lägen med hög fasadkvalitet, hög variation av branschtyper, samt hög grad av närbarhet från större kollektivtrafiknoder

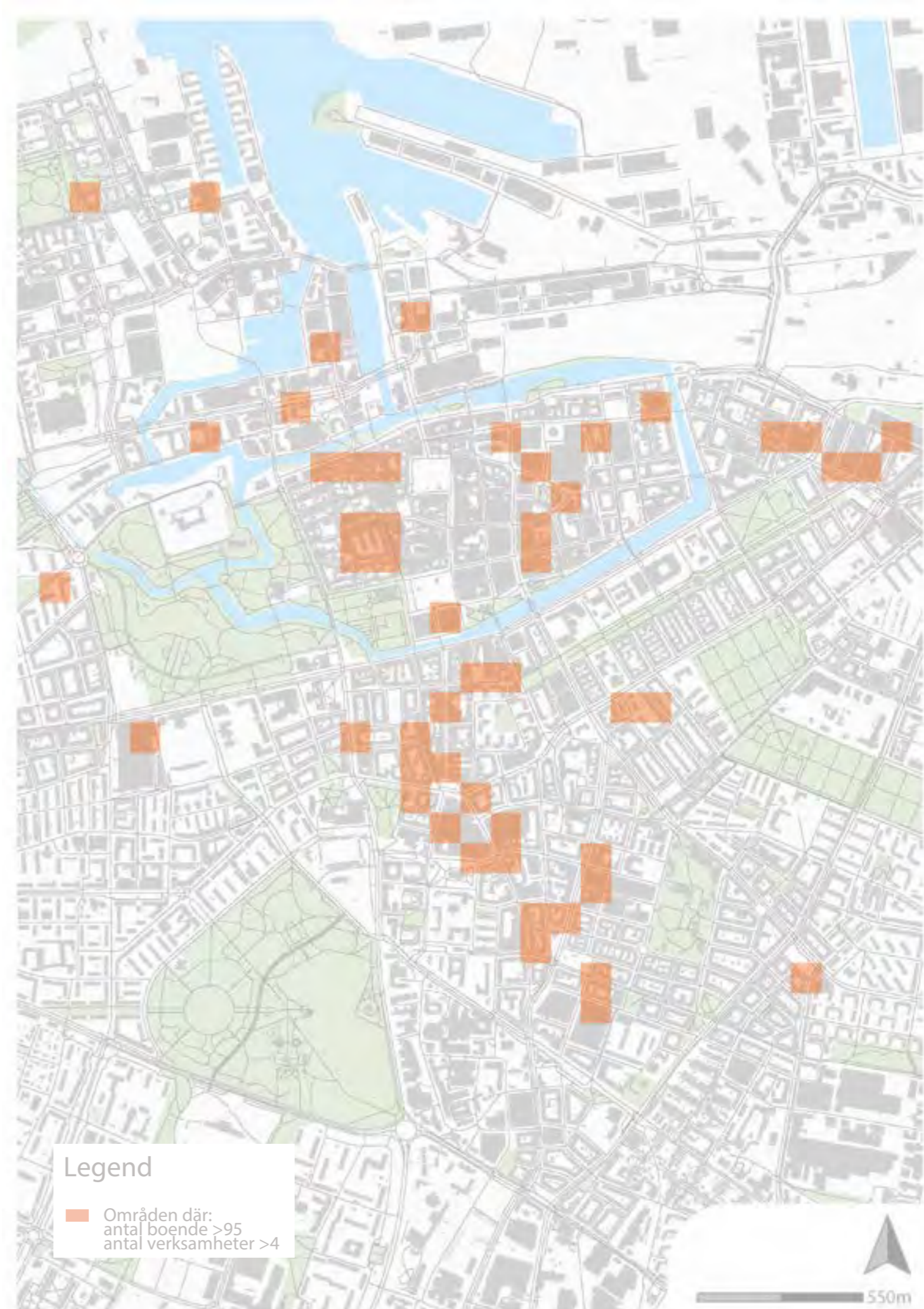


Analys 2: Antal boende och antal verksamheter över 95 respektive 4 per hektar

Cityindex beskriver i rapporten Definitioner av stad och stadskärna (2018) en metod för avgränsning av en stadskärna. Metoden involverar att projicera ett rutnät av celler med storlek 250 x 250m över en stad, och sedan räkna antalet verksamheter samt antal boende i dessa celler. För att en cell ska kunna definieras som "stadskärna" utifrån denna metod så måste den nå ett specifikt gränsvärde. Detta gränsvärde skiftar beroende på stadens storlek, då en större stads stadskärna behöver ha större täthet av verksamheter och boende för att kunna definieras som stadskärna än en mindre stad. I Malmös fall, som har en befolkning i tätorten på 339 316 (SCB 2024), så behöver varje cell på 250 x 250 m innehålla 595 invånare och 26 kommersiella verksamheter.

Analys 2 är baserad på kartmaterialet Befolkning per hektar samt antal verksamheter per hektar. Denna analys ska enligt Cityindex göras på celler med storlek 250 x 250 m, men då datamaterialet som var tillgängligt var i rutnät på 100 x 100 m (1 hektar) gjordes analysen baserat på detta. På grund av detta var värdena 595 och 26 tvungna att anpassas efter de förändrade cellerna, och de nya värdena blir därför 95 invånare per hektar och 4 verksamheter per hektar.

Baserat på denna analys är det få områden som kan definieras som stadskärna. Stora delar av Södra förstadsgatan är dock utmärkande och stadskärnans viktigaste stråk (s. 4) kan uttydas mellan cellerna. En felkälla med denna analys är cellstorleken. Även om värdena har omvandlats för att anpassas efter den skiftade cellstorleken överensstämmer dessa inte med ursprungsmetoden använd av Cityindex. Det är därför inte lämpligt att säga att denna analys visar på stadskärnans avgränsning. Cellerna kan dock sägas visa de områden som besitter högst grad av stadskärne-karaktär baserat på resonemanget fört av Cityindex.



Referenser och underlag

Dialoger och workshops inom ramen för strategiarbetet

I arbetet har följande dialoger och workshops hållits med följande inriktning:

- Kick-off för strategiarbetet
- En stadskärna för alla
- Grönt och blått
- Citylogistik och cirkularitet
- Delad mobilitet
- Reglering
- Liv och rörelser i stadskärnan (stadskärnans avgränsning)
- Avstämning av inriktning på strategier
- Malmö Citysamverkan - inspel till strategiarbetet
- Intervjuer med politiker i fritidsnämnden, kulturnämnden, miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden
- Dialog med äldre
- Dialog med personer med funktionsnedsättningar
- Dialog med unga
- Enkät: Platser i Malmö
- Enkät: Cityenkät

Tryckta källor som refereras i bilagan

Byggforskningsrådets Storstadsgrupp. (1983). Stadskärnan - Planering och verklighet.

Cityindex (2018). Definitioner av Stad och Stadskärna. <https://hui.se/wp-content/uploads/2019/11/Definitioner-av-stad-och-stadsk%C3%A4rna-2018.02.pdf> [2025-09-22]

Gehl, J., Johansen Kaeyer, L. & Reigstad, Solvejg. (2006). Close encounters with buildings. *Urban Design International*, 11, 29-47.

HUI 2024: Cityindex Malmö.

HUI 2026: Handelskartan: så handlar Malmö

Lawaczeck Körner, K. (2016). *Walking Along, Wandering Off and Going Astray A Critical Normativity Approach to Walking as a Situated Architectural Experience*. Lund University.

Long, Y., & Huang, C. (2019) Does block size matter? The impact of urban design on economic vitality for Chinese cities. *Environment and Planning, B, Urban Analytics and City Science*, 46(3), 406-422.

Malmö Kommun. (1972). *Detaljhandeln i Malmö 1970*.

Malmö stad: Översiktsplaner 1990, 2000, 2012, 2023

Molnar, S., Cavenius, H., Huss, A. & Korsell, N. (2023). Svenskt Stadskärneindex: Prototyp på ett verktyg för mätning och uppföljning av hållbar utveckling i stadskärnor och andra centrummiljöer i Sverige.

(RISE Rapport 2023: 46). RISE.

Mouratidis, K. & Poortinga, W. (2020) Built environment, urban vitality and social cohesion: Do vibrant neighborhoods foster strong communities? *Landscape and Urban Planning*, 204 doi: 10.1016/j.landurbplan.2020.103951

SCB (2024). Tätorter i Sverige. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/> [2025-09-15]

Scott Brown, D., Izenour, S. Venturi, R. (1977) *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. MIT Press.

Stadsbyggnadskontoret i Malmö. (1978). *Zonplan Centrala staden*.