

Översiktsplan för Malmö 2023

ANTAGANDEHANDLING JUNI 2023,
REVIDERAD SEPTEMBER 2023

Det här en utskriftsversion av
antagandehandling till Översiktsplan för Malmö 2023

Läs den digitala versionen här
Översiktsplan för Malmö 2023



Malmö stad

Innehåll

INTRODUKTION	6	Arbeta för mångfald, jämställdhet och trygghet i stadsrummet.....	14
POLITISKT FÖRORD	6	Planera staden för livets alla skeden	14
SAMMANFATTNING	6	EN NÄRA, TÄT, GRÖN OCH FUNKTIONSBLANDAD STAD	15
MALMÖS FÖRUTSÄTTNINGAR	7	Länka samman stadens delar	15
Malmös unika läge	7	Bygg för närhet.....	16
Klyftorna inom staden måste minska.....	8	Spara resurser genom att bygga staden tät	16
En resilient stad med höga miljöambitioner	9	Blanda för ett rikt stadsliv	16
ÖVERSIKTSPLANENS GENOMFÖRANDE	9	Gör staden grönnare, mer resilient och klimatsmart	16
Prioriteringar och målkonflikter	9	STRATEGIER	17
Behov av nya arbetsätt.....	10	LIVET I STADEN	17
Långsiktigt perspektiv på investeringar	10	Jämlikhet och hälsa	18
PRIORITERADE INRIKTNINGAR	11	Kultur, fritid och civilsamhälle.....	18
MALMÖ SOM REGIONAL MOTOR FÖR GRÖN TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING	11	Lokal förankring, demokrati och delaktighet	19
Utveckla Malmö som nationell kärna och motor i Öresundsregionen	11	Bostadsförsörjning	19
Gör plats för grön tillväxt och mångsidigt näringsliv.....	12	Skolor och övrig samhällsservice.....	20
Bygg vidare på Malmös unika identitet och kulturliv.....	12	Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring.....	20
Utveckla forsknings- och studentstaden Malmö	12	BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ	21
Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion	12	Utbyggnad och förtätning	22
Säkra hållbar energiförsörjning för en växande stad	13	Stadens arkitektur och kulturmiljö.....	23
STADEN SOM KULTURELL OCH DEMOKRATISK LIVSMILJÖ	13	Resurseffektivt och klimatneutralt byggande	24
Verka för en hälsosam stad.....	13	Markföroreningar samt farliga och störande verksamheter	25
Bidra till delaktighet och ökad tillit	14	GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER	25
Låt kultur och civilsamhälle verka som sammanhållande kitt	14	Park och natur	26
Skapa fler och bättre mötesplatser.....	14	Hav och kust	26
		Biologisk mångfald	27

Landsbygd och jordbruk.....	27	Hav och vattendrag	50
TRAFIK	28	Begravningsplatser	51
Mobilitet och trafikinfrastruktur	28	Fritidsområden	52
Promenadstaden.....	29	Jordbruksmark.....	52
Cykelstaden	30	TRAFIK	53
Kollektivtrafik	31	Fotgängarzoner	53
Biltrafik	32	Huvudcykelnät.....	53
Godslogistik.....	32	Huvudnät för kollektivtrafik	54
KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING	33	Huvudgator och trafikleder	55
Klimatanpassning	34	Godslogistik	56
Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp.....	35	Riskbedömning längs transportleder för farligt gods.....	57
Dagvatten.....	35	KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING	58
Energiförsörjning.....	36	Klimatanpassning vatten	58
Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp.....	37	VA	60
RIKTLINJER MED KARTOR	38	Vindkraft.....	60
BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ	38	Solenergi	61
Blandad stad.....	38	PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER.....	62
Verksamhetsområden.....	40	Almgården, Höja m.fl.....	63
Bebyggelsestäthet	41	Annetorp	63
Handel och centrumfunktioner.....	43	Bulltofta, Valdemarsro	63
Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer	44	Bunkeflostrand	63
Stadskaraktärer	45	Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden	64
Landskapskaraktärer och byar	48	Elinelund, Kalkbrottet, del av Vintrie	64
GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER	49	Flensburg, Borgmästaregården m.fl.....	65
Park, natur, gröna stråk.....	49	Fortuna Hemgården, Toftanäs, Östra Skrävlinge	65

Fosieby industriområde, Fredriksberg	66
Gamla Limhamn, Djupadal m.fl.....	66
Gamla staden, Slussen, Malmöhus	67
Glostorp	67
Heleneholm, Kulladal m.fl.....	67
Holma, Kroksbäck, Kroksbäcksparken.....	68
Hyllievång, östra Vintrie	68
Håkanstorp, Videdal m.fl.....	69
Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.fl.....	69
Inre Hamnen, Frihamnen (Nyhamnen)	69
Jägersro, Elisedal	69
Klagshamn	70
Kvarnby	70
Limhamns hamnområde	71
Lindängen, Almvik m.fl.....	71
Lockarp.....	72
Lorensborg, Stadion m.fl.....	72
Mellanheden, Ribersborg m.fl	73
Möllevången, Södervärn m.fl.....	73
Naffentorp.....	73
Norra hamnen, Sege industriområde m.fl	74
Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem	75
Nydala, Gullviksborg m.fl	75
Oxie kyrkby, Oxievång m.fl.....	76
Persborg, Augustenborg m.fl	76

Ribersborgsstranden	76
Riseberga	77
Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m. fl.....	77
Segevång, Segemölla, Rostorp	77
Sibbarp	78
Sofielunds industriområde, Annelund.....	78
Svågertorp	78
Södra Sallerup.....	79
Tygelsjö by, Västra Klagstorp m.fl	79
Västra hamnen	80
Östervärn, Kirsebergsstaden m.fl.....	80
RIKSINTRESSEN.....	81
Riksintresse för kulturmiljövård	81
Riksintresse för naturvård	82
Riksintresse för natura 2000-områden.....	83
Riksintresse för högexploaterad kust.....	84
Riksintresse för väg.....	85
Riksintresse för järnväg	87
Riksintresse för civil luftfart.....	89
Riksintresse för farled.....	89
Riksintresse för Malmö hamn	90
Riksintresse för yrkesfisket.....	91
Riksintresse för energiproduktion och energidistribution	92
Riksintresse för totalförsvaret.....	93
Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler	93

UTBLICK HALVMILJONSTADEN MALMÖ.....	94
UTMANANDE SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR	94
UTREDNINGSSOMRÅDEN	95
ANDRA PLANER OCH MÅL.....	98
GÄLLANDE FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANER	98
FRÅN GLOBALA TILL LOKALA MÅL	98
Målstruktur	98
FN:s globala mål - Agenda 2030.....	98
Mål kopplade till livsmiljö och jämlikhet.....	99
Mål kopplade till klimat, samt gröna och blå strukturer.....	99
Infrastruktur och transportpolitiska mål.....	100
Greater Copenhagen	100
Regional utvecklingsstrategi och Regionplan för Skåne.....	100
Strukturplan för MalmöLundregionen	100
INNEHÅLL, FAQ & BEGREPP	102
ÖVERSIKTSPLANENS INNEHÅLL.....	102
FAQ	102
VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?.....	103
Översiktsplanens roll.....	103
Översiktsplanering i Malmö	104
SÄRSKILDA BEGREPP	104

INTRODUKTION

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.

POLITISKT FÖRORD

Text kommer

SAMMANFATTNING

En ständigt aktuell översiktsplan

Översiktsplaneringen i Malmö görs enligt en kontinuerlig modell, för att säkerställa att planeringen går i takt med förändrade planeringsförutsättningar. 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 som antogs 2018 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 den framtida Öresundsmetron 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 mot 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. Översiktsplanen ska skapa 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

Tre prioriterade inriktningar 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

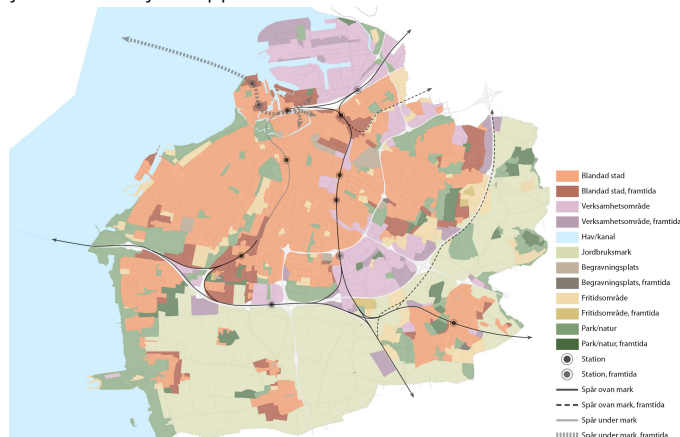
staden har hög prioritet. Bäst hälsa och välmående finns hos människor som har ett sammanhang att vara delaktiga i. Staden stärks socialt av medborgares medverkan och det är väsentligt att inom fysisk planering verka målinriktat för ett ökat deltagande i förändringsprocesser. Användarnas kunskap behövs för att kunna planera en stad som fungerar för alla.

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 grönare 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.

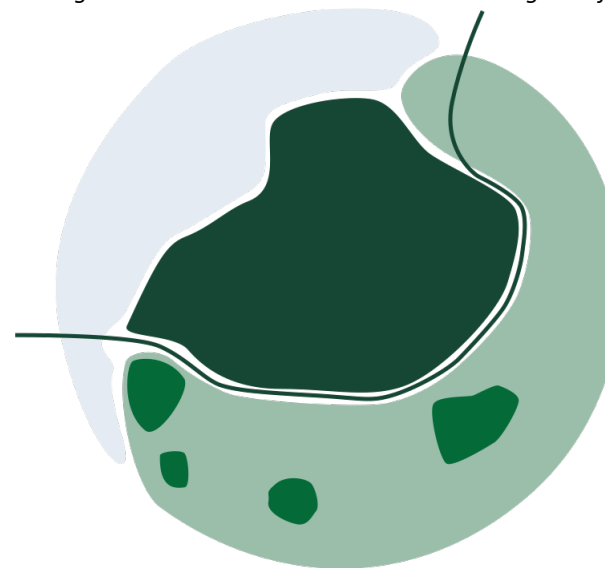
Strategier och riktlinjer

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.



MALMÖS FÖRUTSÄTTNINGAR

Malmö har goda förutsättningar att växa hållbart med sitt läge mitt i Nordeuropa, med 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.



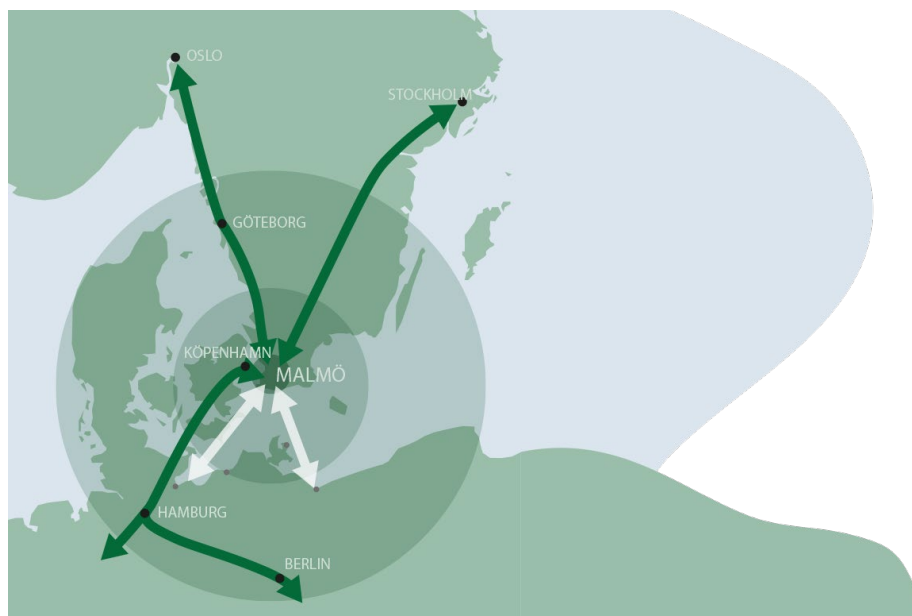
Malmö är i ständig rörelse och har under de senaste 20 åren genomgått stora förändringar. Utvecklingen går framåt inom en rad områden, men stora insatser krävs för att den ska kunna ske på ett hållbart sätt och så att alla Malmöbor ska kunna ta del av den. Malmös befolkning har ökat kraftigt under många år och förväntas fortsätta göra det. År 2023 bor drygt 350 000 personer i Malmö. Någon gång på 2050-talet väntas Malmös befolkning ha ökat till 500 000 invånare.

Malmös unika läge

Malmö har växt fram i ett flackt landskap, i mötet mellan hav och land. Landskapets kontinuitet, utan avbrott med sjöar och bergsknallar, har bidragit till utvecklingen av en unikt samlad stadsväv omgärdad av ett kulturhistoriskt värdefullt odlingslandskap med insprängda byar. I takt med att staden har vuxit över tid har olika platser och byar med sin historik och identitet införlivats i stadsväven. Malmö är nära ur flera synvinklar, dels är avstånden korta inom staden och kommunen, dels är avstånden till omvärlden korta.

Dessa förutsättningar bidrar till Malmös attraktivitet både genom att det främjar mellanmännsliga möten och utbyten mellan olika aktörer inom exempelvis näringslivet. Samtidigt bidrar det till att minska Malmös miljöbelastning.

Malmö är en viktig målpunkt för regionens invånare med besöksmål kopplat till handel, upplevelser och kultur. Stadens utbud bidrar till attraktivitet och skapar arbetstillfällen för både boende och besökare. Samtidigt har förändrade vanor, handelsmönster och möjligheter att sköta ärenden digitalt påverkat städernas innehåll kraftigt. Medvetna satsningar krävs för ett fortsatt rikt stadsliv.



Malmö ligger mitt i hjärtat av Öresundsregionen som är Nordens största arbetsmarknad med över fyra miljoner invånare. Köpenhamn och Malmö är idag ett integrerat storstadsområde med en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Tillsammans utgör städerna en stark tillväxtmotor som är viktig för hela Skandinaviens internationella konkurrenskraft. Dock bromsar de gränshinder som finns mellan Skåne och Själland utvecklingskraften i Öresundsregionen. Malmö, Köpenhamn och Lund bildar en stark utbildningsregion med universitet och högre utbildning. Malmö är därmed en attraktiv stad för forskning, innovation och studier, vilket ytterligare kan förstärkas genom en medveten utveckling av kunskapskluster.

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 snabbtågsanslutning. Ytterligare en förbindelse över Öresund i form av en metro mellan Malmö-Köpenhamn ger möjlighet till stora tillväxteffekter i hela Skåne och Själland. Fehmarn Bält-tunneln som byggs mellan Danmark och Tyskland beräknas vara färdig år 2029. Då kommer resan mellan Malmö och Hamburg att ta cirka tre timmar.

Klyftorna inom staden måste minska

Skillnaderna i hälsa och välfärd är stora inom staden. Trots stark utveckling inom vissa områden, finns det stora utmaningar i att trygga välfärden för alla. Hälsan har förbättrats för de flesta grupperna i Malmö sedan 1990-talet, även i relation till Skåne och resten av landet. Samtidigt finns stora skillnader mellan hög och lågutbildade och mellan Malmöbor födda i Sverige och Malmöbor födda utanför Europa. Möjlighet att välja hälsofrämjande levnadsvanor hör till stor del samman med socioekonomi, men påverkas även av stadens utbud av till exempel grönska, rekreation, fritidsytor och resmöjligheter. Stora satsningar på infrastruktur och stadsomvandling har gjorts i Malmö, och fler är planerade. Malmöpendeln med nya stationer i Rosengård, Östervärn och Persborg har exempelvis gett staden nya utvecklingsmöjligheter i stationsnära lägen.

Skolresultaten skiljer sig mellan olika delar av Malmö. Malmö stad har under senare år satsat stort på såväl utbyggnad av skolverksamheten, som på kvalitetshöjande åtgärder. Skolresultaten går nu uppåt och ökar allra mest i 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 dessutom utvecklingen i Öresundsregionen.

Bostadsbyggandet gick 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. Nästan vart fjärde barn i Malmö växer upp i ett

ekonomiskt utsatt hushåll, det är en större andel än i de andra storstäderna och i riket som helhet. Lika många barn i Malmö är trångbodda, med kraftig överrepresentation bland Malmöbor födda utanför Norden. Staden har också utmaningar vad gäller hemlöshet bland barnfamiljer. Malmöbornas förtroende för olika samhällsinstitutioner har visserligen ökat under 2000-talet, men det finns stora skillnader mellan olika områden, både vad gäller socialt deltagande och graden av tillit till andra. Detta är utmaningar som måste lösas för att alla Malmöbor ska kunna ta del av stadens positiva utveckling.

Olika grupper 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.

En resilient stad med höga miljöambitioner

FN:s klimatpanel IPCC presenterade 2023 syntesrapporten *Klimat i förändring* som bekräftar att människans utsläpp av växthusgaser fortsatt bidrar till att jordens klimat håller på att värmas upp. Det som framförallt avgör hur mycket temperaturen stiger är utsläppen av växthusgaser. Temperaturökningarna kan endast begränsas genom en snabb, kraftig minskning av utsläpp i kombination med skydd av ekosystem som kan ta upp och lagra koldioxid.

Hur staden planeras och byggs är avgörande för framtida generationers möjligheter till en god livsmiljö. Malmö har höga miljöambitioner, bland annat genom effektiv markanvändning som skapar förutsättningar för hållbar mobilitet och sparar på jordbruksmarken. Biologisk mångfald, att åtgärda brist på grönska och minska föroreningar är ytterligare exempel på planeringsinriktningar 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. Stadens system måste vara robusta och motståndskraftiga. Den tekniska försörjningen, som vatten-, avlopp- och elförsörjning, är kritiska faktorer som måste fungera och utvecklas i en växande stad.

ÖVERSIKTSPLANENS GENOMFÖRANDE

Översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer syftar till att ge vägledning för beslut om hur mark, vattenområden och den byggda miljön ska utvecklas hållbart. Med planen ges 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 berörda aktörer.

Prioriteringar och målkonflikter

I översiktsplanen beskrivs och vägs allmänna intressen mot varandra. 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, arbetstillfällen och samhällsservice, samtidigt som staden ska bli grönare och mer hälsosam krävs betydligt mer yteffektivitet, samnyttjande och tredimensionella lösningar. Det ökar behovet av samordning, kollektiva lösningar och nytänkande. För att uppnå 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 att vissa anspråk inte kan tillgodoses vilket kan innebära intressekonflikter och motstånd.

När intressen är motstridiga, exempelvis när olika ytbehov ska tillgodoses blir kompromisser nödvändiga. Att i stället låta staden breda ut sig över omlandet har flera negativa konsekvenser och är därför inte att betrakta som ett bättre alternativ. Tillgången till mark är begränsad och det krävs nytänkande och ifrågasättande av konventionella lösningar, bland annat 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.

I översiktsplanen görs en mängd prioriteringar, men planeringen består av flera led och vissa av de nödvändiga prioriteringarna måste göras i efterföljande planeringsled utifrån lokala eller aktuella förutsättningar. I dessa fall anger översiktsplanen en riktning och utgör kompass för de övergripande målsättningarna med planeringen. Metoder för exempelvis kompensationsåtgärder, underlag från sociala konsekvensbedömningar eller kulturlivsanalyser ger vägledning i vissa frågor. Utgångspunkten är att all stadsutveckling

ska bidra till det lokala sammanhanget och Malmö som helhet. Den lokala kunskapen och platsens förutsättningar preciseras i underlag genom tidig användarinvolvering tillsammans med sociala och kulturlivsanalyser. Befintliga kvaliteter ska förstärkas och tillägg ska komplettera utifrån områdets behov.

Behov av nya arbetssätt

Det kan ibland finnas 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 hållbar för framtiden, varken ur ett socialt eller ett miljömässigt perspektiv. Även klimatanpassningsåtgärder kan kräva nya arbetssätt 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, civilsamhälle eller näringslivet och fastighetsägare. Även samarbetsformer som fungerar väl idag och Malmöbornas delaktighet i byggandet av en hållbar stad behöver vidareutvecklas. Nya metoder utvecklas kontinuerligt inom stadsbyggnadsprocessen och implementeras efter hand.

För att realisera och fullfölja översiktsplanens intentioner fordras följduppdrag och operativa handlingsplaner av olika slag. Översiktsplanen behöver även 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. Genom universell utformning tar planeringen hänsyn till allas behov oavsett kön, ålder, funktionsvariation eller liknande.

Långsiktigt perspektiv på investeringar

Offentliga och privata investeringar som görs idag genererar såväl ekonomiska som andra framtida värden för staden. 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.

Då infrastruktursatsningar är strukturbildande och därmed viktiga att säkerställa behöver översiktsplanen ibland redovisa framtida järnvägar, metro, huvudgator, huvudnät för kollektivtrafik samt huvudcykelnät med en längre tidshorisont än 20 år. Detta för att inte omöjliggöra en hållbar utveckling av staden i på längre sikt.

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 vilka platser i staden som 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 samnyttjande 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 en väl 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.

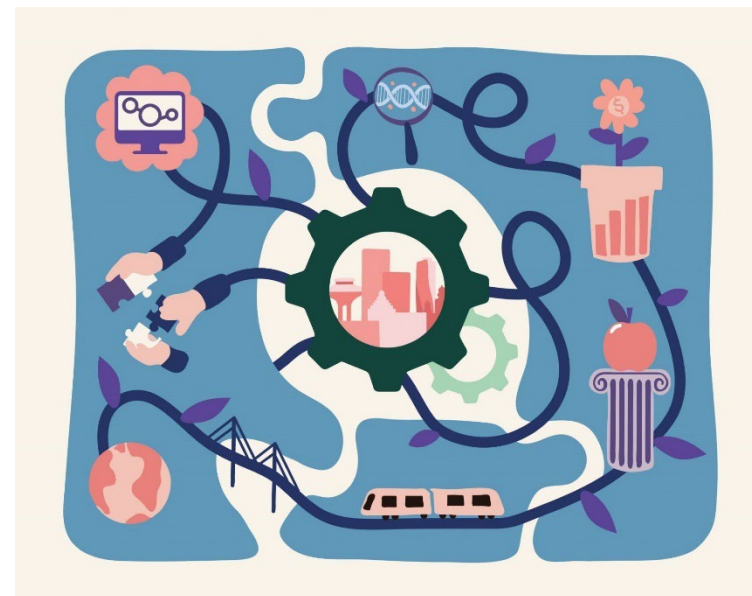
PRIORITERADE INRIKTNINGAR

Tre prioriterade inriktningar 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 SYSSELSÄTTNING



Malmö ska vara en attraktiv stad att bo och verka i. Fler arbetstillfällen och möjlighet till egen försörjning ska 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. Malmö är en nationell kärna med stark befolkningstillväxt och 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. Malmö ska vara en motor för grön tillväxt och en plats där tillväxt och hög livskvalitet går hand i hand.

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 med stort fokus på att vara en stad som välkomnar, förstår och jobbar tillsammans med näringslivet. 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 ska utvecklas.

Erfarenheter av de satsningar som gjorts inom 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 sjöfart, väg och järnväg.

Bygg vidare på Malmös unika identitet och kulturliv

Malmö är, och har en lång historia av att vara, en öppen, välkomnande och inkluderande stad med mångkultur och kreativa miljöer. Det gör Malmö intressant och attraktivt för många. De positiva krafter som uppstår i mötet mellan människor med olika förutsättningar och bakgrund ska stödjas av stadens utformning.

Flera faktorer bidrar till att göra Malmö till en attraktiv stad för boende, besökare och för ett mångsidigt näringsliv. Storstadsatmosfär i kombination med närhet till hav och landsbygd är viktiga komponenter i Malmös identitet som ska fortsätta utvecklas. Malmö ska stärkas som en attraktiv kuststad med närhet till en levande landsbygd.

En väl fungerande bostadsmarknad med ett brett och varierat utbud av bostäder är avgörande för stadens attraktionskraft och en god ekonomisk och social utveckling. 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 och vara väl sammanflätat med gröna, blå och rekreativa miljöer. Kulturlivet bidrar till stadens attraktivitet och är en anledning för många att bo och leva i Malmö. Stadsplaneringen ska stödja befintligt kulturliv både i den befintliga staden och i omvandlingsområden och skapa förutsättningar för nya kulturverksamheter och yttringar att utvecklas i den växande staden. Kulturlivet är även viktigt för såväl besöksnäringen som Malmös attraktivitet.

Utveckla forsknings- och studentstaden Malmö

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. Vuxenutbildningar ger fler möjlighet att studera vidare. Det leder till förbättrade möjligheter för matchning mellan arbetssökande 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.

Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion

Öresundsregionen har idag drygt fyra miljoner invånare och befolkningen väntas fortsätta öka de närmaste decennierna. 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. 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 Bältförbindelsen 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.

Säkra hållbar energiförsörjning för en växande stad

Ett energisystem med säker och tillräcklig energitillförsel är en förutsättning för en välmående och växande stad. Genom att minska och effektivisera energianvändningen, och öka andelen energi från förnybara energikällor, kan energisystemet ställas om så att det blir mer långsiktigt hållbart. Med ett strategiskt energiarbete kan Malmö bidra till att minska den globala uppvärmningen samtidigt som energisystemet är leveranssäkert och tillgodoser Malmöbornas behov av energi nu och i framtiden.

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 och oavsett funktionsförmåga. 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 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, försörjningsmöjligheter och utbildning. I Malmö ska det finnas ett bostadsutbud som motsvarar behov och efterfrågan, samt arbetstillfällen och försörjningsmöjligheter för att säkra alla Malmöbornas välfärd.

En meningsfull fritid med möjlighet till rekreation och utevistelse är också avgörande för hälsan. Genom stadsplaneringen ska det skapas ett mångsidigt och jämnt fördelat 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 att skapa miljöer fria från föroreningar och buller. Infrastruktur och stadsplanering som främjar gång och cykling bidrar både till Malmöbornas hälsa och jämlikhet i transportsystemet samt utjämning av socioekonomiska skillnader.

Bidra till delaktighet och ökad tillit

Bäst hälsa och välmående finns hos människor som har en meningsfull sysselsättning, känner sig delaktiga i samhället 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 kan därmed öka och staden stärkas socialt. Stadsutvecklingen ska ta hänsyn till Malmöbornas upplevelse och användning av staden. Dialog, medskapande, lokal kunskap och förankring ska vara en grund för arbetet. Universell utformning ska utgöra grundprincip för processer och utförande så att dessa är inkluderande, skapar flexibilitet och öppnar upp för olikhet och mångfald.

Låt kultur och civilsamhälle 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, och att kunna 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.

Skapa fler och bättre mötesplatser

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 långsiktig livskraftig ekonomi.

Arbeta för mångfald, jämställdhet och trygghet 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 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 ska utvecklas för ett brett och representativt deltagande i stadsbyggnadsprocesser och samråd.

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. Tillgängligheten och förutsättningarna för rörelse i stadsrummet behöver kontinuerligt förbättras för människor med funktionsvariationer.

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 med nära tillgång till service och mötesplatser är viktiga för äldre Malmöbornas livskvalitet. Malmö ska även fortsätta utvecklas som en attraktiv studentstad med god tillgång på bostäder som passar unga och studerande. I Malmö ska det vara lätt att vara student med goda förutsättningar för studier, studentliv och mötesplatser för studenter och forskare.

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 ska även förtätas för att minska Malmöns miljöbelastning och spara jordbruksmark.



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 samt 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 och utnyttjas resurseffektivt.

Närhet till arbete, utbildning, service, grönska och fritidsaktiviteter skapar också goda möjligheter för en smidig vardag. Närheten bidrar till att göra Malmö mer tillgängligt och användbart för alla Malmöbor och besökare oavsett ålder eller funktionsförmåga.

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 med halvfärdiga utbyggnadsområden 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.

Blanda för ett rikt stadsliv

Staden byggs och utvecklas under lång tid vilket skapar värden som ger intressanta och mångfunktionella miljöer. 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. Det kan också ske genom att värna befintliga funktioner och lokaler eftersom dessa kan vara svåra att återskapa. När fler människor bor och arbetar nära varandra ökar underlaget för service, handel och nöjen. Fler invånare bidrar till ett rikare stadsliv med hög intensitet. Det gör staden attraktiv och tryggt 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 grönare, mer resilient 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 torra 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 klimateffekter.

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 nyskas. 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 de 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 huvudrubriker:

[Livet i staden](#)

[Byggd miljö och kulturmiljö](#)

[Gröna och blå miljöer](#)

[Trafik](#)

[Klimatanpassning och teknisk försörjning](#)

LIVET I STADEN

Det är människorna som gör staden. Stadens byggda miljöer ska formars med utgångspunkt från Malmöbornas behov och upplevelser. Malmöns befolkning har en stor mångfald med en stor andel unga. I egenskap av storstad och universitetsstad attraherar staden nya invånare från både Sverige och utlandet. Behovet av ett väl fungerande utbildningssystem och ett brett utbud av arbetstillfällen som matchar olika kompetenser är stort. Livsmiljön ska bidra till att stärka jämlikhet, social sammanhållning och demokrati. Staden ska vara trygg och välkomnande för alla grupper i samhället. Planeringen ska bidra till att skapa goda förutsättningar för Malmöns näringsliv, stärka Malmöbornas försörjningsförmåga och stadens attraktivitet. 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 i livets alla skeden och den fysiska miljön ska bidra till jämlika och goda uppväxtvillkor.

Under rubriken Livet i staden finns strategier för följande områden:

- [Jämlikhet och hälsa](#)
- [Kultur och civilsamhälle](#)
- [Lokal förankring, demokrati och delaktighet](#)
- [Bostadsförsörjning](#)
- [Skolor och övrig samhällsservice](#)
- [Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring](#)

Jämlikhet och hälsa

Att vara del av ett sammanhang, både i personliga och samhälleliga konstellationer, är viktigt för människors välmående och hälsa. Den nationella folkhälsopolitikens målområden för en god hälsa inleds med mål som behandlar delaktighet, tillit till samhället och meningsfull sysselsättning. Möjlighet att välja goda levnadsvanor hör till stor del samman med den socioekonomiska sfär en människa befinner sig i, och den påverkas delvis av stadens utformning. I en alltför segregerad stad finns risk att olika normer råder i olika delar av staden. När dessa normer möts kan det skapa osäkerhet och bli till ett trygghetsproblem. Den fysiska miljön och strukturer i staden ska stödja och skapa goda förutsättningar för jämlikhet, god hälsa och möjligheter att ta del av samhället. Det görs genom medveten utformning av staden, och genom att alltid beakta aspekter som jämställdhet, tillgänglighet, olika gruppers behov och lokala förutsättningar.

STRATEGIER

- Stadsbyggnadsprojekt som bidrar till att bryta mentala och fysiska barriärer ska prioriteras. Balans mellan investeringar i områden med olika socioekonomiska förutsättningar ska eftersträvas så att hela Malmö kan växa och utvecklas.
- Kompletteringar med nya funktioner i ett område ska utgå från invånarnas såväl fysiska som sociala förutsättningar.
- Stadsutvecklingen ska bidra till en jämlik tillgång till grundläggande stadskvaliteter som exempelvis samhällsservice, kultur och rekreation. Ett brett utbud av stråk, platser och lokaler, som under alla årstider ger möjlighet till fysisk aktivitet, spontan och organiserad idrott, kulturverksamhet, pedagogisk och social verksamhet, ska finnas fördelade över hela staden.
- All stadsutveckling ska utgå från universell utformning och vara socialt värdeskapande.
- Kunskapen om olika gruppers behov av goda livsmiljöer, trygghet, fysiska aktiviteter, mötesplatser och kultur ska vara en utgångspunkt för stadsutvecklingen. Särskilt barns, ungas och äldres behov ska tillsammans med ett jämställdhets- och funktionsnedsättningsperspektiv beaktas. Sociala nulägesanalyser bör genomföras i strategiskt viktiga planer och användas som underlag i stadsplaneringens olika faser.
- Fler mötesplatser, parker, naturområden, möjligheter till fritidsaktiviteter, stadsodling, vattenmiljöer och andra inslag i staden som förbättrar Malmöbornas hälsa och rekreativsmöjligheter ska utvecklas.
- Planeringen av staden ska utgå från barnens behov.

Läs mer: [Malmökommissionen](#)

Kultur, fritid och civilsamhälle

Genom civilsamhället och kulturlivet skapas viktiga mötesplatser som stärker individers välmående och samhället i stort. I utövande av kultur och deltagande i civilsamhället finns möjlighet till självutveckling, mellanmänniskt utbyte och att gemensamt tolka och förstå sin samtid. Möjligheten att ta del av och skapa kultur är en viktig och grundläggande del av stadens sociala infrastruktur och något som stadsplaneringen kan understödja och stärka. När socio-ekonomiska eller fysiska förutsättningar är bristfälliga kan ett starkt civilsamhälle och kulturliv bidra till bärkraft för områden och individer.

Malmös kulturliv och föreningsliv omfattar allt från stora, etablerade kulturinstitutioner till små fria kulturorganisationer. Det fria kulturlivets och föreningslivets lokalbehov kan vara svåra att tillgodose. Kulturlokaler är en del av stadens infrastruktur och tillgång till billiga lokaler är generellt en viktig förutsättning för mindre kulturaktörer. Hur sådana lokaler kan bibehållas när staden byggs tätare och förändras är en viktig fråga som kräver samverkan mellan Malmö stad, fastighetsägare, stadens förvaltningar, bolag, kulturaktörer, fastighetsutvecklare och andra aktörer.

STRATEGIER

- Malmö stad ska eftersträva ett varierat och tillräckligt utbud av lokaler och platser för att främja stadens kultur-, fritids- och föreningsliv. Möjligheten att tillskapa och bevara lokaler för kreativa näringar och civilsamhälle både i utbyggnadsområden, vid omvandling och förtätning ska tas tillvara.
- Underlag i form av exempelvis kulturlivsanalyser, ska genomföras och utgöra underlag i stadsplaneringens olika faser. Underlagen ska beskriva behov och förutsättningar för ett mångsidigt kulturliv i stadens olika områden och bygga på dialoger med kulturaktörer och andra intressenter i aktuellt område.
- Tillgången till offentlig konst ska öka i takt med att staden växer och förtätas.

Lokal förankring, demokrati och delaktighet

Genom att planera miljöer som stödjer människors möten och interaktion kan stadsplaneringen främja tillit och demokratiskt deltagande. Det kan ske genom en kombination av privata, halvprivata och offentliga ytor som ger förutsättningar för mötesplatser som är välkomnande och tillgängliga för en mångfald av grupper.

Att hitta nya former för dialog och medskapande är en viktig utvecklingspunkt för offentliga verksamheter. Stadsutvecklingen ska ta hänsyn till Malmöbornas upplevelse och användning av staden. Dialog, medskapande, lokal kunskap och förankring ska vara en grund för arbetet. Den inkluderande staden är en förutsättning för delaktighet och stadsplaneringen ska möjliggöra för alla Malmöbor, oavsett ålder och funktionsförmåga, att röra sig i stadsrummet och delta i stadens utbud. En viktig förutsättning för delaktighet är en jämn fördelning av rekreation, idrott, mötesplatser, kultur och nöjen över staden.

STRATEGIER

- Attraktiva och trygga mötesplatser av varierande slag ska finnas i alla stadens delar.
- Tidig involvering och delaktighet av olika grupper bör genomföras i strategiskt viktiga planer. Resultatet ska utgöra underlag till stadsplaneringens olika faser.
- Medskapande ska främjas och systematiskt integreras i stadsbyggnadsprocessen. Olika användargrupper, näringsidkare och kulturaktörer ska involveras tidigt. Olika åldersgruppers synpunkter och lokala kunskap ska beaktas.

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 sociala sammanhållning, utveckling och dragningskraft är ett brett bostadsutbud i hela staden viktigt, med en variation av bostadstyper, upplåtelseformer, storlekar och kostnadsnivåer.

Befolkningstillväxt har under hela 2000-talet varit stark i Malmö. Samtidigt har utvecklingen på bostadsmarknaden varit tudelad; å ena sidan har bostadsbyggandet stigit till nivåer som motsvarar befolkningsökningen, å andra sidan har det blivit allt svårare att finna en lämplig bostad för hushåll med låga inkomster. Förutsättningarna att efterfråga en bostad varierar därför kraftigt inom staden. Bostadsmarknaden behöver svara mot olika målgruppers förutsättningar – behov, köpkraft och efterfrågan.

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. Malmö stads insatser behöver utgå från en rättvis tillgång till bostäder med överkomliga prisnivåer samt att motverka hemlöshet och trångboddhet. Arbetet behöver särskilt inriktas på att förbättra villkoren för hushåll med begränsade resurser så att fler kan få tillgång till en bostad med rimlig hyra i en mer blandad stad. Bostadssituationen för unga, barnfamiljer och äldre kräver särskilt fokus. Boendesegregationen ska brytas och staden byggas hel.

STRATEGIER

- Ett varierat bostadsbyggande i hela staden som möter befolkningstillväxt och olika målgruppers köpkraftiga efterfrågan ska upprätthållas.
- Möjligheten för hushåll med låga inkomster att få tillgång till en godtagbar bostad ska öka.

Riktlinjer för bostadsförsörjning

En gång per mandatperiod antas riktlinjer för bostadsförsörjningen i Malmös bostadsförsörjningsprogram. Översiktsplanens strategier för bostadsförsörjning är hämtade därifrån. I bostadsförsörjningsprogrammet görs ställningstaganden som rör bostadsförsörjning för olika grupper i Malmö och läget på bostadsmarknaden beskrivs mer ingående.

Läs mer: [Malmös bostadsförsörjningsprogram](#)

Skolor och övrig samhällsservice

Jämlik tillgång till samhällsservice av hög kvalitet är en grundförutsättning för att Malmöborna ska kunna leva ett gott liv, oavsett livsskede.

Att tillgodose behov av samhällsservice i stadsplaneringen innebär att säkerställa tillgång till mark och lokaler. Det är en särskild utmaning att göra plats för ytkrävande samhällsservice som exempelvis förskolor, grundskolor och fritidsanläggningar i den täta staden. För att uppnå ett effektivt markutnyttjande är det nödvändigt med nytänkande kring möjligheter för samnyttjande. Ytkrävande anläggningar ska till exempel kunna rymma flera olika verksamheters behov. Fritids- och idrottsytor bidrar långsiktigt till bättre hälsa hos Malmöborna och en meningsfull fritid genom hela livet.

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*).

STRATEGIER

- Samhällsservice ska planeras och byggas ut i en sådan takt att förväntade behov tillgodoses.
- Samhällsservice ska vara strategiskt placerad och tillgänglig för gång, cykel- och kollektivtrafik.
- Utformning och lokalisering av byggnader och anläggningar för samhällsservice ska utgå från principer om universell utformning och bidra till att uppnå ökad jämlikhet, jämställdhet, integration, mångfald och tillgänglighet.
- Utrymme för samhällsservice av varierande storlek ska kunna tillgodoses. Om möjligt ska verksamheter kunna expandera inom befintliga fastigheter.
- Malmö stad ska verka för att kommunens mark och lokaler ska kunna nyttjas som mötesplatser av fler grupper eller andra verksamheter under större delen av dygnet och året samt stimulera alla som bedriver samhällsservice att sträva efter ökat samnyttjande. Kärnverksamhetens grundläggande behov ska alltid säkerställas, och samtidigt kunna balanseras med andra behov i staden.
- Gymnasieskolor och skolor för högre utbildning ska i första hand lokaliseras centralt i staden eller i lägen med goda kommunikationsmöjligheter.

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

Näringsliv, kommersiell service och besöksnäring

Malmö har ett starkt och diversifierat näringsliv som har stor betydelse för stadens attraktivitet och för regionens tillväxt. Näringslivet skapar arbetstillfällen, försörjning och service för Malmöbor och regionens invånare. Malmö är en viktig motor på den regionala arbetsmarknaden. I Malmö finns flest förvärvsarbetande inom kommersiell service och olika kunskapsintensiva branscher. Det är viktigt att ta vara på de goda expansionsmöjligheter som finns för denna typ av verksamheter. I Malmö finns även viktiga näringar inom hamnverksamhet samt lager-, logistik och tillverkningsindustri som bedrivs i stadens verksamhetsområden. Variationen av branscher stärker Malmös tillväxt och minskar sårbarheten vid lågkonjunkturer.

Malmö är ett populärt besöksmål och här finns ett brett utbud av handel, service, kultur, evenemang, hotell, restauranger och caféer. Besöksnäringen kan utvecklas med särskilda attraktioner som profilerar staden ur ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Malmö stad har högt uppsatta miljömål och ambitioner för en hållbar näringslivsutveckling. Gröna näringar och verksamheter som jobbar för grön omställning är viktiga aktörer för en hållbar tillväxt. Den gröna omställningen kan stärka företagets konkurrenskraft och leda till ökad tillväxt och sysselsättning, samtidigt som det minskar företagets miljö- och klimatpåverkan.

Dialog mellan näringslivet och Malmö stad om såväl långsiktiga visioner som 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.
- Genom regionala perspektiv och samverkan med grannkommuner ska Malmö stad bidra till att underlätta för företagslokaliseringar i regionen.
- 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 arbetstillfällen ska främjas i kollektivtrafknära 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. En strategi för stadskärnans utveckling ska tas fram i samverkan med aktörer verksamma i Malmö.
- Nya handelsetableringar ska i första hand lokaliseras i strategiska lägen inom blandad stad. Handel ska kunna rymmas i nya bostads-, kontors- och mobilitetshus. 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: [Tillväxtkommissionen](#)

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Malmö har växt fram under lång tid. Stadsväven bär spår av förändringen från handelsstad till industristad och därefter till kunskapsstad. Trots att Malmö är en stor stad är avstånden korta och stadens strukturer byggde efter en närhetsprincip. Malmö ska fortsätta växa som en nära, tät, grön och funktionsblandad stad för att på så sätt utvecklas hållbart. Hur stadens struktur och den byggda miljön utformas har stor betydelse för Malmöbornas välmående, stadens attraktivitet och dess ekologiska fotavtryck. Funktionsblandning stödjer näringslivet, bidrar till ett rikt stadsliv, en smidig vardag och gör staden mer attraktiv. En markeffektiv stadsstruktur bidrar till att spara resurser och ger underlag för service och kollektivtrafik. Att skapa plats för gröna kvaliteter stärker stadens resiliens, hållbarhet och livsmiljö.

Den byggda miljön ska utformas med omsorg och bidra till att skapa goda och likvärdiga förutsättningar för Malmöbornas trivsel och välmående. Förutsättningarna på platsen, såväl fysiska som sociala, är viktiga utgångspunkter.

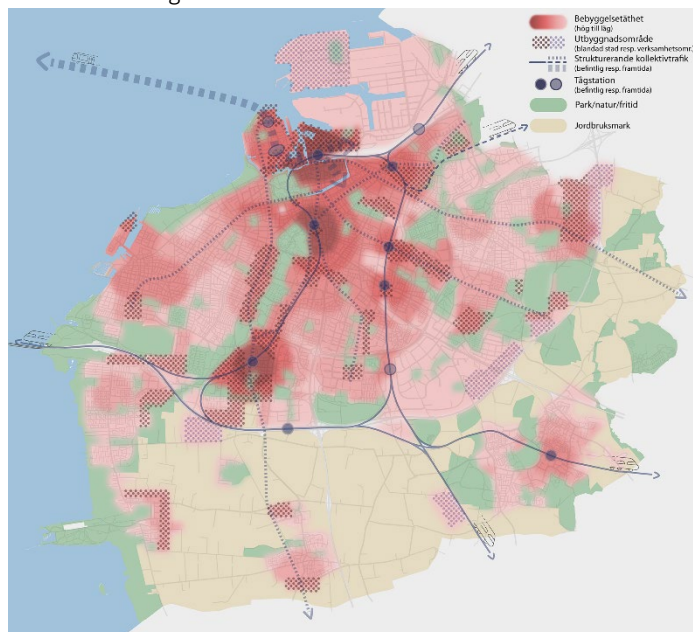
Under rubriken Byggd miljö och kulturmiljö finns strategier för följande områden:

- [Utbyggnad och förtätning](#)
- [Stadens arkitektur och kulturmiljö](#)
- [Resurseffektivt och klimatneutralt byggande](#)
- [Markföreningar samt farliga och störande verksamheter](#)

Utbyggnad och förtätning

Malmö har under de senaste årtiondena i huvudsak vuxit innanför Yttre Ringvägen och successivt bebyggt 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, främst 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. En begränsad utbyggnad föreslås även i befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i de befintliga tätorterna medför en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden.

När Malmöborna blir fler behöver gröna och blå kvaliteter utvecklas. Mötesplatser, parker, naturområden, plats för 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 arbetstillfällen. Den största kapaciteten för nya bostäder och arbetstillfällen finns i stadens nya utbyggnadsområden (se länk nedan).

UTBYGGNADS- OCH FÖRTÄTNINGSSTRATEGIER

- Staden ska kompletteras och bebyggas tätare. Pågående utbyggnadsområden ska fullföljas. Samlat geografiskt fokus ska eftersträvas.
- 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. Samnyttjande av mark och multifunktionella lösningar ska eftersträvas.
- Staden ska byggas med en så stor blandning av funktioner som möjligt och befintlig funktionsblandning ska värnas.
- En variation av flerbostadshus och enbostadshus, samt en variation av upplåtelseformer ska eftersträvas i stadens olika delar.
- Malmös stadsmiljö ska bli grönare och stor restriktivitet ska gälla för att ta gröna och blå miljöer i anspråk för andra ändamål. Andelen hårdgjord yta i staden ska minska och andelen grönska ska öka.
- Modellen 3-30-300 ska införas i Malmö. Modellen syftar till att alla ska kunna se minst tre träd från sin bostad, skola och arbetsplats, stadskvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad och alla invånare ska ha max 300 meter till från sin bostad till ett grönområde.
- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten ska hanteras vid all utbyggnad och förtätning.
- Genom att skapa mötesplatser, stadsbebyggelse, rekreativsmöjligheter och naturmiljöer längs kusten ska den bli mer tillgänglig för Malmöborna.
- Vid utbyggnad och förtätning ska platser för möten, fritid, kultur och evenemang planeras in.
- När områden utvecklas ska de kunna användas för tillfälliga funktioner i väntan på att bli permanent ianspråktagna.

DEN TÄTA STADENS UTMANINGAR

Förtätning av staden kan innebära utmaningar och målkonflikter som gör att avvägningar mellan olika intressen är extra viktiga. En tätare stad kan exempelvis leda till högre belastning på parker och grönområden och att höga kvaliteter därmed blir svår att upprätthålla. Det kan även leda till ökad trafik, luftföroreningar och buller vilket kan påverka hälsa och livskvaliteten för boende och ha negativa effekter på miljön lokalt. 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. Dessutom berörs många olika användargrupper av förtätning vilket ökar behovet av dialog och medborgarsamverkan.

Läs mer:

[Riktlinjer för höga hus i Malmö](#)

[Kapacitet i utbyggnadsområden](#)

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 präge på Malmö under lång tid. Därför behövs ett långsiktigt perspektiv på investeringar i den bebyggda 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, 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 ökad orienterbarhet. Vid viktiga noder i staden kan väl gestaltade platsbildningar och höga hus fungera som landmärken och tydliggöra platsers betydelse.

STRATEGIER

- Översiktsplanens tematiska fördjupning *Arkitekturstaden Malmö* ska vara vägledande för hur Malmö ska bevaras, utvecklas och förnyas 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. Arkitektoniska och kulturhistoriska värden ska värnas, liksom stadsdelarnas olika karaktärer.
- Platsers fysiska och sociala förutsättningar ska tas som utgångspunkt när den bebyggda miljön förändras. I befintliga områden ska tillskott av ny bebyggelse relatera till den existerande bebyggelsekaraktären och kulturmiljön. I stora områden med ny blandad stad 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.

- Vid bostaden ska närmiljön bidra till trygghet, god grannsämja och tillit. Utformningen av kvarter och stadsdelar ska skapa arkitektonisk identitet 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 klimatpåverkan.

STRATEGIER

- Renovering av befintlig bebyggelse ska utredas som ett hållbart alternativ till att riva och bygga nytt.
- Arbetsätt ska etableras för att i samband med planering, upphandling och byggande stegvis minska negativ klimatpåverkan med sikte på att uppnå ett klimatneutralt Malmö år 2030.
- Malmö stad ska tillsammans med andra aktörer utveckla metoder och processer för klimatneutralitet vid markanvisningar, detaljplane- och bygglovsprocesser. Klimatneutrala bygg- och anläggningsprojekt, samt energilösningar i stadens regi ska vara föredömen.
- Klimatneutralitet i byggande och minskad användning av obrukade råvaror, miljöstörande ämnen och kemikalier vid förvaltning, renovering och rivning utifrån livscykelperspektiv ska uppmuntras. Klimatkalkyler ska förespråkas vid anläggning, ny- och ombyggnad samt upprustning av befintligt bestånd. Malmö stad ska uppmuntra gröna hyreskontrakt som ger medvetna hyresgäster.
- Noll- och plusenergilösningar samt förnyelsebar energiproduktion, särskilt i integrerade lösningar, vid anläggning, ny- och ombyggnation samt vid upprustning av det befintliga beståndet ska uppmuntras.
- Malmö stad ska arbeta för lokal masshantering för att bidra till minskade transporter, kortare byggtrepenader och bättre ekonomi.

HÅLLBART OCH KLIMATNEUTRALT BYGGANDE I MALMÖ

Miljöbyggstrategin är tillgänglig för alla som vill bidra till en hållbar stadsutveckling. 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 alltmer effektivt ökar risken för konflikter mellan farliga och/eller störande verksamheter och övrig stadsbebyggelse. I befintliga stadsmiljöer finns också risk för markföroreningar som kan försvåra eller förädla 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 stad ska kunna fortsätta verka i enlighet med givna tillstånd. I de fall ny blandad stad uppförs inom angivna uppmärksamhetsavstånd till farliga eller störande verksamheter ska riskbildningen beaktas och då kan den nyttillkomna bebyggelsens funktioner behöva begränsas (se kartunderlaget *Uppmärksamhetsavstånd till farliga verksamheter och Uppmärksamhetsavstånd till miljöfarliga verksamheter*).
- Ansvarsfrågor kring markföroreningar ska klargöras i tidiga planeringsskeden så att marken kan undersökas och föroreningar saneras (se kartunderlaget om markföroreningar).
- 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

Malmö har stora kvaliteter i grönområden, naturmiljöer, hav och landsbygd. 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. Hög biologisk mångfald är nödvändigt för att ekosystemen ska kunna förse människor med livsnödvändiga tjänster. Havet, kusten och landsbygden ger även möjligheter för viktiga näringar som ska ges utrymme att utvecklas hållbart. De senaste årtiondena har andelen grönyta sjunkit i Malmö samtidigt som naturområden har försämrats med avseende på andelen värdefull natur. Åkermarken är i många avseenden hotad till följd av hårt exploateringsstryck.

Under rubriken Gröna och blå miljöer finns strategier för följande områden:

- [Park och natur](#)
- [Hav och kust](#)
- [Biologisk mångfald](#)
- [Landsbygd och jordbruk](#)

Park och natur

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.
- Tillgången och tillgängligheten till parker och naturområden ska öka, bland annat genom grönblå stråk. Parker ska ligga lättillgängliga och integrerade med bostäder. Områden med stor trångboddhet och barnfattigdom 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. I samband med ombyggnation ska eventuella kustskyddsbehov hanteras.

Hav och kust

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 stadens attraktionskraft. Att inte skydda staden mot höjda havsnivåer skulle leda till oöverblickbara sociala, kulturella, biologiska och ekonomiska förluster.

STRATEGIER

- 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.
- Malmö ska bevaras och utvecklas som kuststad genom successivt anläggande av sammanhängande skyddsåtgärder. Ett sammanhängande kustskydd ska så långt som möjligt utformas för att minimera påverkan på befintliga naturvärden i naturreservat. Malmö stad utgår vid hantering av skyddsbehov från juridiskt ansvar som verksamhetsutövare, fastighetsägare och huvudman för allmän platsmark (läs mer under strategier för *Klimatanpassning*).
- Stadsutvecklingen ska bidra till att Öresund blir 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 och fritidsaktiviteter ska förbättras. Ett sammanhängande kuststråk ska skapas längs kommunens kust.
- Malmö stad ska aktivt verka för att långsiktigt säkerställa havets ekosystemtjänster, bland annat genom flera marina naturreservat och att Öresund blir ett biosfärområde.
- 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.

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 för Klagshamnsudden, 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 som är gynnsamma för den biologiska mångfalden ska bevaras, utvecklas och nyskapas. Översiktsplanens genomförande ska som helhet 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 för att den biologiska mångfalden och utbudet av ekosystemtjänster ska kunna öka.
- En modell för hänsynstagande till naturvärden samt ekologisk kompensation som är anpassad för Malmös förhållanden ska tas fram.
- Möjligheten till omvandling av olika typer av marker till ängsnatur ska beaktas.
- 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 vid behov utföras i tidiga skeden.

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 runt Malmö har högst produktionsförmåga i Sverige och är en ändlig resurs som måste värnas så att en långsiktig livsmedelsförsörjning kan säkerställas.

Landsbygden har stora kulturella, rekreativa och ekologiska värden samtidigt som det är en viktig plats för näringslivet och innehåller många bostäder. Landsbygdens strukturer och funktioner vittnar om vår historia och är viktiga för förståelsen av jordbrukslandskapet.

STRATEGIER

- Jordbruk ska vara den dominerande näringen 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 utan att påverka dess natur- och kulturvärden negativt.
- 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 och hållbara verksamheter ska ske på jordbrukslandskapets villkor.
- Malmö stad ska ta fram en strategi för landsbygden och jordbrukslandskapet.

TRAFIK

Helhetssyn på trafiken och dess infrastruktur är en förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. Malmös geografiska läge och roll som nod i transportsystemet gör att både nationell och internationell trafik ska samspela med lokal och regional trafik. Olika transportslag ska samsas på en begränsad yta. En växande befolkning skapar ytterligare behov av ett strukturerande, kapacitetsstarkt och miljövänligt kollektivtrafiksystem. 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 kan utnyttjas bättre. De korta avstånden i staden ger också bättre förutsättningar för att fler ska välja att gå eller cykla vilket leder till minskade luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Staden ska utvecklas med levande gatumiljöer som är trivsamma att vistas i, stödjer människors möten och inbjuder till gång och cykling. Ett trafiksystem med människan i fokus gynnar stadslivet och bidrar till en smidig vardag för Malmöborna.

Under rubriken Trafik finns strategier för följande områden:

- [Mobilitet och trafikinfrastruktur](#)
- [Promenadstaden](#)
- [Cykelstaden](#)
- [Kollektivtrafik](#)
- [Biltrafik](#)
- [Godslogistik](#)

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.

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 således 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 omformas från ytkrävande trafikslag för att uppnå de prioriterade inriktningarna.

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 effektiva 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.
- Universell utformning ska ligga till grund för trafiksystemets planering, utformning och gestaltning. Samspel mellan olika trafikanters 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 utformning så att de inte bara är attraktiva att färdas längs, utan även att vistas i. Fysiska och mentala barriärer ska arbetas bort så att sociala värden som inkluderar jämlikhet och jämställdhet uppnås.
- Användning av olika färdmedel på skilda delar av en resa, samt byten mellan färdmedlen ska bli enklare.

- Utveckling av befintliga och nya delningsmöjligheter av fordon ska uppmuntras.
- För att främja ett enkelt, flexibelt och hållbart resande i staden ska mobilitets-
hubbar utvecklas i närheten av större målpunkter och där det finns många bo-
städer eller arbetstillfällen. Mobilitetshubbar är platser där olika typer av del-
ningsfordon och andra mobilitetstjänster samlas.

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 kortare eller längre sträckor till fots. Praktiskt taget alla förflyttningar börjar och slutar med gång, oavsett vilka färdmedel som används i övrigt. Förflyttning till fots bidrar till bättre hälsa och skapar folkliv i staden. Därför är det viktigt att skapa inbjudande stadsmiljöer som gör det trevligt att röra sig till fots och vistas i staden. Fotgängares rörelsefrihet kan stimuleras genom att minska olika barriäreffekter, skapa tillräckliga ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer, samt genom att öka trygghet och trafiksäkerhet.

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 och säkert kunna röra sig till fots i hela staden, utan onödiga omvägar, nivåskillnader eller dröjsmål. Stadsmiljön ska inbjuda till promenader och förflyttningar 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, orienterbarhet och vägvisning.
- Viktiga målpunkter som torg, parker och stationer ska kopplas samman bättre för fotgängare.

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, men som också skapar nya behov för cyklisterna. Stora effekter kan uppnås med förhållandevis små investeringar i cykelinfrastruktur.

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

STRATEGIER

- Malmö ska ha ett finmaskigt cykelvägnät och cyklande ska vara ett självklart förstahandsval för fler grupper i staden. Stadens omfattande cykelvägnät ska fortsatt byggas ut och vara framträdande i stadsbilden. Strategiskt viktiga länkar ska prioriteras. Fokus ska läggas vid kapacitet, framkomlighet, prioritet och en sammantagen hög komfort.
- Fler kapacitetsstarka, orienterbara och säkra cykelvägar ska anläggas utmed huvudgatunätet.
- 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 fritidsaktiviteter i en trafiksäker miljö.
- Stor vikt ska läggas vid cyklisternas ytbehov. Cyklisternas parkeringsbehov ska säkerställas vid såväl bostäder som målpunkter, exempelvis i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter, köpcentrum och fritidsanläggningar.
- Supercykelvägar ska etableras och binda samman befolknings- och arbetsplatstäta områden samt kollektivtrafiknoder inom samt till och från Malmö.
- Fler regionala cykelvägar ska utvecklas.

SUPERCYKELVÄGAR

Malmö stad har utrett förutsättningarna för supercykelvägar och sex olika korridorer har identifierats som intressanta för konceptet. Supercykelvägar är framkomliga och kapacitetsstarka cykelvägar med hög komfort som erbjuder flyt i cyklingen. De har en tydlig identitet och en hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet, samt hög drift- och underhållsnivå.



Läs mer:

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

[Supercykelstråk 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 kollektivtrafikens fortsatta utveckling, samtidigt som stadsmiljö, bullernivåer och luftkvalitet förbättras och energi- och klimatmål uppnås.

STRATEGIER

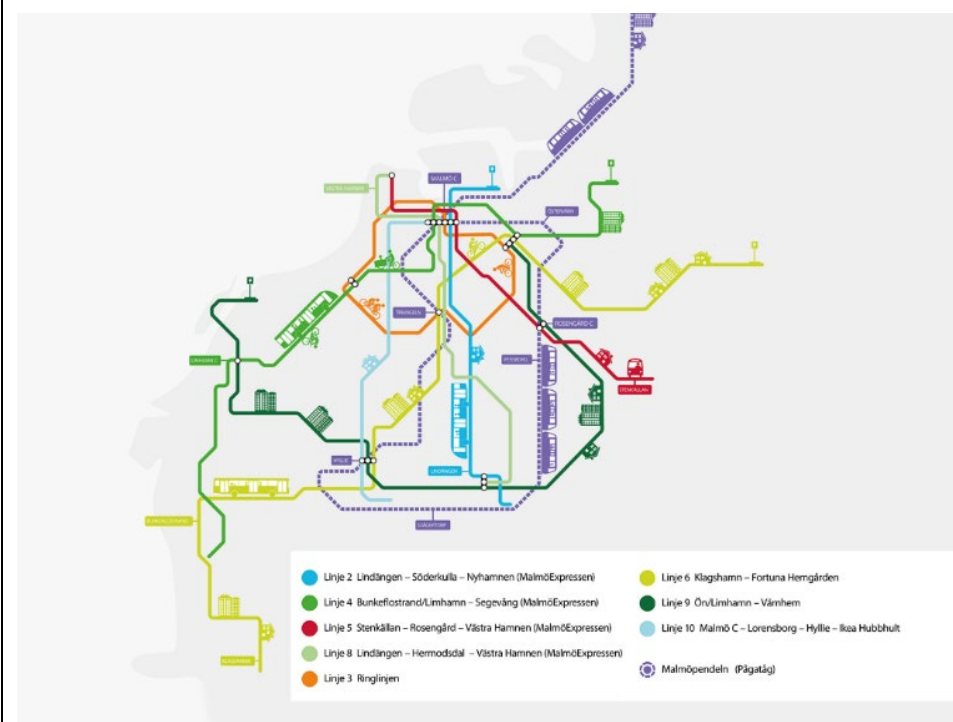
- Stadsplanering och kollektivtrafik ska stödja varandra. Storstadspaketet, en framtida metro och övriga kollektivtrafikstråk ska vara strukturerande för utbyggnaden av staden samtidigt som dess barriäreffekt ska minska.
- Kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras och dess attraktivitet ska stärkas genom att underlätta för byten till 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 om möjligt förtätas med ny bebyggelse och nya målpunkter.
- Den regionala kollektivtrafiken ska bli snabbare, bekvämare, säkrare, tryggare samt mer tillförlitlig och lättanvänd för alla grupper i samhället.

Läs mer: [Storstadspaketet](#)

STORSTADSPAKETET

Storstadspaketet är Malmö stads del i Sverigeförhandlingen. I Sverigeförhandlingens uppdrag ingick 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 nya bostäder från år 2017 till år 2035, mot statlig medfinansiering av åtta busslinjer, tågsatsningen Malmöpendeln och fjorton cykelbanor.



Biltrafik

Biltrafiken är viktig för en fungerande stad 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 hastigheter 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

Väl 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.

Malmös geografiska läge gör staden betydelsefull för internationella godsflöden. Malmö ligger exempelvis 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. Det är därför angeläget att skapa möjlighet för mer gods att gå på järnväg och på så sätt minska stadens klimatavtryck och bidra till att de nationella klimatmålen uppnås.

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 reperationsplatser, tvättfunktioner, förråd, persontågsuppställning och den utrymmeskrävande rangerfunktionen för nationella och internationella godståg. Tillgången till en långsiktig, kapacitetsstark och väl fungerande rangering är avgörande för godstrafikens utveckling.

Även Malmös verksamhetsområden i hamnen och längs Yttre ringvägen är viktiga för staden och dess framtida utveckling. Deras strategiska lägen möjliggör effektiva logistiklösningar för såväl sjöfart, järnväg som väg.

STRATEGIER

- Samordning- och samlastningsmöjligheter för godslogistik ska främjas så att varje transport inom staden och regionen lastas med så hög fyllnadsgrad som möjligt. I den täta staden ska småskaliga distributionslösningar med eldrift stödjas.
- Genom samarbeten med berörda parter ska godstransporter med tåg och båt gynnas, bland annat genom att förenkla för omlastning mellan dessa och andra trafikslag.
- Risker med transporter av farligt gods ska minskas genom lastningsföreskrifter och åtgärder som leder till ett lugnt och jämnt trafiktempo.
- Malmö stad ska verka för att tillsammans med Trafikverket och Region Skåne utreda bangårdens möjlighet att möta framtida behov. Det är angeläget att

tydliggöra vilka behov bangården kan och ska tillgodose och vilka som eventuellt behöver tillgodoses på annan plats. Det gäller bland annat hur den viktiga och utrymmeskrävande rangerfunktionen kan säkerställas och utvecklas i sydvästra Skåne.

- För att uppnå en god utveckling av hållbara godstransporter på järnväg ska en yttre gods bana möjliggöras längs Yttre Ringvägen. Den bidrar till förbättrad kapacitet och minskat antal transporter av farligt gods genom tätbebyggda områden.
- Malmö stad ska verka för att investeringar genomförs som förbättrar kapaciteten i Öresundsbrons landanslutningar.
- Kapacitet för godstransporter på Öresundsbron ska frigöras genom att bygga Öresundsmetron.
- Malmö hamn ska fortsätta utvecklas som nav för intermodala tjänster och logistiklösningar med fokus på hamnrelaterat gods på järnväg- och sjöfart.
- Initiativ som bidrar till en omställning av den tunga transportsektorn till hållbara drivmedel ska stödjas.

KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

För att staden ska fungera långsiktigt krävs hållbara och resilienta system för energiförsörjning, avfallshantering, vatten, avlopp och digital infrastruktur. Samtidigt måste staden klimatsäkras för att kunna hantera effekter av ett förändrat klimat. Energiförsörjningen i Malmö står inför flera utmaningar kopplat till produktion av förnybar energi, lagringskapacitet och överföringskapacitet. För att möjliggöra för att staden fortsatt ska kunna växa i förväntad takt krävs ett resilient energisystem och att plats avsätts för produktion, distribution och lagring av energi. På sikt ska Malmös energi- och transportsystem försörjas enbart med förnybar och återvunnen energi, främst lokalt producerad. För att lokala kretslopp ska fungera behöver staden ha anläggningar för insamling, lagring och behandling av olika avfallsslag.

Digital infrastruktur innebär de tekniska förutsättningar som krävs för att möjliggöra informationsdigitalisering och samhälls digitalisering. Möjligheterna för den digitala infrastrukturen är en viktig del i Malmös utveckling.

Klimatförändringarna kommer att påverka Malmö under lång tid. Den fysiska planeringen behöver hantera olika skyddsbehov och den befintliga staden behöver successivt anpassas till ett förändrat klimat. Befintliga fastighetsägare har ett stort ansvar för att skydda sina byggnader och anläggningar.

Under rubriken Klimatanpassning och teknisk försörjning finns strategier för följande områden:

- [Klimatanpassning](#)
- [Infrastruktur för vatten och avlopp](#)
- [Dagvatten](#)
- [Energiförsörjning](#)
- [Hållbar avfallshantering och slutna kretslopp](#)

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.

Risken för höga havsnivåer är särskilt hög i södra Sverige. Tillfälligt höga havsvattenstånd kan i framtiden innebära översvämningsrisk i delar av Malmö. Ett framtida högre medelvattenstånd kan påverka grundvattennivån och även innebära risk för saltvatteninträning.

STRATEGIER

- I riskområde för översvämning ska all exploatering klimatanpassas så att risken för översvämning minskar inom området. Översvämningsrisken på andra platser ska inte öka.
- All exploatering inom befintliga riskområden ska innebära en sammantaget minskad risk för översvämning. Exploateringen ska ske på sådant sätt att risken för översvämningar inte förvärras, varken inom riskområden eller så att nya riskområden uppkommer.
- Vid fysisk planering, anläggning och förvaltning som berör stadens kuststräcka ska behovet av framtida kustskyddsåtgärder beaktas och ges bästa förutsättningar för genomförande. Möjligheterna att anlägga ett sammanhängande kustskydd får inte försvåras eller hindras.
- Etablering av skyddsåtgärder mot stigande havsnivåer behöver ske successivt, etappvis och vara påbyggnadsbart, när respektive bebyggelsestruktur har ett reellt skyddsbehov. Dimensionering behöver även utgå från åtgärdernas konstruktionslivslängd.
- Multifunktionella lösningar ska eftersträvas vid etablering av kust- och översvämningskydd. Skyddsåtgärder ska så långt som möjligt utgöra ett naturligt inslag i landskaps- och stadsbilden samt kunna nyttjas för rekreation och stadsliv. Naturbaserade lösningar ska där så är möjligt särskilt studeras.

- Klimatanpassning till följd av stigande havsnivåer ska beaktas vid anläggnings- och byggnadsarbete, underhåll och drift samt beredskap. Vid förändringar i stadsmiljön ska den befintliga stadens skyddsbehov beaktas och ges bästa förutsättningar.
- Skyfallsaspekten ska beaktas i allt 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 översvämning av befintlig bebyggelse vid skyfall.
- Effekter av klimatförändringar som leder till torka, låga eller höga grundvattennivåer, stormar och värmeböljor ska studeras vidare för att kunna anpassa stadsmiljö och stadsstruktur.

MALMÖ STADS SYN PÅ KLIMATET

Malmö stads syn på risk för översvämning från havet baseras på IPCC:s klimatscenario RCP 8,5 (medianvärde) och SMHI:s extremhändelse med 200 års återkomsttid (medianvärde), de kommande hundra åren till år 2125. Hänsyn tas även till våg- och vindeffekter enligt Malmö stads vågatlas samt kombinationer av nederbörd och havsnivå samt grundvatten.

I *Strategi för kustskydd* har strategier och riktlinjer för klimatanpassning i fysisk planering, anläggning samt underhåll och drift tagits fram.

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

Läs mer:

[Strategi för kustskydd](#)

[Skyfallsplan för Malmö](#)

[Handlingsplan för skyfallsåtgärder i Malmö stad](#)

Infrastruktur för vattenförsörjning och avlopp

Malmö 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.

Det allmänna avloppsnätet idag är till stor del ålderdomligt och har i vissa delar för låg kapacitet, med exempelvis bräddning och källaröversvämningar som följd. En framtida utbyggnad av staden ställer höga krav på underhåll och succesiv utbyggnad av VA-systemet. Förnyelsearbetet måste även ta hänsyn till en utökad regional samverkan i VA-frågor.

STRATEGIER

- En långsiktigt säker dricksvattenförsörjning för Malmöborna ska säkerställas. Allmänna och större enskilda vattentäkter ska ha ett långsiktigt skydd.
- 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 stadens recipienter. I detta ingår byggandet av Malmö avloppstunnel samt åtgärder för att öka det befintliga ledningsnätets kapacitet. 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 en framtida utbyggnad av Sjölunda avloppsreningsverk, så det i framtiden också kan hantera avloppsvatten från andra kommuner.

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, framförallt där dagvatten och avloppsvatten går till samma ledning. Detta leder till regelbundna källaröversvämningar. Det finns därför behov av att förbättra dagvattenhanteringen, främst genom att öka fördröjningen och separera dagvatten från spillvatten.

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 dagvatten kunna fördröjas på plats eller i anslutning till recipient. Hänsyn ska tas till recipienter och dagvattenutsläpp.
- För att öka möjligheterna för att återvinna vatten och näringsämnen ska cirkulära lösningar finnas med som ett handlingsalternativ i tidiga planeringsskeden.

Energiförsörjning

En trygg energiförsörjning är en förutsättning för att Malmö ska kunna växa med fler Malmöbor, nya verksamheter, säkerställa samhällskritisk infrastruktur samt erbjuda god samhällsservice. 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 energibärare 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 till 100 procent försörjs med förnybar och återvunnen energi.

STRATEGIER

- Etableringen av små- och storskalig förnybar energiproduktion ska främjas. Behovet av produktion, distribution och förmågan 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 ska utredas. Havsbaserad vindkraft ska samordnas med danska initiativ.
- Plats ska beredas 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, bygg- och anläggningsbranschen, fastighetsägare och verksamhetsutövare för att möjliggöra utveckling och god planering för hållbar energiförsörjning.
- Energi- och effektbehov ska beaktas tidigt i planeringsprocessen.
- Utbyte av energi och materialresurser ska möjliggöras mellan olika typer av verksamheter.

UTMANING ATT SÄKRA ENERGIFÖRSÖRJNING

Kommunfullmäktige har antagit Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030 och Energistrategi för Malmö 2022–2030. I dessa anges bland annat att hela Malmö ska försörjas till 100 procent av förnybar och återvunnen energi år 2030 samt att Malmö ska ha ett långsiktigt hållbart och leveranssäkert energisystem. Energistrategin anger mål för både produktion, distribution, lagring och användning av energi. För att nå de ambitiösa målen till år 2030 krävs nya grepp. De senaste årens utmaningar i Malmös energisystem behöver långsiktiga lösningar för att ge förutsättningar till Malmös fortsatta utveckling.

Läs mer:

[Miljöprogram för Malmö stad](#)

[Energistrategi för Malmö](#)

[Planeringsunderlag för vindkraft i Malmö](#)

[Solguiden](#)

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 mötesplatser.

STRATEGIER

- För att minimera avfall ska Malmö stad verka för att verksamheter och funktioner som underlättar för delning av varor och tjänster etableras.
- Befintliga återvinningscentraler ska kompletteras med fler. Samtliga ska ha ökat fokus på återbruk.
- För att lokala materialkretslopp ska fungera ska staden skapa plats för anläggningar för insamling, lagring och behandling av olika avfallsslag. Nya mindre insamlingsplatser med fokus på sortering, återbruk och kunskapsspridning ska komplettera återvinningscentralerna och etableras på strategiska platser. Dessa kan vara både permanenta och ambulerande.
- Cirkulär resurshantering ska främjas genom ökad samverkan mellan offentliga och privata aktörer.
- Bygg- och anläggningsavfall är flöden som ofta lämpar sig väl för återbruk och ytor för att möjliggöra detta ska tillgodoses. Rivningsavfall ska minimeras.
- Malmö stad ska planlägga och ge plats för biogas- och biokolsanläggningar.

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

RIKTLINJER MED KARTOR

I kartan nedan redovisas översiktsplanens samtliga kartlager med tillhörande riktlinjer samt riksintressen som berör kommunen. Här finns även länkar till kartunderlag som kan vara relevanta för planering i förhållande till översiktsplanen. Underlagen beslutas inte i samband med översiktsplanen och är därmed inte en del av översiktsplanen.

Navigera i kartan

I kartmenyn uppe till vänster finns samtliga lager som gäller för Översiktsplanen. Markera de lager i kartan som du vill veta mer om. Lagren är indelade i två grupper utifrån om informationen i lagren ingår i översiktsplanen (till exempel platsspecifika riktlinjer eller riksintresse för naturvård), eller om de endast utgör underlag för översiktsplanen (till exempel detaljplaner).

Hitta riktlinjer för kartlagret

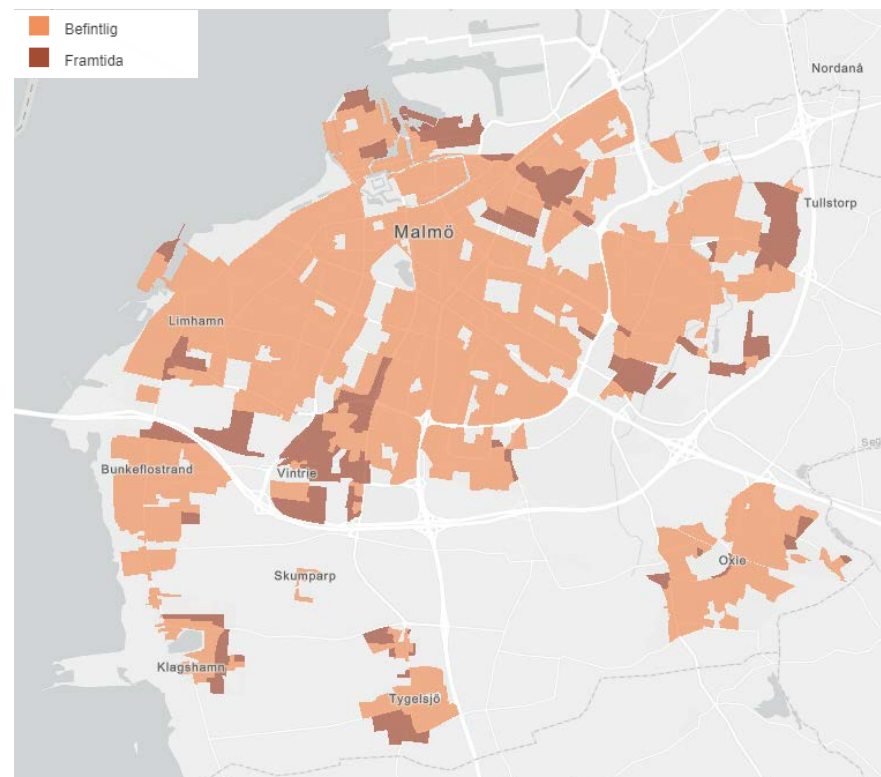
Klicka på det markerade lagret i kartan för att läsa mer om de riktlinjer som gäller för området.

Bläddra i textrutan

Om flera kartlager är markerade visas riktlinjerna på flera sidor som du behöver bläddra mellan. Bläddra genom att klicka på pilarna uppe i högra hörnet av textrutan. Antalet sidor syns uppe i vänster hörn.

BYGGD MILJÖ OCH KULTURMILJÖ

Blandad stad



Blandad stad 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 stad 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 stad

- Utbyggnad och förtätning 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.
- Funktioner som saknas i närområdet ska tillföras utifrån platsens och de boendes behov och förutsättningar, till exempel handel, restauranger, arbetsplatser, kulturverksamhet, parker, platser för idrott och fysisk aktivitet eller öppna dagvattenanläggningar. Funktionerna ska bidra till trygghet och till rörelse mellan olika platser.
- Vid utbyggnad och förtätning ska ytor för social samvaro värnas. Nya ytor för social samvaro ska i första hand tillgodoses på marknivå för att gynna tillgänglighet och samnyttjande.
- Samnyttjande av lokaler och mark ska eftersträvas och ska ske i dialog med berörda parter tidigt i planprocessen.
- Förtätning ska i första hand ske på redan 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 längs gator och på torg, bland annat genom prioritering framför andra funktioner i gaturummet. Stora träd och äldre trädbestånd ska skyddas så långt möjligt.

Bostadsbebyggelse

- En variation av bostadstyper och upplåtelseformer ska eftersträvas inom samma område. Det ska finnas ett brett utbud av flerbostadshus och enbostadshus.
- Bostadsmiljöer ska stimulera till möten mellan människor i alla åldrar och tillgodose behov av lek, vila och fritid hos olika åldersgrupper. Grupper med begränsade rörelsemönster ska särskilt beaktas.
- 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 stad. Kontorsetableringar som innebär en hög koncentration av arbetstillfällen ska främjas i kollektivtrafiknära lägen.

- I centrum och i andra strategiska lägen ska utåtriktade funktioner möjliggöras i bottenvåningar, till exempel för handel, service och serveringar.
- Vid utbyggnad och förtätning ska hänsyn tas till befintliga verksamhetslokaler och verksamheters möjlighet att bestå och utvecklas. Ombyggnation eller rivning av lokaler ska vägas mot effekter på det lokala kultur-, förening- och näringslivet.
- 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.
- Inom blandad stad 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).

Samhällsservice

- Tidigt i planeringsprocesser ska plats säkerställas för samhällsservice, till exempel skolor, förskolor, LSS-boenden, särskilda boendeformer för äldre, primärvård, fritidsaktiviteter, kulturverksamheter och mötesplatser.
- 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 så att fler grupper kan använda ytor men vid olika tidpunkter.

Gröna miljöer och lösningar

- Utbyggnad och förtätning ska inkludera hållbar dagvattenhantering och gröna tak. Avvikelse från detta ska motiveras och redovisas.
- Planering och lokalisering av ny park eller natur ska följa riktvärden enligt [Grönmodellen](#). Riktlinjer för befintliga och planerade parker över 5 hektar redovisas under kartlagret *Park och natur*. Mindre nya parker ska inrymmas inom blandad stad enligt följande riktvärden:
 - inom 300 m från bostad ska det finnas park om minst 0,2 hektar och minst 30 m bred

- inom 500 m från bostad ska det finnas park om minst 1 hektar och minst 50 m bred
- Nya parker ska inte lokaliseras intill trafikleder eller starkt trafikerade huvudgator.
- Gröna kvaliteter ska säkerställas på kvartersmark.
- Exploatering i befintliga parker, idrottsplatser och gårdsmiljöer inom blandad stad 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

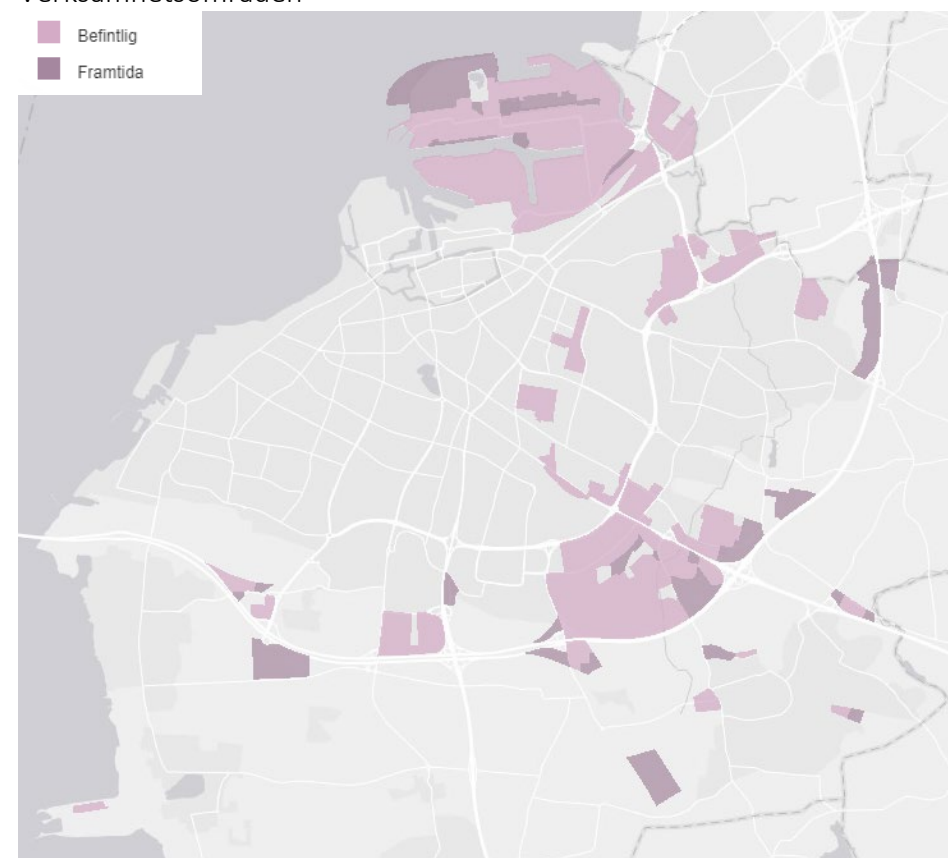
- Tillgänglighet och trygghet för fotgängare är högt prioriterat och därför ska stor omsorg läggas vid gestaltning, utformning och siktlinjer för god orientering och en trygg upplevelse i gångfart. Gator ska kunna korsas till fots i alla riktningar i gatukorsningar.
- Bilparkering ska i första hand lösas i gemensamma anläggningar som mobilitetshus, för minskad klimatpåverkan samt för att ge förutsättningar för samnyttjande. Underjordiska garage och markparkeringar bör undvikas.
- 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 följeffekter ska beaktas.

Avfall och återbruk

- Utbyggnad och förtätning ska sträva efter cirkularitet. Användning av byggnadsstrukturer, byggnads- och växtmaterial som finns på platsen ska eftersträvas.
- 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, reparationsmöjligheter och som mötesplatser.

Läs mer: [Riktlinjer för levande bottenvåningar](#)

Verksamhetsområden



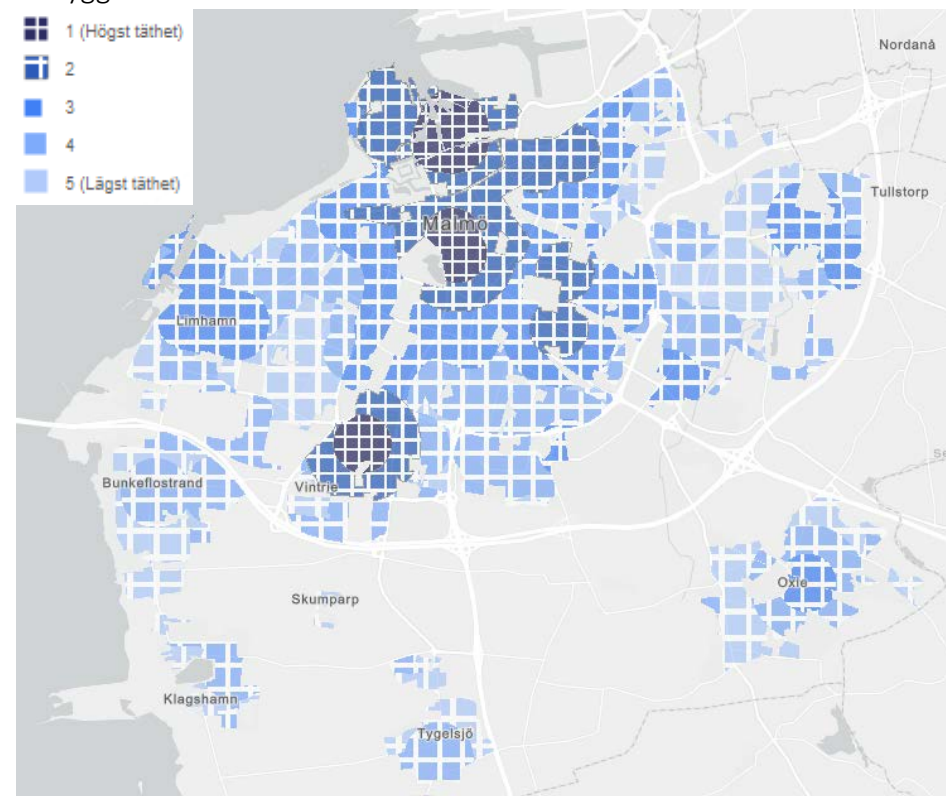
Verksamhetsområden är till för att företag, som av olika skäl är störande för omgivningen, ska kunna säkras en långsiktigt stabil tillvaro. Dessa inbegriper tillverkningsindustri, grossistverksamheter, lager- och logistikanläggningar, omgivningsstörande småindustri, verkstäder, återvinningscentraler,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

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

- Malmö stad ska kunna erbjuda lokaliseringmöjligheter för ett diversifierat näringsliv som bidrar till ökad sysselsättning.
- Mark och stödjande funktioner ska användas effektivt. 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 redan hårdgjorda ytor.
- Vid nya etableringar ska ett stort antal arbetstillfällen 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, industriella symbioser och bidra till resurseffektiv och förnybar energiförsörjning. Det kan exempelvis ske genom att uppmuntra till cirkulära flöden mellan verksamheter, samarbete mellan verksamheter där utbyten av värme och kyla kan möjliggöras eller genom att skapa geografisk närhet mellan verksamheter som får mervärde av det.
- Planeringen ska medverka till att mark, tak och fasader används som mångfunktionella resurser för exempelvis biologisk mångfald, dagvattenhantering, produktion och lagring av förnybar energi samt för fritidsändamål.

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, service samt befintlig bebyggelsestäthet 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 ny bebyggelse inom blandad stad. 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 ur ett helhetsperspektiv utifrån platsens förutsättningar och dess roll i Malmö som helhet.
- Bebyggelsestätheten ska vara som högst nära befintliga och framtida kollektivtrafikintensiva platser, med god tillgång till service.
- I områden inom ny blandad stad och vid omfattande omvandling av befintliga områden ska en högre bebyggelsestäthet eftersträvas, än på platser i motsvarande lägen som har byggts vid en annan tid.
- Vid mindre omfattande förändringar i befintlig blandad stad ska förändringar relatera till den existerande karaktären.
- Oavsett täthetsgrad ska boende ha tillgång till friyta för sociala och rekreativa aktiviteter i sin närhet.
- Grönska ska alltid eftersträvas oavsett täthetsgrad. Det kan inkludera vertikala trädgårdar och gröna tak, men främst utgöras av tillgänglig grönska med vistelsevärden. 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.

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.
- Täthetsgraden ska domineras av hög funktionsblandning med kontor, kommersiell och offentlig service, besöksintensiva verksamheter samt bostäder.

Referensexempel:

- Täthetsgrad 1 bör ha en högre täthet än befintliga malmöexempel

Täthetsgrad 2

- Täthetsgraden ska domineras av funktionsblandning av bostäder, kontor, kommersiell och offentlig service. Inslag av stadsradhus och liknande ska eftersträvas.
- Höga byggnader kan prövas i anslutning till nuvarande och framtida tågstationer, där flera busslinjer korsar varandra samt i andra strategiska lägen.

Referensexempel:

- Masttorget, Västra hamnen
- Hyllie Allé
- Dockan i Västra hamnen
- Gamla staden

Täthetsgrad 3

- 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.
- Byggnader som är högre i relation till sin omgivning kan prövas i områden med god tillgång till service och kollektivtrafik.

Referensexempel:

- Spårvägen i Norra Sorgenfri
- Bo01 i Västra hamnen
- Möllevången

Täthetsgrad 4

- 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.
- Byggnader som är högre i relation till sin omgivning kan prövas i områden med god tillgång till service och kollektivtrafik.
- Områden för fribyggartomter ska prövas.

Referensexempel:

- Mästerlotsen på Ön

- Västra Sorgenfri, låghusen
- Kv. Klockan i Limhamn

Täthetsgrad 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:

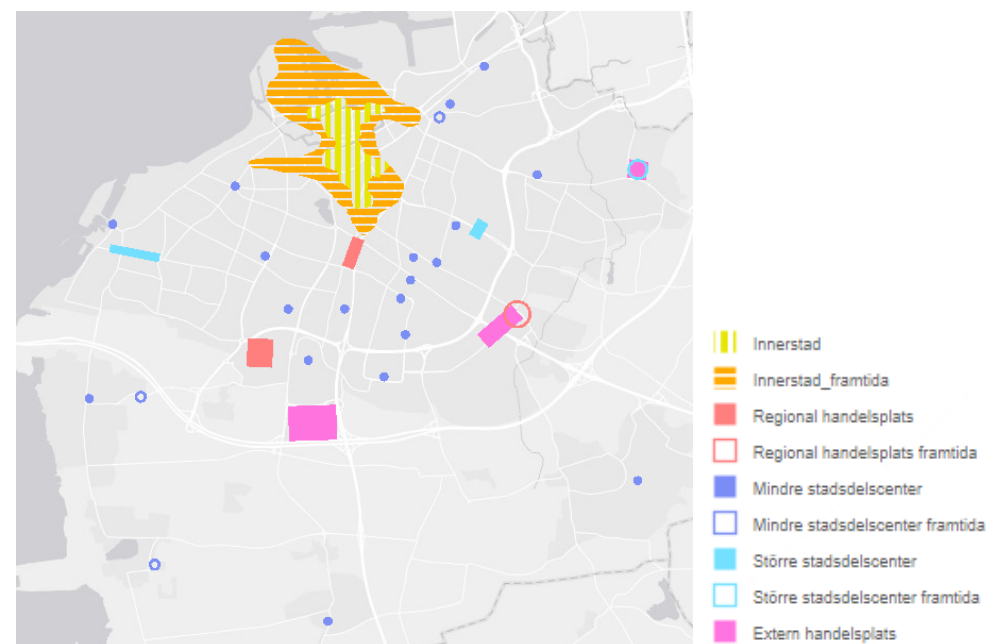
- Husie gård
- Kv. Blodnävan i Videdal
- Kv. Skogsmyran i Bunkeflostrand

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

Verksamhetsområden

Verksamhetsområdets bebyggelsetäthet 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 arbetstillfällen samtidigt som funktioner som energiproduktion, skyfallshantering och biologisk mångfald integreras. Förtätningspotentialen i verksamhetsområden hanteras i de platsspecifika riktlinjerna.

Handel och centrumfunktioner



Handeln är av avgörande betydelse för stadens attraktivitet och tillväxt. Den tillhandahåller viktig service för medborgarna och generar 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.

Innerstaden är Malmös mest centrala och täta område med många boende och kommersiella verksamheter. Regionala handelsplatser är handelsplatser med många regionala kunder samt stort närliggande kundunderlag. Stadsdelscentrum har en lägre densitet av boende och kommersiella aktiviteter än innerstaden men som spelar en stor roll för närområdets service- och handelsutbud och därmed sociala liv. Med extern handelsplats avses en handelsplats som är lokaliserad i utkanten av staden utan betydande närliggande kundunderlag.

Innerstad

- Innerstadens attraktivitet, för Malmöbor och besökare, ska stärkas genom utveckling av exempelvis mötesplatser, mångfald av kulturutbud, service och handel samt permanenta och tillfälliga aktiviteter som gynnar stadslivet.
- Befintliga lokaler ska värnas. Vid nyproduktion ska bottenvåningar i strategiska lägen dimensioneras så att de kan inrymma kommersiella- och publika verksamheter (inklusive samhällsservice).

Regionala handelsplatser

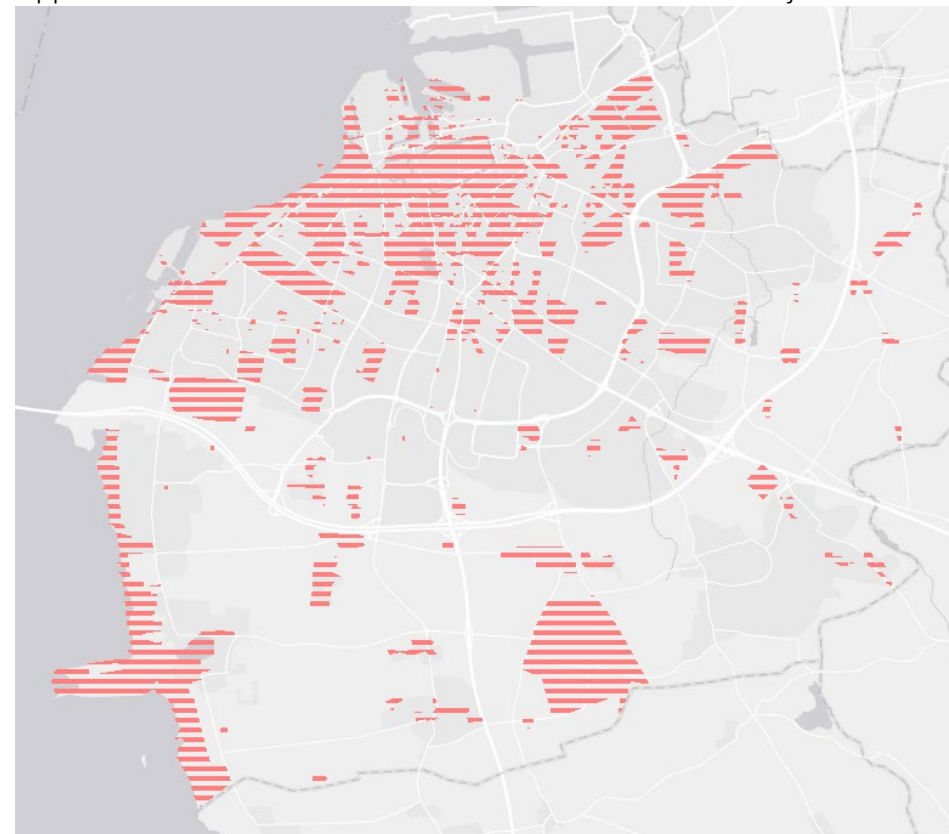
- Regionala handelsplatser ska stärka Malmö som besöksmål och fungera som mötesplatser. Besökare och boende ska enkelt kunna ta sig till handelsplatserna med kollektiva transportmedel, cykel och som fotgängare. Det ska även finnas god tillgänglighet till mobilitets- och parkeringshus.

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. Befintliga lokaler ska värnas.
- Slutna 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.

Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt värdefulla miljöer

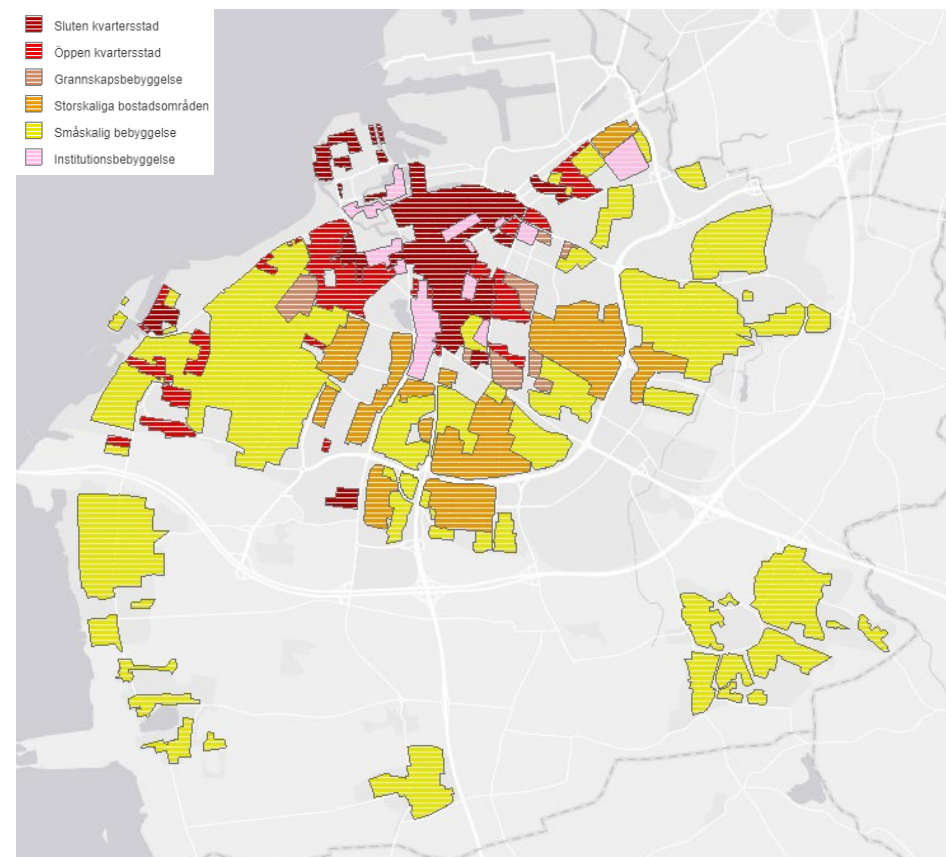
Kartan redovisar områden där det sannolikt finns kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader eller bebyggelseområden enligt 8:13 PBL och där det är extra viktigt att utreda detta samband i kommande planering och andra byggnadsåtgärder. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och bebyggelseområde kan finnas även utanför dessa områden och kan även omfatta mer samtida bebyggelse. Till varje område finns en beskrivning av områdets kulturmiljö. Dessa utgör ett kunskapsunderlag inför stadens fortsatta utveckling men är inte en del av översiktsplanens ställningstaganden.

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. Förändringar som solceller och vindsinredningar kan uppföras och ska då förhålla sig till byggnaders och miljöers kulturhistoriska värden ([Riktlinjer för inredning av vind till bostad](#)).
- Kulturhistoriskt värdefulla stadsmiljöer, byggnader, offentlig konst, parker, trädbestånd och landskapsmiljöer ska bevaras och förädlas.
- Särskilt värdefulla kulturmiljöer och byggnader enligt 8:13 PBL ska vid framtagande av detaljplaner och områdesbestämmelser förses med skyddsbestämmelser.
- 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 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 med sluten kvartersbebyggelse 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 Rörsgäststaden 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 små 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 knäppt. 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. Grannskapsbyggelsen 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 grannskapsbyggelsens 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 bostadsbyggelsen 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.

- Vid förändringar och komplettering ska hänsyn tas till platsens och bebyggelsens karaktär. Grupphusområdets sammanhållna karaktär och uttryck ska bibehållas. Sammanhållande karaktärsdrag som till exempel bebyggelsens placering på tomten, skala, färger, material och proportioner, markbeläggning, förekomster av alléträd, förgårdsplantering, 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 ska ett omsorgsfullt gestaltat möte mellan tomt och gata eftersträvas, där markbeläggning, förgårdsplanteringar, husplacering, garage med mera samordnas.
- I grupphusområden ska samlade parkerings- och avfallslösningar eftersträvas för att minimera bilkörning och avfallstransporter och öka andelen grönyta.

Institutionsbebyggelse

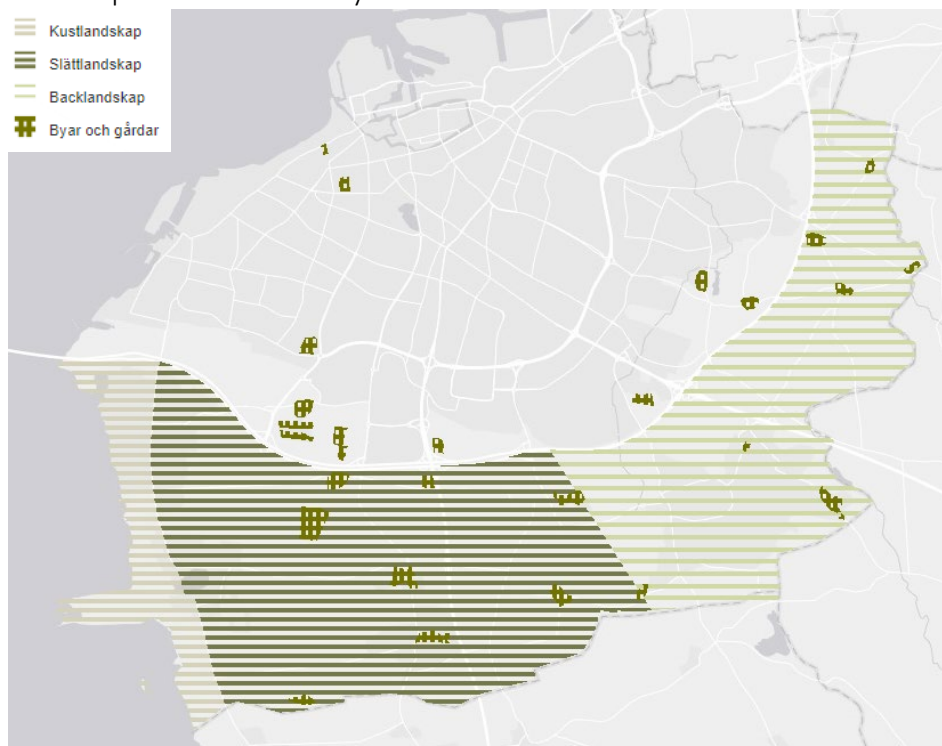
Under 1800-talet växte statlig och kommunal förvaltning samtidigt som behovet av skolor, sjukhus och andra institutioner ökade. Flertalet av de nya institutionsbyggnaderna som då behövdes placerades strax utanför den äldre stadskärnan. Institutionerna byggdes framförallt på donationsjordarna och kring 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 bägge 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 gestaltningsidén 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. Gårdarna är jämnt fördelade i landskapet.

Kustlandskap

- Kustlandskapets i huvudsak öppna karaktär ska bevaras och strandängarna skyddas mot exploatering och igenväxning.

- I kustlandskapet ska hävderna 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.
- Där det är angeläget ska kulverterade vattendrag 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, busk- och trädungar, beträdor, dammar och våtmarker ska värnas, utvecklas och nyanläggas.
- Backlandskapets befintliga småvatten ska tas tillvara och nya dammar ska tillskapas i lämpliga lägen.

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 ska ske med stor hänsyn till bebyggelsens och trädgårdsanläggningarnas kulturhistoriska och arkitektoniska värden.
- Vid förändring och komplettering ska byarnas karaktärer, i form av småskalighet, befintlig bebyggelsestruktur och byggnadernas läge i förhållande till gatan, bevaras och skyddas. 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.
- Skyltning och ljussättning i nära anslutning till byar och stora gårdar samt markbeläggning, staket och häckar ska ges en utformning som tar hänsyn till omgivningens kulturmiljövärden.

GRÖNA OCH BLÅ MILJÖER

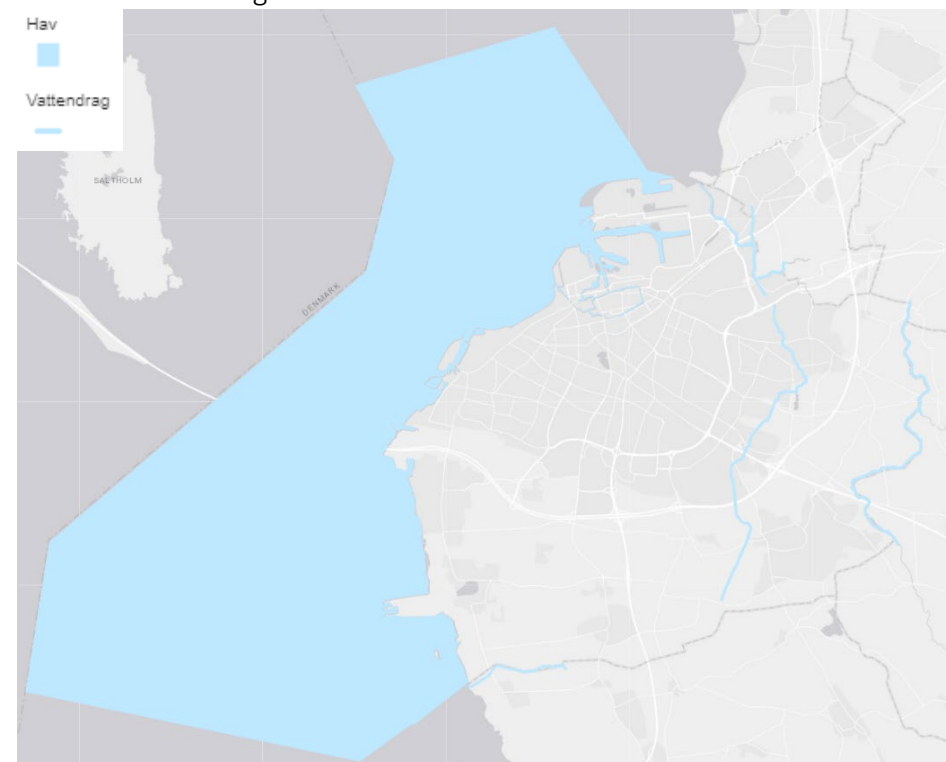
Park, natur, gröna stråk



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 än 5 hektar ingår som en del av blandad stad och verksamhetsområden, och redovisas separat som underlag. Gröna stråk 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 tillåtas men då på grönområdets 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 av varierande storlek.
- För att stärka de gröna stråken ska nya målpunkter och attraktioner etableras och befintliga förstärkas, i form av parker, naturområden, fritidsanläggningar, torg och andra mötesplatser.
- Möjligheten att förse landsbygden med 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



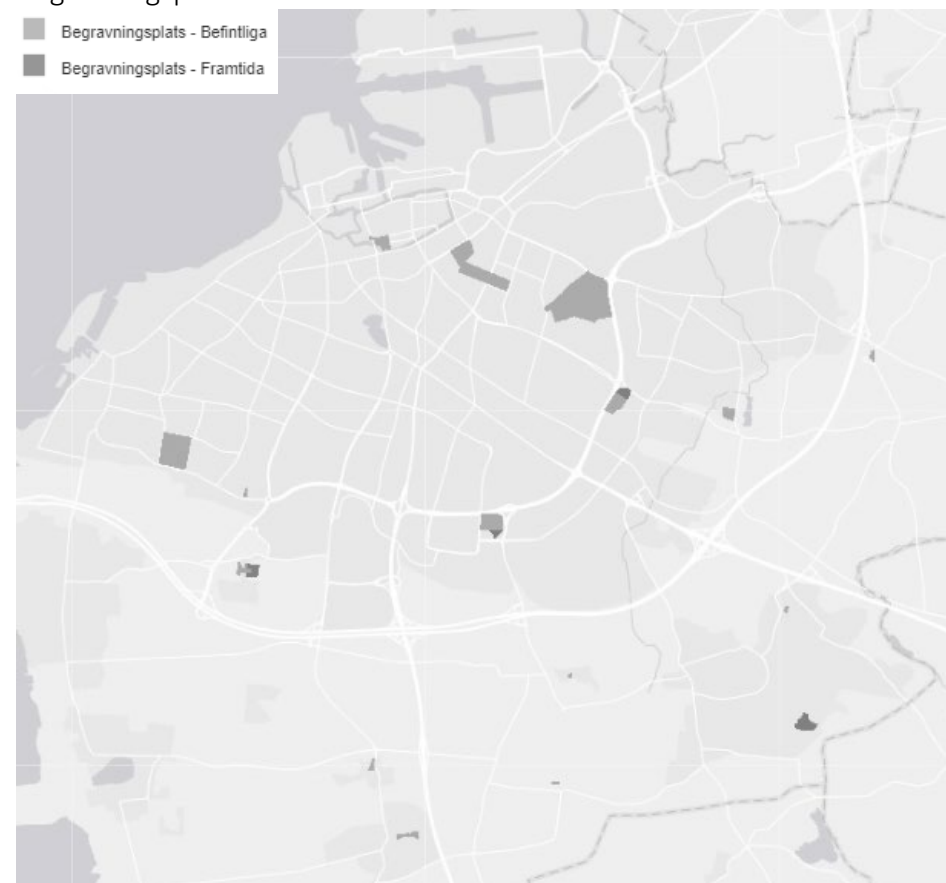
Kartan visar hav och vattendrag, inklusive kanaler och hamnbassänger.

- Marina miljöer med höga naturvärden ska så långt som möjligt skyddas genom exempelvis naturreservat. Återskapande av marinekologiska värden ska där det är möjligt ske genom restaurering och sanering.
- Framtida behov av vågbrytare i de marina delarna av naturreservat ska utredas och möjliggöras.
- Ickekommersiella hamnbassänger ska grundas upp till 4-6 meters djup för att skapa nya områden för ålgräs, blåmusslor och makroalger.
- Den planerade metroförbindelsen mellan Köpenhamn och Malmö ska konstrueras och utformas med hänsyn till pågående verksamheter och befintliga marinbiologiska värden.

- 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 kunna utvecklas.
- Det lokala fisket och fiskehamnarnas verksamhet ska säkerställas och utvecklas. Utbudet av gästhamnar och serviceutbudet för båtturister ska förbättras.
- Utökad marin energiproduktion, kommunikationer, farleder och hamnverksamhet ska möjliggöras med minsta möjliga miljöpåverkan.
- Vattendragens och kanalernas vattenkvalitet och ekologiska status ska förbättras så att miljö kvalitetsnormerna för vatten följs 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 återställande av lekplatser för fisk och plantering av träd vid åkanter.

Se även utredningsområde 4 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

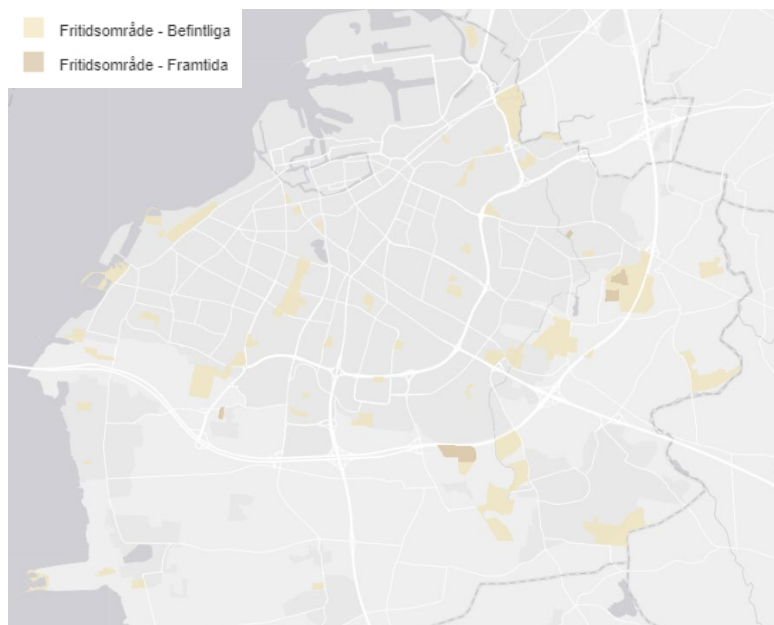
Begravningsplatser



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.

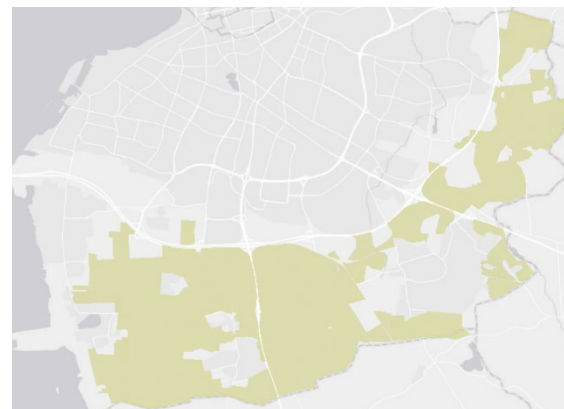
Fritidsområden



Fritidsområden omfattar platser och funktioner för sportaktiviteter, 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 ryms även ett lokalt utbud av mindre platser för fritidsaktiviteter i områden som redovisas som blandad stad.

- 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



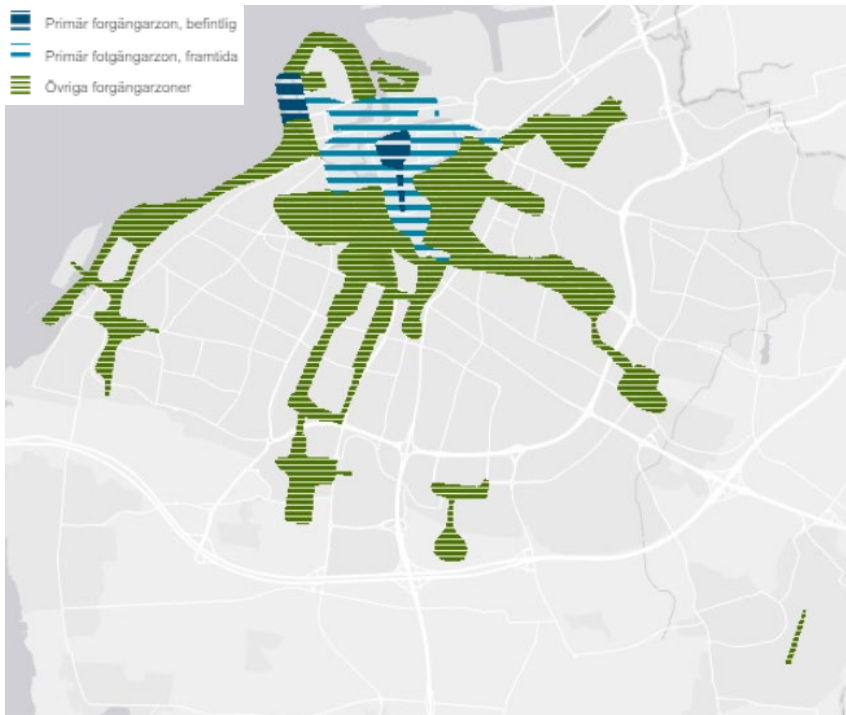
Malmös landsbygd utgör en viktig resurs som på olika sätt kan nyttjas bättre. Den stadsnära landsbygden befinner sig i ett spänningsfält mellan jordbruksproduktion, bevarandevärde och exploateringstryck. I jordbrukslandskapet finns byar och enstaka bostäder, mindre verkstäder, småindustri och småskalig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

- Jordbruksmarken ska så långt möjligt 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, som exempelvis vissa typer av LSS-boenden.
- Användning av befintlig bebyggelse ska kunna förändras, och då ske på jordbrukslandskapets villkor och med hänsyn till kulturmiljövärden.

TRAFIK

Fotgängarzoner

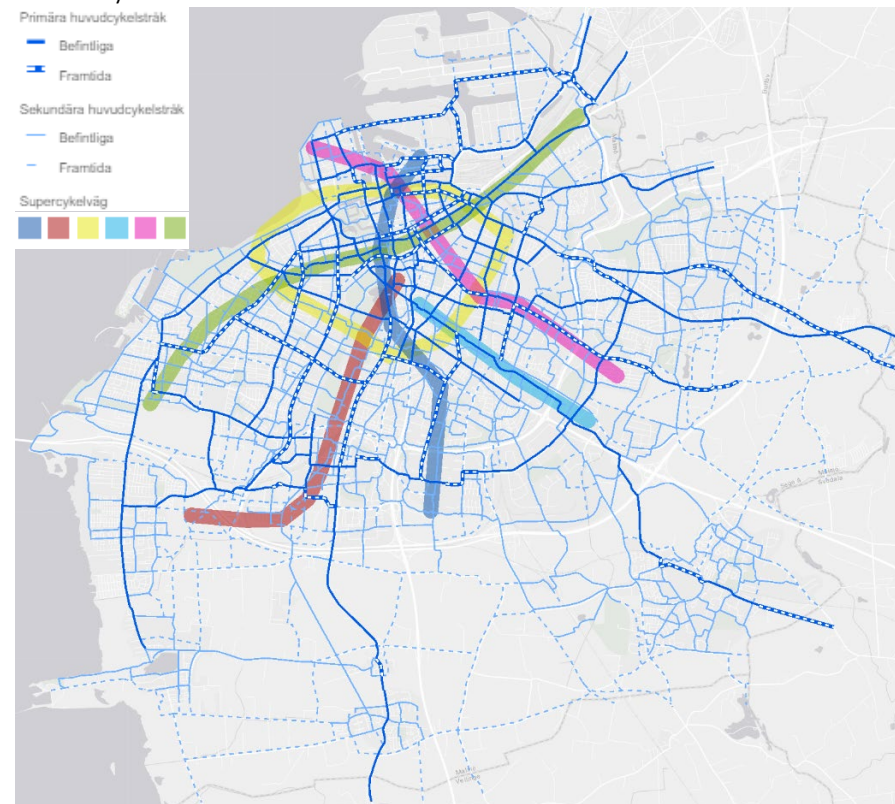
-  Primär fotgängarzon, befintlig
-  Primär fotgängarzon, framtida
-  Övriga fotgängarzoner



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

- Goda villkor ska skapas för fotgängare, även utanför utpekade fotgängarzoner. Gångator och gångfartsområden ska möjliggöras utifrån den specifika gatans förutsättningar.
- Inom fotgängarzoner ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras högt i relation till andra anspråk. Gatorna ska ha tilltagna mått på gångbanor, fler och säkra passager över gatorna samt varierande upplevelser. Detta kan ske genom exempelvis gångator och gångfartsområden, lägre fordonshastigheter, utsmyckningar och material samt genom stor hänsyn till gröna värden.
- Inom primära fotgängarzoner ska fotgängares behov och upplevelse prioriteras mycket högt i relation till andra anspråk.

Huvudcykelnät



Huvudcykelnätet utgörs av primära och sekundära huvudcykelstråk, där vissa stråk även kan vara utpekade supercykelvägar. Utöver detta finns ett än mer finmaskigt cykelnät som inte är utpekat i översiktsplanen, men som syftar till att koppla bostäder och mindre målpunkter till primära och sekunda huvudcykelstråk.

- Huvudcykelnätet ska vara gent, tryggt, trafiksäkert, tillgängligt och bära huvuddelen av cykeltrafiken. Cyklister ska hänvisas till nätet genom visuell tydlighet, skyltning och marknadsföring.
- Cykeltrafik ska separeras från övrig fordonstrafik där trafikflödena är höga samt i gator med busstrafik. Inom primära fotgängarzoner kan cyklister ibland få acceptera en lägre framkomlighet och i vissa fall blandas med fotgängarna.

- Utpenade blandtrafikgator ska ha låga motortrafikmängder och åtgärder ska genomföras för att främja cykeltrafiken. Behov av separering från övrig fordonstrafik kan uppstå även i dessa gator.
- Fler korsningspunkter tvärs huvudgatorna ska åstadkommas. I korsningspunkter ska cyklisters framkomlighet och säkerhet sättas före framkomlighet för motorfordonstrafik. Undantag gäller för korsningspunkter med utpekade stråk för kollektivtrafik med högre kapacitet.
- Attraktiv och säker cykelparkering ska erbjudas i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga målpunkter.
- Vid nybyggnad, ombyggnad och upprustning av huvudgator ska dubbelsidiga cykelbanor eftersträvas. Detta möjliggör en framtida enkelriktning av cykelnätet.

Supercykelvägar

- Supercykelvägar ska knyta samman befolkningstäta områden, arbetsplatstäta områden, stora kollektivtrafikknutpunkter samt andra viktiga målpunkter. Supercykelvägarna ska vara kapacitetsstarka och gena cykelvägar med hög komfort och tydlig identitet. De ska även ha hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet samt ha hög drift- och underhållsnivå.
- Supercykelvägar ligger som utgångspunkt längs stadens huvudgator med ett avstånd på 1500–2000 meter. Nätet är tätare i de centrala delarna och glesare i de perifera delarna.

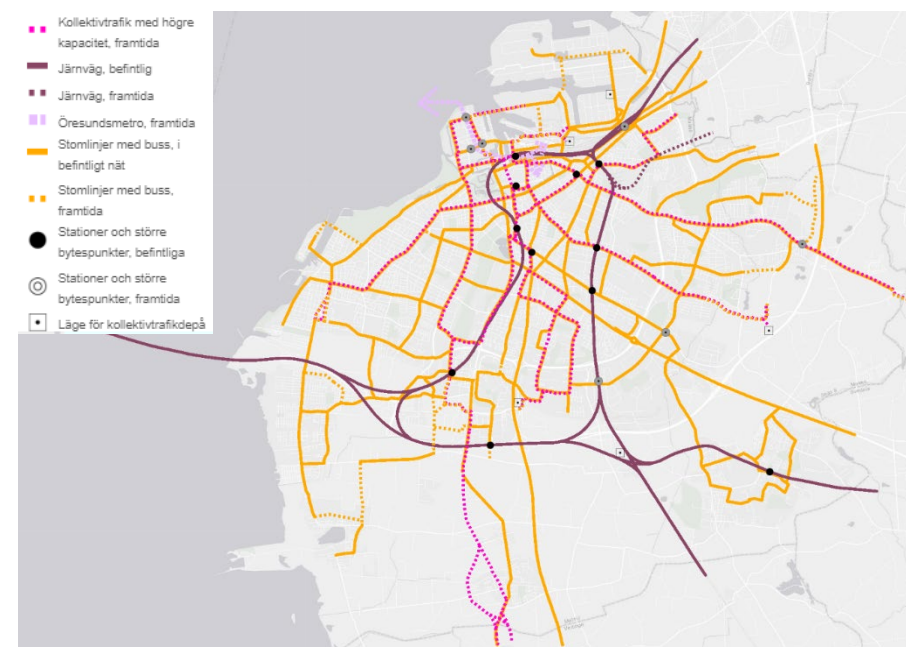
Primära huvudcykelstråk

- Primära huvudcykelstråk ska knyta samman stadsdelar och fungera som kopplingar till kollektivtrafikknutpunkter.
- Primära huvudcykelstråk ligger som utgångspunkt längs huvudgator med ett avstånd på 500–1000 meter.

Sekundära huvudcykelstråk

- Sekundära huvudcykelstråk ska länka ihop stadsdelars målpunkter med primära stråk samt vara nära bostäder. Utöver det ska nätet koppla till närliggande målpunkter.
- Sekundära huvudcykelstråk har ett avstånd på 250–500 meter. Nätet kan bestå av separata cykelbanor, friliggande cykelvägar samt blandtrafikgator.

Huvudnät för kollektivtrafik



Kollektivtrafikens linjer med högst efterfrågan och utbud ingår i huvudnätet för kollektivtrafik och består av ett sammanhängande lokalt och regionalt nät på väg och spår. Kollektivtrafiksystemet består av spårtrafik, kollektivtrafik med högre kapacitet samt stombusstrafik. Utöver huvudnätet finns ytterligare kollektivtrafiklinjer som kopplar an till huvudnätet.

- Huvudnätet för kollektivtrafik ska utgöra basen för en attraktiv kollektivtrafik med hög framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, tillförlitlighet och kapacitet. Nätet ska utgöra en långsiktig struktur i stadsbyggandet som människor kan bygga sina vardagsliv kring.
- Där det är möjligt ska kollektivtrafiken prioriteras i trafiken genom utformning, separata ytor och anpassade signaler. Detta gäller både stombusslinjer och kollektivtrafik med högre kapacitet.
- Särskild omsorg ska läggas vid utformningen av hållplatsmiljöer med anslutande gång- och cykelstråk samt bytesfunktioner.

Framtida kollektivtrafik med högre kapacitet

- I utpekade stråk för framtida kollektivtrafik med högre kapacitet ska extra insatser vidtas så att det skapas en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik.
- 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 som nya cykelbanor och gångmöjligheter. Hållplatslägen ska stärka lokal handel och övrigt näringsliv.
- Utpekade stråk för kollektivtrafik med högre kapacitet ska på sikt kunna hantera 60 meter långa fordon.
- Regionala kopplingar för kollektivtrafik med högre kapacitet ska utvecklas mot Bara/Klågerup i Svedala kommun samt Höllviken/Skanör/Falsterbo i Vellinge kommun.

Stombusstrafik

- Stombusslinjernas framkomlighet ska prioriteras i korsningspunkter med annan trafik. Det kan exempelvis ske med förtur i trafiksignaler. Inom primära fotgängarzoner samt i korsningspunkter med primära cykelstråk och supercykelvägar kan kollektivtrafiken få en lägre framkomlighet.

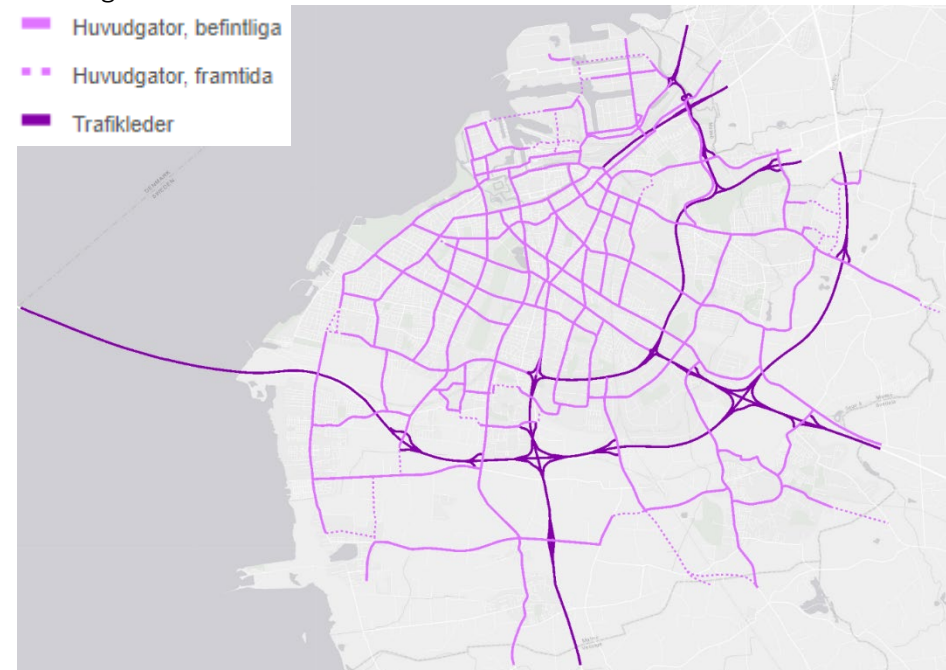
Spårtrafik

- En ny metroförbindelse till Köpenhamn ska möjliggöras. 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.
- Kapacitet för ökad persontrafik på järnväg och järnvägsstationer ska säkerställas. Citytunnels belastning gör att persontågstrafik mellan Lund och Köpenhamn ska möjliggöras på Kontinentalbanan och dess stationer.

Stationer och större bytespunkter

- Nya stationer ska möjliggöras bland annat vid Fosieby och Sjölunda.
- Större bytespunkter ska långsiktigt trafikeras av lokala och regionala stombusslinjer samt kollektivtrafik med högre kapacitet. Från bytespunkterna ska stora delar av staden nås med kollektivtrafik.
- Vid stationer och större bytespunkter ska smidiga byten mellan olika kollektivtrafiklinjer samt mellan kollektivtrafik och cykeltrafik ges hög prioritet.

Huvudgator och trafikleder

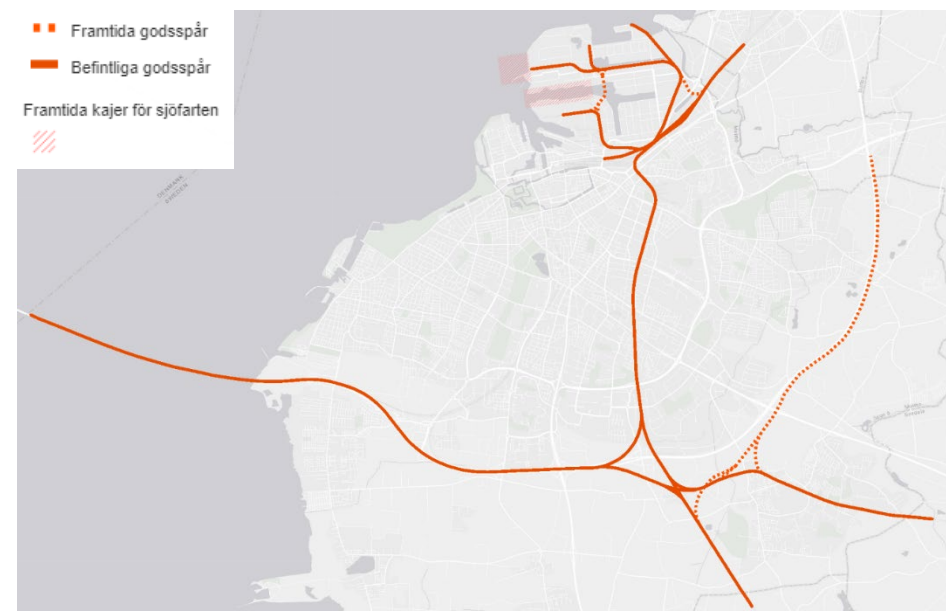


Huvudgator utgör det naturliga vägvalet mellan stadens olika områden, för såväl person- som godstrafik. Samtidigt utgör de tillsammans med parker och torg, stadens vardagsrum, och ska utformas därefter. Trafikleder är tillägnade de stora transportvolymerna och har därför en motorvägslignande utformning.

- Huvudgator ska uppmana till ett dämpat trafiktempo. Hänsyn lämnas till fotgängare och cyklister. 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.
- Huvudgator ska inte upplevas som barriärer, därför ska gaturummen utformas yteffektivt. Gångbanor och cykelbanor ska eftersträvas längs alla huvudgator och inslaget av träd och annan grönska ska öka. De huvudgator som idag utgör barriärer ska successivt kompletteras med bebyggelse, grönska, handel och andra aktiviteter så att deras barriäreffekt minskar.

- Huvudgator ska generellt vara dimensionerade för busstrafik även om det inte ingår i huvudnätet för kollektivtrafik.
- Förutsättningarna för huvudgatornas utformning och omvandling varierar. Ombyggnader ska vid behov ske i samband med stadsomvandlings- eller förtätningsprojekt.
- 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 kan lösningar prövas på allmän plats. Lämpligheten görs utifrån en samlad bedömning.
- Huvudgator som fungerar som 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.
- Stora transportvolymer 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 vid behov också kunna fungera som riskskydd.

Godslogistik



Malmö geografiska läge gör staden betydelsefull för olika godstransporter som också 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. Den yttre godsbanan syftar bland annat till att avlasta Kontinentalbanan från godståg och frigöra kapacitet för persontåg. Därmed förbättras möjligheterna för fortsatt stadsutveckling längs Kontinentalbanan.
- En fortsatt god och förbättrad tillgänglighet till hamnens verksamheter ska säkerställas. 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 Carlsгатan ska beredas en mindre central plats på bangården.
- Malmö stad ska verka för att en utfyllnad med en djuphavskaj kommer till stånd i Norra 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 för tung godstrafik ska pekas ut.

Riskbedömning längs transportleder för farligt gods



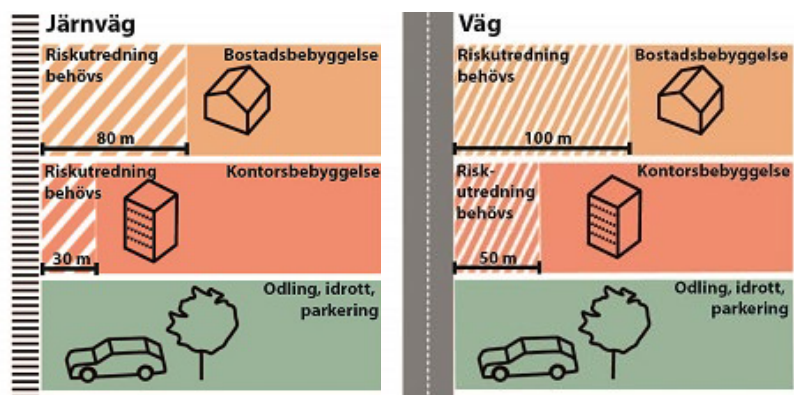
Riktlinjerna avser de vägar och järnvägar som länsstyrelsen fastställt som rekommenderade för farligt gods. Längs övriga vägar, som inte ingår i det rekommenderade vägnätet för farligt gods, behöver inga riskanalyser göras och heller inga konsekvensreducerande åtgärder vidtas med anledning av farligt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

- Längs järnvägar ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Inom denna zon ska parkering och andra funktioner där få människor vistas under kort tid medges. 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. Inom denna zon kan parkering och andra funktioner där få människor vistas under kort tid medges. 50 meter från väggkant ska tät kontorsbebyggelse medges. Bostadsbebyggelse, oavsett

boendetäthet, ska medges 100 meter från väggkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys.

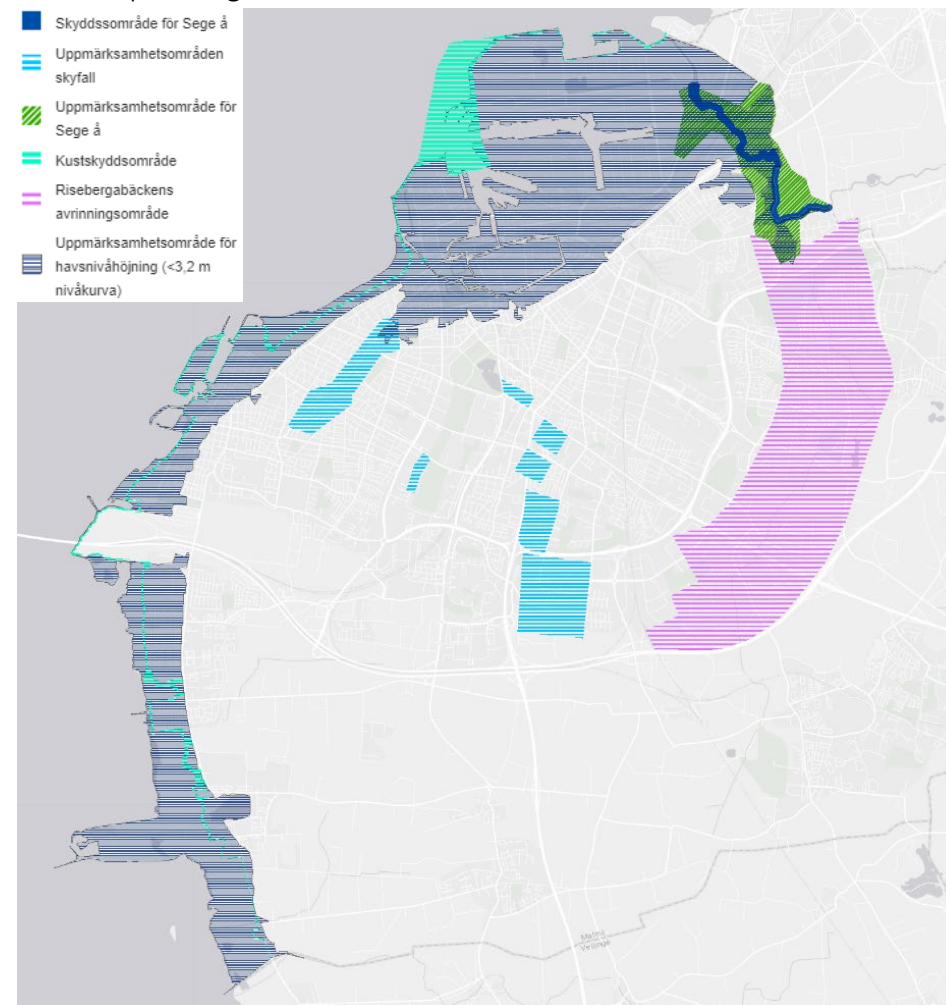
- För skolor, förskolor, vårdhem, större idrotts- och fritidsanläggningar och liknande tillämpas samma avstånd som för bostadsbebyggelse. För större butiker och sällanköpshandel tillämpas samma avstånd som för kontor. Lager, parkering och liknande kan då med fördel orienteras mot vägen/järnvägen. Avsteg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

Mått för riskavstånd för farligt gods



KLIMATANPASSNING OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

Klimatanpassning vatten



Kartan visar områden där särskild uppmärksamhet behöver tas till framtida havsnivåhöjningar, dagvattenhantering och skyfall. Inom Kustskyddsområde säkerställs det ytbehov som ett sammanhängande kustskydd behöver. Kustskyddsområdet innebär

inte att möjligheten till alternativa åtgärder stängs utan ska betraktas som ett grundalternativ som kan utvecklas.

Kustskyddsåtgärder

- Vid nyexploatering ska alla skyddsbehov som behövs under kommande 100 år regleras genom planbestämmelser i detaljplan. Marknivåer ska regleras i plankarta.
- Inom uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning ska *Strategi för kustskydd* användas i fysisk planering och exploatering samt förvaltning.
- I och mellan kustskyddsområdet och havet gäller ett generellt byggnadsförbud. Undantag från detta byggnadsförbud får avgöras från fall till fall beroende på byggnadsverkets livslängd, gällande klimatprognos samt bebyggelsestrukturens inverkan på möjligheten att åstadkomma ett sammanhängande skydd. Detta gäller även befintliga funktioner som bad och småbåtshamnar. Kustskyddsområdet hindrar inte möjligheten att anlägga underjordisk infrastruktur, som tunnlar och ledningar.
- Upp- och utfyllnader som ingår i det sammanhängande kustskyddet inom kustskyddsområdet ska ha en marknivå på över +4,5 meter RH2000.
- I detaljplaner ska platspecifika översvämningsrisker utredas utifrån stadens klimatunderlag så att lokala skyddsbehov identifieras och platspecifika åtgärder kan utformas med lämpliga dimensioner. Generellt behöver hanteringen av vågor studeras närmare inför etablering av skyddsåtgärder.
- Vid uppförande av ett sammanhängande kustskydd ska förutsättningarna för naturområden samt allemansrättslig tillgång till strand- och kajområden tryggas.
- Utryckningsfordons framkomlighet i gator och stråk ska skyddas mot stigande havsnivåer.
- Allmän platsmark mot kajkant med minst 20 meters bredd ska eftersträvas i nya detaljplaner för att möjliggöra för framtida skyddsbehov.

Nivåer för lägsta golv och mark

- Lägsta färdiga golvnivå för byggnader i nya detaljplaner ska vara minst +3.2 meter över havet (RH2000) och grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Komplementbyggnader berörs inte. Befintliga byggnader som inte kan skyddas genom höjd nivå för färdigt golv ska skyddas genom andra




tekniska åtgärder i eller utanför byggnadsverket upp till denna nivå. Lokaler i bottenvåning och liknande, som på grund av tillgänglighetsskäl inte kan uppföras med färdigt golv på +3,2 m, ska uppföras med vattentät konstruktion upp till denna nivå genom teknisk konstruktionslösning i entré för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning.

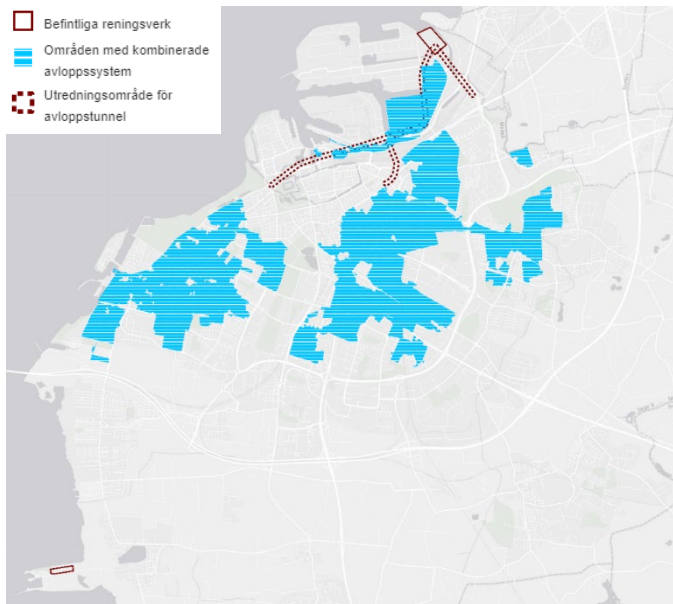
- Tekniska anläggningar i nya detaljplaner ska ha vattentät konstruktion upp till +3,2 meter för att upprätthålla nödvändiga byggnadstekniska funktioner.
- Samhällsviktiga funktioner i byggnader i nya detaljplaner ska ha färdigt golv +3,5 meter och tät grundkonstruktion till samma nivå. Om detta inte är möjligt ska byggnaden skyddas genom andra skyddsåtgärder utanför byggnadsverket upp till denna nivå för skydd mot tillfälliga havsnivåhöjningar.
- Lägsta marknivå för infrastruktur samt allmän platsmark ska utredas ur ett sårbarhetsperspektiv. Lägsta marknivå för prioriterade vägar och gator ska vara +2,8 meter vilket ska säkras genom höjdsättning i plankartan.

Skyfall

- 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 möjliggöras som minskar översvämningsrisken i Risebergabäcken och dess närområde. I kombination med detta ska gröna och blå kvaliteter förstärkas och ges en ökad tillgänglighet.
- Dagvatten som genereras i nya detaljplaner ska renas om det är så förorenat att det påverkar vattenförekomstens förutsättningar att nå eller bibehålla god status enligt miljö kvalitetsnormerna.
- Inom skyddsområde för Sege å ska stadens framtida behov av översvämningskydd beaktas så att möjligheten att anlägga, säkra och förvalta ett skydd inte försvåras eller omöjliggörs.
- Inom uppmärksamhetsområde för Sege å ska översvämningsrisker och lokala skyddsbehov identifieras och åtgärdas i nya detaljplaner och anläggnings- och byggnadsarbete. Dagens allemansrättsliga tillgång till Sege å ska tryggas.

VA

-  Befintliga reningsverk
-  Områden med kombinerade avloppssystem
-  Utredningsområde för avloppstunnel






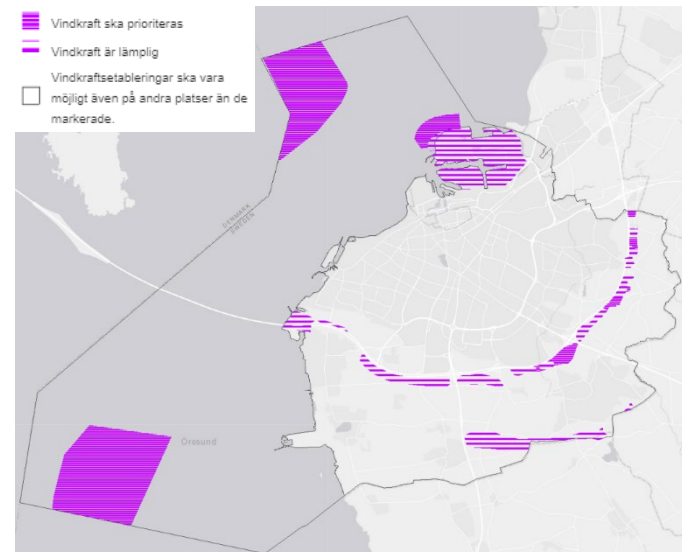
Malmö avloppstunnel är en förutsättning för att minska mängden bräddningar till kanalen och andra vattendrag. Tunneln ger földeffekten att reningen av avloppsvatten blir mer effektiv på reningsverken. Utsläppskraven från avloppsreningsverken förväntas på sikt bli hårdare och med en växande stad ökar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

Cirka 30 procent av Malmös avloppsnät är kombinerat, det vill säga att spillvatten och dagvatten leds till samma ledning. Vid kraftiga regn kan ledningskapaciteten överskridas och uppdamning sker då i systemet, vilket kan leda till källaröversvämningar. Kraftiga regn kan också ge upphov till bräddningar.

- Utrymme för reningsverken och anslutande ledningar ska säkerställas så att de kan anpassas till 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

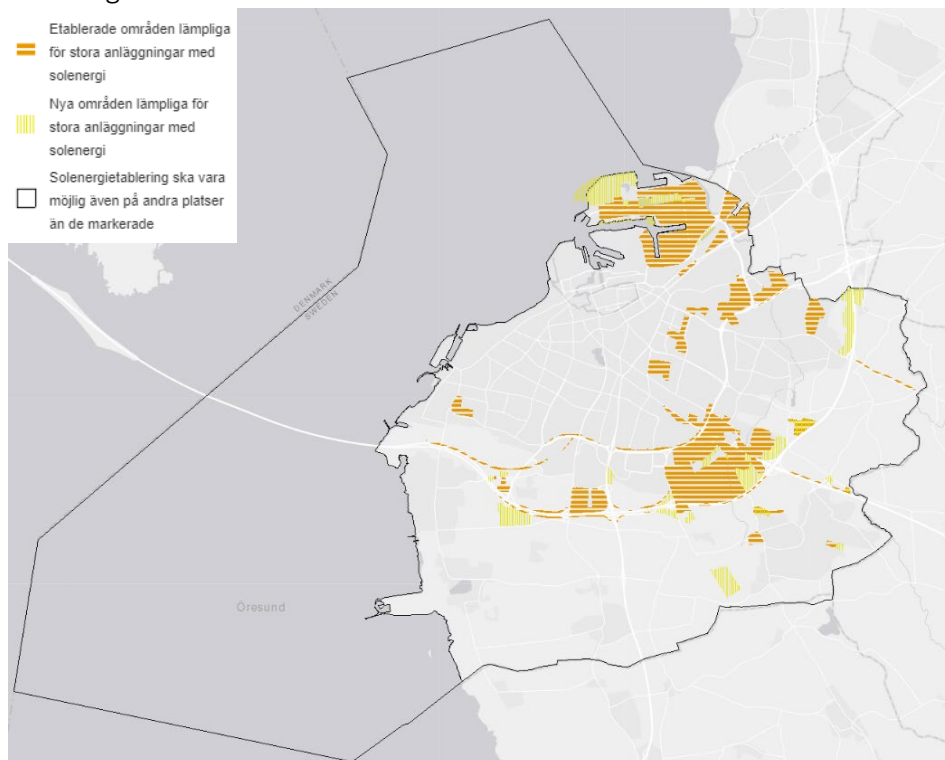
-  Vindkraft ska prioriteras
-  Vindkraft är lämplig
-  Vindkraftsetableringar ska vara möjligt även på andra platser än de markerade.



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. Natur- och 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 ska även kunna uppföras i områden som inte redovisas i kartan.
- Etablering av småskalig vindkraft i verksamhetsområden och blandad stad ska anpassas till omgivande bebyggelse och funktioner.

Solenergi

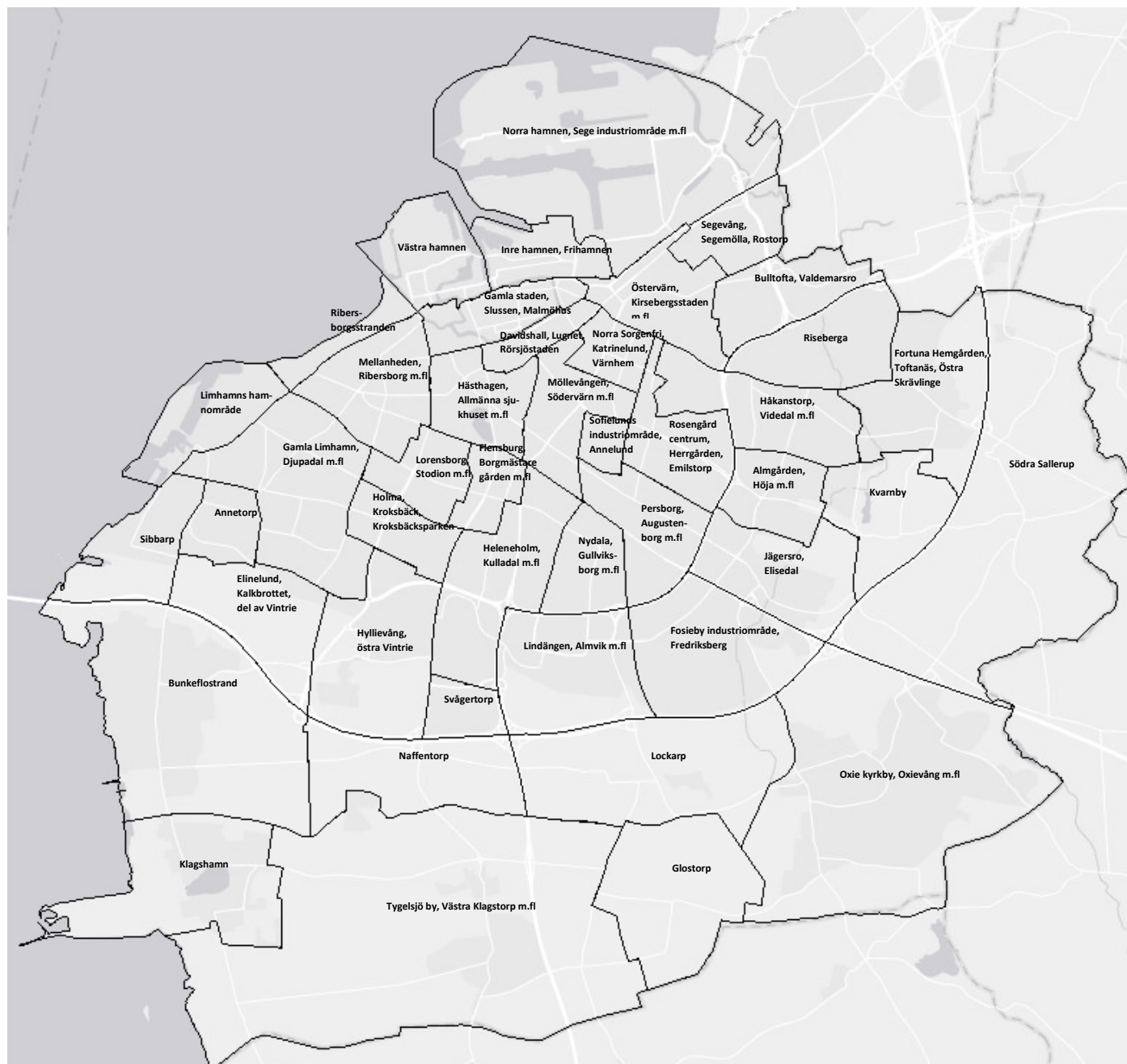


Solenergi är en viktig del av Malmös energiomställning. Verksamhetsområden och områden längs med större vägar och järnvägar är särskilt lämpliga för stora och medelstora solenergianläggningar. Solpaneler och solfångare är dock möjligt att applicera på de flesta typer av byggnader och kan integreras i 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 inom *Uppmärksamhetsområde för kulturhistoriskt värdefulla miljöer* (se kartlagar), ska varsamhet och god anpassning till byggnadens och omgivningens karaktär särskilt beaktas.
- Vid ny- och ombyggnad ska solenergianläggningar integrerade i byggnadens arkitektur eftersträvas.

PLATSSPECIFIKA RIKTLINJER



Almgården, Höja m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 900 bostäder och ca 300 arbetstillfällen

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 så att ett mer sammanhållet och levande gaturum uppnås. 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 arbetstillfällen

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 stad 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 succesivt omvandlas till blandad stad. Omvandlingen ska ske så att livskraftiga verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området.
- Olika alternativ för hur trafik ska kunna ledas genom området ska utredas.
- 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 arbetstillfällen

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 1700 arbetstillfällen

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 bostadsort med utvecklad service och hållbara transportmöjligheter.

Inom området finns utbyggnadsområdena *Bunkeflostrand* och västra delen av *Ingvalla* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan; riktlinjer för Ingvalla redovisas under platsspecifika riktlinjer för Naffentorp). Den utbyggnad och förtätning som föreslås i Bunkeflostrand utgör en naturlig förstärkning av tätorten och bidrar till att skapa ökat underlag för lokal service och kollektivtrafik som det råder brist på i dagsläget och som annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. Utbyggnaden bidrar även till att bredda Malmös bostadsutbud.

Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*). Eftersom naturreservatet Bunkeflo strandängar både erbjuder höga naturvärden och rekreativsmöjligheter är dessa värden särskilt viktiga att beakta vid utformning av kustskyddsåtgärder.

- 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.

Se även utredningsområde 5 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Davidshall, Lugnet, Rörsjöstaden

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

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 förtätningmöjligheter.

- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Elinelund, Kalkbrottet, del av Vintrie

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 3000 bostäder och ca 1400 arbetstillfällen

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 stad pågår öster om Limhamns kalkbrott. I området finns naturreservatet och natura 2000-området Limhamns kalkbrott med en värdefull fauna och flora. Ollebo och 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 mobilitet med delningsfunktioner.
- Ny blandad stad 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 Elinelunds sommarstad. En ytterligare entré till koloniområdet bidrar också till att öka tillgängligheten för allmänheten.

- Verksamhetsområdena Ollebo och 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 verksamhetsområdena Ollebo och Almhov går det ekostråk som förbinder staden med kusten. Stråket ska värnas och vidareutvecklas så att dess sammanlänkande funktion säkerställs.

Se även utredningsområde 5 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Flensburg, Borgmästaregården m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 900 bostäder och ca 1100 arbetstillfällen

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 *västra Flensburg* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). I *västra Flensburg*, mellan Pildammsvägen och Per Albin Hanssons väg, finns främst kunskapsintensivt företagande, utbildning, forskning och kommunal samhällsservice.

Pildammsvägen har förutsättning att bidra till ett ökat 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 arbetstillfällen. Genom att bebygga bland annat parkeringsplatser och ytor längs vägen kan ett tätare men ändå fortsatt grönt gaturum skapas.

- Inom utbyggnadsområdet *västra Flensburg* ska plats ges för kunskapsintensivt företagande, utbildning, bostäder och servicefunktioner. Nya forskningsmiljöer ska kunna byggas som ger utvecklingsmöjligheter för den forskning som pågår kopplat till sjukhuset och universitetet. En framtida utvidgning av sjukhusområdet inom området ska vid behov utredas.
- Tillgängligheten till *västra Flensburg* ska förbättras genom fler in- och utfarter för biltrafik. Det inre gaturummet ska anpassas för låga hastigheter så att genomfartstrafik motverkas.

- Befintliga gröna rum ska bevaras och förädlas i *västra Flensburg*. En park ska anläggas i den södra delen av området.
- Nya öst-västliga kopplingar ska underlätta för rörelser genom området, bland annat en grön koppling mellan Heleneholmsstigen och Stadion.
- 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 4000 bostäder och ca 6000 arbetstillfällen

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 stad 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 Sallerupsvägen och framtida 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 kunna sammanbindas med Hörakroksvägen.
- Sallerupsvägens gaturum ska planeras 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 bostadsbebyggelse västerut. En mjuk övergång mellan verksamhetsområdet och bostadsbebyggelsen 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 på sikt kunna 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 2500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

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

- 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 genom att lågt utnyttjad mark, i första hand hårdgjorda ytor, tas i anspråk för ny bebyggelse.
- Malmö stad ska pröva nya arbetsätt som kan bidra till ett mer yteffektivt verksamhetsområde med fler arbetstillfällen.
- Marken öster om den föreslagna stationen ska kvarstå för verksamhetsändamål tills stationsläget lagts fast och markanvändningsutredningar slutförts.
- Gröna stråk ska utvecklas inom området, dels längs Risebergsbäcken, dels för att förbinda stråket 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 dess 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 arbetstillfällen.

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 kvartersmark.
- Hänsyn ska tas till att det råder brist på park i delar av området, bland annat genom att skapa 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 arbetstillfällen

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 förtättningsmöjligheter.

- De grönbå inlagen inom de bebyggda delarna ska öka. Krontäckningsgraden ska öka för att mildra värmeöeffekter.
- Gamla staden ska knytas bättre till Västra hamnen och Nyhamnen, bland annat genom nya gång- och cykelkopplingar över bangården.
- 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.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Glostorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark. Inom området ligger det framtida verksamhetsområdet *Glostorps vång* (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 etableringsmöjligheter för 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.

Se även utredningsområde 9 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Heleneholm, Kulladal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 2000 arbetstillfällen

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 2300 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

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 bebyggelsestillägg 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 10000 arbetstillfällen

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 stad. 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 kunna tillåtas i anslutning till Vintriegården och Erlandsro gård förutsatt att den anpassas till och utvecklar befintlig kulturmiljö.
- Området ska utformas med gena och attraktiva stråk till Hyllie station för fotgängare och cyklister.
- Förtätning med ny stadsbebyggelse ska ske på båda sidorna om Pildammsvägen och Annetorpsvägen. Möjligheter att tillskapa nya platsbildningar och parker ska 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 säkerställas.
- En ny idrottsplats ska anläggas väster om Bunkeflo by.
- 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.

Håkanstorp, Videdal m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

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 förtättningsmöjligheterna är små.

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

Hästhagen, Allmänna sjukhuset m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 1200 arbetstillfällen

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, Rådmanstvången, 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 förtättningspotential 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).

- Hästhagens IP ska finnas kvar och ny bebyggelse ska anpassas efter idrottsplatsens funktioner.

- Skånes universitetssjukhus är en av regionens allra viktigaste verksamheter och 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 med säkra korsningspunkter för gående och cyklisterna.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Inre Hamnen, Frihamnen (Nyhamnen)

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 7500 bostäder och ca 14000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området är idag till stor del ett verksamhetsområde som är under omvandling till blandad stad 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).

Jägersro, Elisedal

Förväntad utbyggnadskapacitet: 3500 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

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

- Ny blandad stad ska knytas samman med befintliga bostadsområden, fritidsområden och parker.

- Ny bebyggelse ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till närliggande hästverksamhet.
- 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 större bytespunkt för kollektivtrafik och utformas så att områdets attraktivitet stärks.
- En framtida större bytespunkt för kollektivtrafik i Jägersro ska på längre sikt kunna hantera kollektivtrafik med högre kapacitet. Huruvida detta sker via Jägersrovägen eller Agnesfridsvägen ska utreds i samband med kommande planering för området.
- Rekreativa och ekologiska värden ska värnas när en ny travbana etableras i den nordöstra delen av området.
- 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 ska tas till den gravhöj som finns i Elisedal, 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.

Klagshamn

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 300 arbetstillfällen.

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). Den utbyggnad och förtätning som föreslås i

Klagshamn kommer att ske under lång tid som en naturlig förstärkning av tätorten. Utbyggnaden bidrar till att skapa ökat underlag för lokal service och kollektivtrafik som det råder brist på i området idag och som annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. Utbyggnaden bidrar även till att bredda Malmös bostadsutbud.

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. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- 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.
- Kollektivtrafikförsörjningen ska förbättras.
- Trafiksituationen i Klagshamn, främst längs Borrebackevägen, ska förbättras och en ny öst-västlig gatusträckning ska utredas norr om Klagshamn samt en nord-sydlig som förbinder Borrebackevägen med 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 an till omgivningen. En fortsatt utveckling av orten på längre sikt ska beaktas.
- Tillgänglighet till rekreationsområdet på Klagshamnsudden ska bevaras och vidareutvecklas.
- Siktlinjer mellan jordbrukslandskapet och Öresund ska bibehållas norr och söder om Klagshamn.

Kvarnby

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1500 bostäder och ca 1500 arbetstillfällen

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 stad 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 mosse ska utvidgas österut till Kvarnbyvägen så ett stort sammanhängande naturområde skapas. Ekologiska och rekreativa värden ska värnas och utvecklas.
- Östra delen av Amiralsgatan ska bli ett framtida kollektivtrafikstråk och en hög bebyggelsetäthet längs gatan ska eftersträvas. Ny blandad stad ska ta hänsyn till risker och olägenheter kopplade till närliggande hästverksamheter.
- Ellenborgsvägen ska kunna förlängas österut till Kvarnbyvägen så att en effektivare kollektivtrafikförsörjning av området öster om Husie mosse möjliggörs.
- Förbättrade gång- och cykelvägar samt gröna stråk mellan den omgivande staden, Kvarnby och landskapet ska möjliggöra för fler kan ta del av områdets kvaliteter. Längs Risebergabäcken ska ett grönt stråk vidareutvecklas. Ekopassagen under Yttre Ringvägen i områdets södra del ska vidareutvecklas som länk ut mot jordbrukslandskapet.
- En 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.

Se även utredningsområde 8 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Limhamns hamnområde

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 250 arbetstillfällen.

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 vidareutveckla 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. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- 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 Limhamns Sjöstad ska utredas. Utredningen ska bland annat visa hur en sådan förbindelse skulle påverka hamnbassängens utvecklingsmöjligheter som aktivt vattenrum.
- Ökad vattengenomströmning under Övägen ska möjliggöras för att åstadkomma en förbättrad vattenkvalitet i hamnbassängen.
- Möjlighet till ytterligare utfyllnad i anslutning till Öns nordvästra del ska utredas.

Lindängen, Almvik m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 1000 bostäder och ca 1000 arbetstillfällen

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, Fositeby och Kastanjegården. Området är omgärdat av stora infrastrukturella barriärer. Det finns ett stort antal flerbostadshus och inslag av enbostadshus samt ett starkt föreningsliv. Inom området finns utbyggnadsområdet *Lindängen* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). En ny tågstation för persontrafik föreslås på Kontinentalbanan i nordöstra delen av området.

- Området ska kompletteras med varierande bostadstyper, arbetsplatser, utbildning och servicefunktioner. Tillskott av ny bebyggelse ska möjliggöras framförallt 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 Fositeby trafikplats till förmån för ny markanvändning ska beaktas och utredas.
- Lindängen centrum ska ges möjlighet att utvidgas och vidareutvecklas. Serviceutbudet ska främjas och den slutna torgmiljön ska göras mer utåtriktad med ambitionen att torget ska vara på allmän plats. Framtidens hus, bibliotek, vårdcentral och BVC samt livsmedelshandel är viktiga centrumfunktioner som behöver plats i Lindängens centrum.
- Inom delområdet Almvik finns ett framtida verksamhetsområde 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.

- Möjligheten att etablera en Park & Ride-anläggning ska undersökas i anslutning till en framtida kollektivtrafikhållplats längs Trelleborgsvägen.

Lockarp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 500 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark och ett verksamhetsområde som är beläget mellan två järnvägssträckningar och Yttre Ringvägen.

- Verksamhetsområdet riktar sig främst till verksamheter inom kategorierna Småindustri och service 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.

Se även utredningsområde 7 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Lorensborg, Stadion m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2000 bostäder och ca 2000 arbetstillfällen

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.

- Områdena längs 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 intilliggande parker är av stort värde för området och förtätning ska ske med hänsyn till detta.
- Vid ombyggnad av Lorensborgsgatan ska hänsyn tas till befintlig grönska, inklusive biotopskyddad allé. Plats för kompensationsåtgärder behöver studeras inom området.
- Stora och små park- och grönytor ska bevaras. Ärtholmsparken ska utvecklas.
- Befintlig närservice ska stödjas och utvecklas.
- Ytor för nya förskolor och grundskolor saknas 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.
- Nya mötesplatser för idrott, evenemang och hälsa ska skapas inom Stadionområdet.
- Stadionområdet ska göras mer tillgängligt för Malmöborna, bland annat genom att skapa trygga stråk och nya mötesplatser.
- Kompletterande bebyggelse i form av kontor och konceptbostäder ska möjliggöras på Stadionområdets norra del för att ytterligare stärka områdets profil med fokus på idrott, utbildning och hälsa.
- Möjligheten att etablera en ny gymnasieskola inom Stadionområdet ska utredas.

Mellanheden, Ribersborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 100 bostäder och få eller inga arbetstillfällen

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 Erikslustsvägen via Tessins väg till Sergels väg är en tänkbar lösning. Förutom åtgärder som kommunen har rådighet över krävs åtgärder på kvartermark.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Möllevången, Södervärn m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 500 arbetstillfällen

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 värmeeffekter.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Naffentorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3000 arbetstillfällen

Tillgång till park- och natur: Uppgift saknas

Området består främst av jordbruksmark. I västra delen ligger det framtida verksamhetsområdet *Ingvalla* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan).

Områdets läge vid en av- och påfart till Yttre Ringvägen ger god tillgänglighet och bra skyltläge. Här finns potential för relativt personalintensiva verksamheter med hög andel kontor med behov av strategiskt läge. Stadens tillgång på verksamhetsområden är begränsad och Ingvalla är ett av få alternativ för Malmö att erbjuda plats för ett framtida lokalt näringsliv.

- 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.

Se även utredningsområde 6 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Norra hamnen, Sege industriområde m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 3500 arbetstillfällen

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. Flera platser i hamnen har höga naturvärden. Hamnen behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

Kommungränsen går tvärs igenom Spillepengens rekreativområde 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.

- 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 Malmös näringsliv med intermodala 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, och till, hamnområdet ska gång- och cykelvägnätet utvecklas, och på sikt även kollektivtrafikförsörjningen. Även gång- och cykelförbindelserna mot Lomma och Burlövs kommun ska göras attraktivare.
- 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 Spillepensområdet södra kant, direkt norr om Sege å, finns ett verksamhetsområde som i nuläget är övningsområde för Räddningstjänsten SYD. I det fall 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.

Se även utredningsområde 1, 2 och 3 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Norra Sorgenfri, Katrinelund, Värnhem

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 2500 bostäder och ca 1500 arbetstillfällen

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 utgörs av Malmös äldsta verksamhetsområde. Några av områdets mest tongivande företag är kopplade till läkemedelsindustrin. Sedan 1970-talet har många verksamheter utvecklats 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 stad. Omvandlingen ska ske så att verksamheter ska kunna fortsätta verka inom området i enlighet med befintliga tillstånd. Det 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.
- Ett grönt gång- och cykelstråk ska sammanbinda S:t Pauli kyrkogårdar med Östra kyrkogården.
- Möjligheten att etablera en ny gymnasieskola i området ska utredas.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.

Nydala, Gullviksborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 100 arbetstillfällen

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 framförallt 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 och göras mer utåtriktade.
- Fosiestråkets gröna karaktär ska fortsätta utvecklas för att möta den ökande befolkningens rekreativa behov, exempelvis genom vidareutveckling av parker, planteringar i gaturummen, samt tydligare kopplingar till parker i närliggande områden.

Oxie kyrkby, Oxievång m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 800 bostäder och ca 500 arbetstillfällen

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 stad och verksamhetsområden i utkanten av tätorten innebär en naturlig förstärkning av tätorten som ger bättre underlag för service och ett levande näringsliv som möjliggör för fler arbetstillfällen i området.

- Oxie 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 stad.
- Ett varierat inslag av bostäder fler arbetstillfällen ska eftersträvas.
- Parkerna ska stärkas som mötesplatser.
- Bättre kopplingar till omkringliggande landskap ska eftersträvas, bland annat genom nya passager under väg E65.
- 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).

- Vattentäkten i Toarps ekoby ska avsättas som vattenskyddsområde och beaktas i planering som kan påverka vattentäkten.

Se även utredningsområde 9 och 10 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Persborg, Augustenborg m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 500 bostäder och ca 400 arbetstillfällen

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 Persborgs station och runt denna finns både 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 stad med kontor, handel, service och varierade bostadskvarter.
- Stationen ska enkelt kunna nås med trafiksäkra, gena och prioriterade cykelvägar.
- Ett lågt bilinnehav ska eftersträvas i området, bland annat genom utveckling av mobilitethus 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 arbetstillfällen

Tillgång till park och natur: Uppgift saknas

Ribersborgsstranden är ett viktigt rekreationsområde 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. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

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

Riseberga

Föväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder eller arbetstillfällen

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 främst av Bulltofta rekreationsområde och bostäder i form av enbostadshus.

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

Rosengård Centrum, Herrgården, Emilstorp m. fl.

Föväntad utbyggnadskapacitet: ca 3000 bostäder och ca 1500 arbetstillfällen

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 *Rosengård* (länk till *kapacitet i utbyggnadsområden* finns nedan). Rosengårds station, mellan Rosengård och Annelund ger stora möjligheter och drivkrafter för stadsutveckling i området. De kommunala satsningarna i Rosengård 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 ytor längs Amiralsgatan.
- Gröna kvaliteter ska värnas och utvecklas.
- Amiralsgatan ska omvandlas till ett mer stadsmässigt gaturum med lägre hastigheter, korsningar i plan och med både bostäder och verksamheter med entréer mot gatan.
- Dagvattenhanteringen ska säkerställas med hjälp av bland annat träd och regnbäddar. Även åtgärder för att hantera skyfall behövs inom området.
- Korsningspunkter med cirka 150 meters mellanrum ska eftersträvas längs Amiralsgatan. Busstrafik ska prioriteras i korsningspunkterna.
- Möjligheten att öka den fria höjden under cykelbroarna som korsar Adlerfelts väg och Frölichs väg ska utredas. Större fordon kan då passera och en mer hållbar avfallshantering upprätthållas.
- Utformningen av Amiralsgatan ska ta hänsyn till näringslivets behov av transporter mellan Sofielunds och Emilstorps verksamhetsområden och Inre Ringvägen.
- Verksamhetsområdet 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

Föväntad utbyggnadskapacitet: ca 200 bostäder och få eller inga arbetstillfällen

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 stad.

- Rekreationsmöjligheterna 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 arbetstillfällen

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. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- Lernacken ska stärkas som natur- och rekreationsområde och utvecklas som besöksmål.
- En ny gång- och cykelbro över Barnviken ska utredas.
- Befintligt koloniområde väster om kalkbrottet ska kunna utökas.

Sofielunds industriområde, Annelund

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 200 arbetstillfällen

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. Ett av Sveriges största bagerier och dess transportbolag samt en betydelsefull stärkelsestillverkare 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 och bidrar till en tillåtande karaktär och atmosfär för en kreativ och spännande miljö.

- Nya verksamheter i Sofielunds industriområde ska främst vara inom kategorin Småindustri och service (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 även tillåtas inom andra delar av området, främst längs Norra Grängsbergsgatan. Oavsett var de placeras ska de verka på de befintliga företagets villkor, till exempel behov att bullra, hantera farliga ämnen och vara tillgängliga för tunga transporter.
- En kulturljudzon ska etableras som möjliggör viss nivå av buller från kultur- och fritidsverksamheter utan att riskera att bullerriktvärden inomhus i bostäder överskrids. Nya bostäder ska därför inte etableras närmare verksamhetsområdet än idag.
- Området ska utvecklas till en inkubator för nyföretagande inom bland annat 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 välkomnande och trygga.
- Ett samlat grepp på dagvatten- och skyfallshantering ska eftersträvas inom området.

Svågertorp

Förväntad utbyggnadskapacitet: Få eller inga bostäder och ca 2000 arbetstillfällen

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 bebyggelsestäthet, i första hand med

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

- Det stationsnära läget skapar förutsättningar för en hög bebyggelsetäthet och en generell förtätning ska eftersträvas.
- Verksamhetsområde riktar sig främst mot verksamheter inom kategorin Volymhandel och besöksnäring, etc (läs om *Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning* i länken nedan).

Se även utredningsområde 6 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Södra Sallerup

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

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 800 bostäder och ca 300 arbetstillfällen

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 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. Planering av utbyggnadsområden 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.
- 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 Tygelsjö och kusten 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 på vissa ställen ligger nära och viss grönstruktur och annan trafik kan behöva flyttas. Visst intrång i befintliga fastigheter kan behövas. I förhållande till det östligare reservatet erbjuds en god täckning av Tygelsjö och en förstärkning av centrumet. 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 en

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 i fall det genare, centralt belägna reservatet inte kan genomföras. Detta gäller för buss men också för framtida kollektivtrafik med högre kapacitet. Sträckningen rundar Tygelsjö längs nuvarande bebyggelses västra sida, och kan ansluta till Vellinge kommuns reservat 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 sträckningen som sådan bedöms vara utom räckhåll för större delen av orten, vars huvudförsörjning fortsatt kommer att ske med buss i befintlig gatuinfrastruktur. Sträckningen påkallar istället en ny utbyggnad av Tygelsjö åt sydväst, som kan orienteras helt mot det nya stations-/hållplatsläget. En sådan exploatering är inte aktuell.

Västra hamnen

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 4500 bostäder och ca 6000 arbetstillfällen

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 industriområde till blandad stad 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). Behovet av samhällsservice kan medföra att delar av områdets utbyggnadsområden kan behöva byggas ut tidigare än vad som anges i utbyggnadsordningen.

En viktig aspekt i det fortsatta planeringsarbetet är att förbättra kollektivtrafikförsörjningen. Öresundsmetron innebär framtida stationslägen i området.

Området behöver på sikt skyddas från stigande havsnivåer. Ytbehovet för ett sammanhängande kustskydd är säkerställt inom kustskyddsområdet (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

- Tillgängligheten till Västra hamnen ska öka genom att anlägga nya broar. Bland annat med en kombinerad nord-sydlig kollektivtrafik-, gång- och cykelkoppling som knyter samman Varvsstaden med Neptunigatan. 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.
- Västra hamnen ska upplevas som en kontinuerlig fortsättning av Gamla staden. Fotgängarstråk ska särskilt prioriteras.
- Möjligheterna att vidareutveckla det rekreativa stråket längs kusten, med bland annat målpunkterna djuphavsbadet och Ljudkullen, ska studeras.
- Befintliga kulturhistoriskt intressanta byggnader ska bevaras och ges nytt innehåll.

Se även utredningsområde 1 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Östervärn, Kirsebergsstaden m.fl

Förväntad utbyggnadskapacitet: ca 6500 bostäder och ca 4500 arbetstillfällen

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 planeras för att minska gatans barriärverkan.

- Omvandling av området mellan Lundavägen och Stockholmsvägen ska i allt väsentligt avvakta beslut om en ny tågstation vid Sjölundsviadukten.
- Möjligheten att inreda vindar för bostadsändamål ska tas tillvara.
- Simrishamnsbanans höjdläge och markanspråk ska utredas med utgångspunkten att en framtida järnväg ska vara nedsänkt jämfört med omgivningen på sträckan mellan Östervärns station och bron över Segemöllegatan. Detta för att minska järnvägens barriäreffekt och öka möjligheterna för stadsutveckling.

Se även utredningsområde 3 i avsnitt *Utblick halvmiljonstaden Malmö*.

Läs mer:

[Grönmodellen](#)

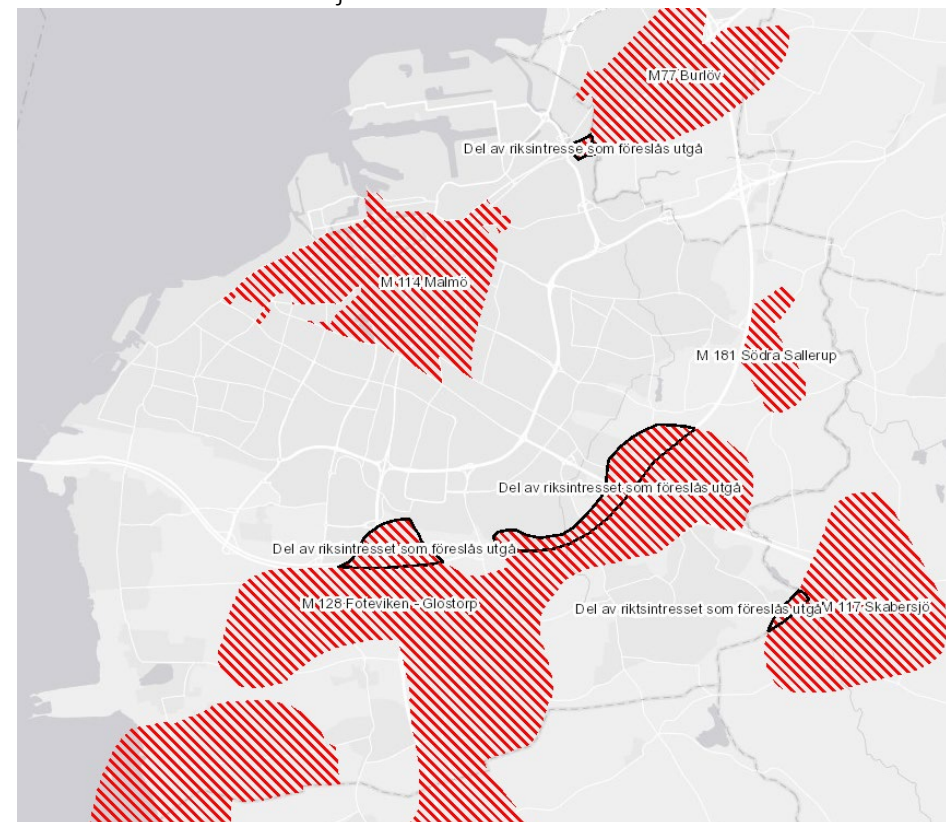
[Kapacitet i utbyggnadsområden](#)

[Kategorisering av verksamhetsområdets markanvändning](#)

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 i 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 vara särskilt skyddsvärda ur ett lokalt perspektiv. Dessa benämns *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer* (se kartlager). Därutöver har kommunens bebyggelse klassificerats i olika *stadskaraktärer* för vilka riktlinjer utarbetats (se kartlager). Även *Platsspecifika riktlinjerna* kan rymma viktig kulturhistorisk hänsyn (se kartlager). 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 nuvarande beskrivning av riksintresset är föråldrad och att förståelsen för riksintressets syfte skulle underlättas om dess värden uppdaterades och specificerades.

M 117, Skabersjö

En liten del av riksintressets utbredning berör Malmö stad. Varken i motivet eller i uttrycket för riksintresset framkommer värdet av att inbegripa delar av Toarps bebyggelse. 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

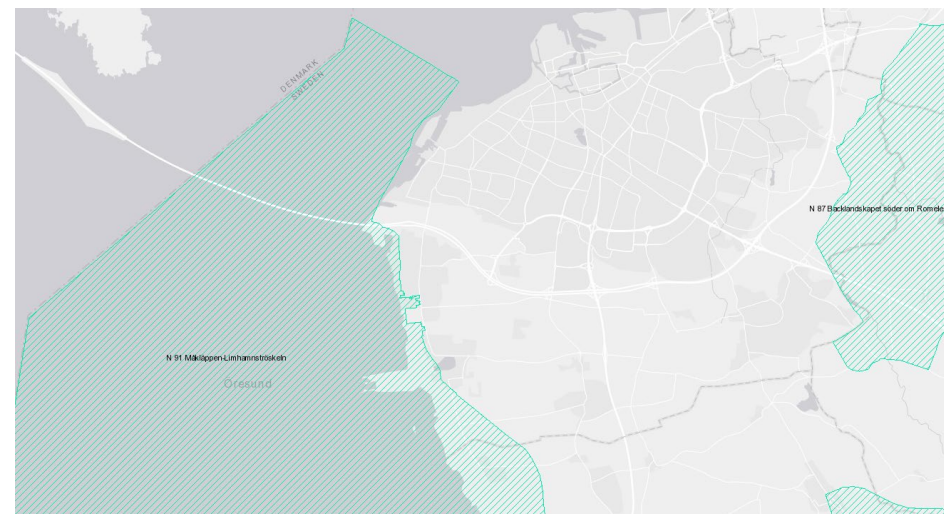
Riksintressets utbredning är omfattande och det är i många delar ett otydligt samband mellan områdets avgränsning och riksintressets värden. Dessutom rymmer området delar vars värden Malmö stad menar inte kan utgöra riksintresse. Redan i *Översiktsplan för Malmö 2000* framförde Malmö stad önskemål om att justera riksintresset så att de delar som ligger innanför Yttre ringvägen skulle utgå. Detta har ännu inte genomförts. Malmö stad menar även att huvuddelen av riksintresset väster om Trelleborgsvägen bör utgå och ser därför ett behov av att inte bara uppdatera riksintressebeskrivningen, utan även genomföra en översyn av riksintresset i sin helhet.

Inom det nuvarande riksintresseområdet har Malmö bedömt flera byar och gårdar vara skyddsvärda ur ett lokalt perspektiv, dessa ligger inom *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer* (se kartlager). Därutöver har kommunens landsbygd klassificerats i ett antal olika *landskapskaraktärer* för vilka riktlinjer utarbetats (se kartlager). I detta kartlager redovisas också riktlinjer för ett antal *byar och gårdar*.

Även *Platsspecifika riktlinjerna* (se kartlager) kan rymma viktig kulturhistorisk hänsyn. I samband med plan- och lovbeslut som berör dessa områden kommer de kulturhistoriska värdena att beaktas så att de inte går förlorade. Det gäller exempelvis föreslagna lägen för vindkraft längs Yttre ringvägen och verksamhetsområdet Glostorp vång.

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 vara skyddsvärda även ur ett lokalt perspektiv. Dessa ligger därför inom *Uppmärksamhetsområden för kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer* (se kartlager). Därutöver har kommunens landsbygd klassificerats i ett antal olika *landskapskaraktärer* för vilka riktlinjer utarbetats (se kartlager). 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.

Riksintresse för naturvård

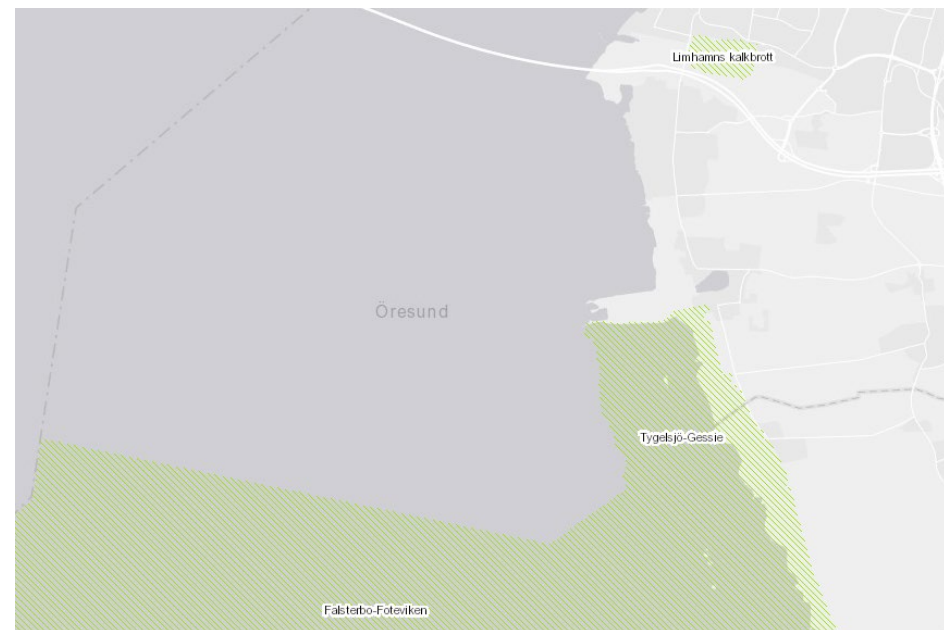
N 87, Backlandskapet söder om Romeleåsen

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.

Inom riksintresseområdet finns föreslagna lägen för vindkraft, dels på Lernacken och dels genom en utbyggnad av befintlig vindkraftspark på Lillgrund. Etableringarna skulle bidra till att uppnå flera av staten antagna miljömål. Malmö stad ser det därmed som en skyldighet att redovisa vindkraftlokaliseringar värda att studera vidare. Översiktsplanen anger varken mängden kraftverk eller områdenas slutliga utbredning. Under fortsatta prövningar och planprocesser kommer vindkraftsetableringarna att prövas gentemot de värden riksintresset har att värna.

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 läns pumpa kalkbrottet. Sammantaget ges därmed Natura 2000-området ett fullgott skydd. Avsikten är att studera om det på sikt är möjligt att, utan att hota områdets värden, göra området tillgängligt för friluftsliv, turism och forskningsändamål.

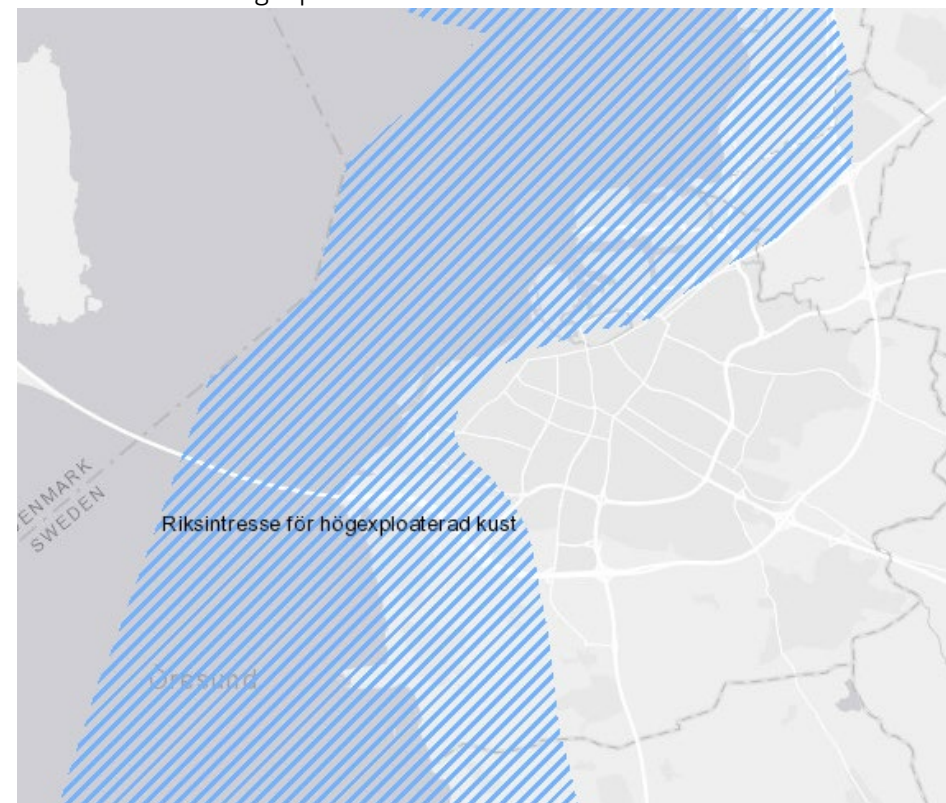
Tygelsjö-Gessie

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 om 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. I Natura 2000-områdets bevarandeplan framhålls att Natura 2000-området omfattas av Fotevikens naturreservats reglering. För Fotevikens naturreservat gäller bland annat beträdnadsförbud vissa tider på året. Dessa gäller samtliga besökare. I översiktsplanen föreslås inte heller någon ny bebyggelse i direkt anslutning till Natura 2000-området. Sammantaget ges därmed Natura 2000-området ett fullgott skydd.

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 Tygelsjö-Gessie. Inom Malmö stad finns en stor medvetenhet om 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. I Natura 2000-områdets bevarandeplan fastslås åtgärder för att säkra de värden som område ska värna. Bland annat att friluftslivet ska kanaliseras genom uppförande av spångar, skyltar, staket med mera. Även beträdnadsförbud gäller vissa tider på året. Dessa gäller samtliga besökare. I översiktsplanen föreslås inte heller någon ny bebyggelse i direkt anslutning till Natura 2000-området. Sammantaget ges därmed Natura 2000-området ett fullgott skydd.

Riksintresse för 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 lösningar.

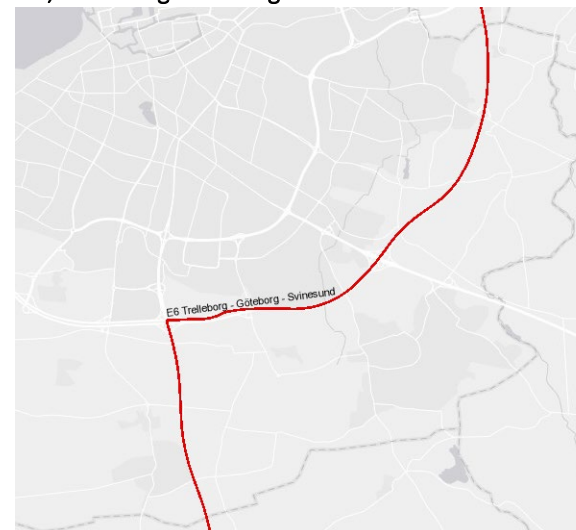
Malmö stads huvudsakliga planeringsinriktning är att främst bygga innanför Yttre Ringvägen och att använda befintlig urbaniserad mark på ett effektivare sätt. Inriktningen avser att stödja en hållbar samhällsutveckling på alla plan. Detta ska ske utan att äventyra tillgängligheten till kusten, snarare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

En begränsad utbyggnad föreslås även i befintliga tätorter utanför Yttre Ringvägen. En tillväxt i kommunens mindre tätorter medför en större grad av självförsörjning av service, vilket annars begränsar möjligheten att bo i tätorten under livets alla skeden. En succesiv utbyggnad av Bunkeflostrand och Klagshamn, som ligger inom riksintresseområdet, behövs även för att bredda Malmös bostadsutbud och klara befolkningsutvecklingen. 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 uppmärksammats i *Naturvårdsplan för Malmö stad* (2012) som områden av högsta naturvärde.

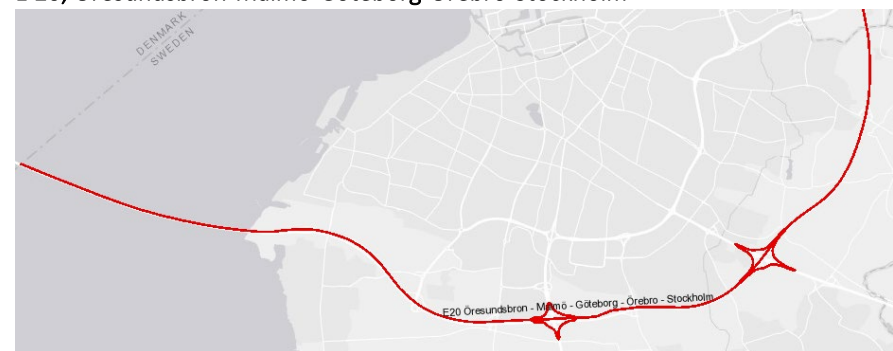
Malmö stad avser i övrigt, i enlighet med förarbetena till riksintresseförklaringen, att freda kustzonen söder om Yttre Ringvägen från större industriella anläggningar som utgör hot mot kustzonens bevarandevärden liksom en exploatering med fritidsbebyggelse som utestänger allmänheten från att utnyttja 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 (se kartlager *Klimatanpassning vatten*).

Riksintresse för väg E 6, Trelleborg-Göteborg-Svinesund



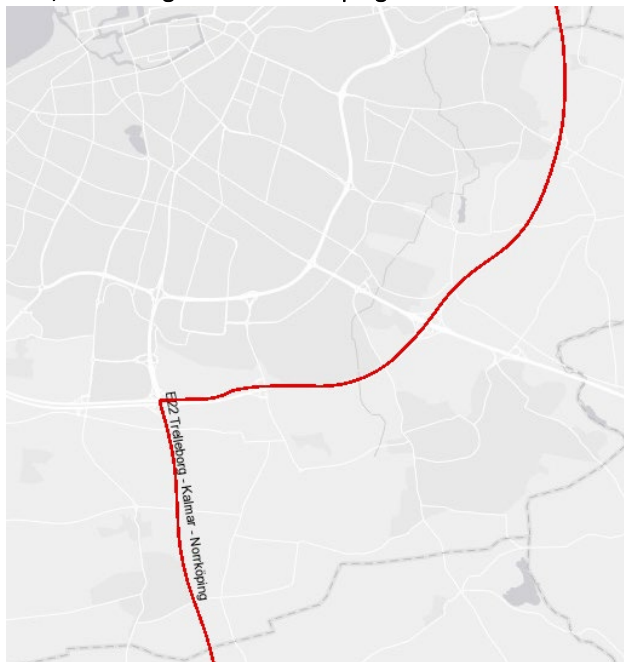
Väg E 6 har i Malmö gemensam dragning med väg E 22 och till stora delar med väg E 20. Väg E 6 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning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

E 20, Öresundsbron-Malmö-Göteborg-Örebro-Stockholm



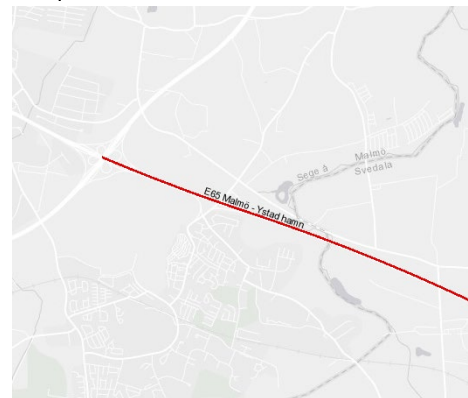
Väg E 20 har i Malmö till stora delar gemensam dragning med väg E 6 och väg E 22. Väg E 20 är en viktig länk i det nationella såväl som det internationella vägnätet. Malmö stad avser inte att vidta några åtgärder som påtagligt försvårar för vägen att fylla sin funktion. Eventuell förändrad markanvändning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

E 22, Trelleborg-Kalmar-Norrköping



Väg E 22 har för i Malmö 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 hamn



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.

Anslutning till Malmö hamn och Malmö kombiterminal (Malmö godsbangård)



En god tillgänglighet till Malmö hamn och Kombiterminalen 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 deras tillgänglighetsbehov. För att säkerställa att Spillepengens trafikplats över tid klarar sin uppgift som trafikfördelare kommer Malmö stad löpande att bevaka trafikutvecklingen.

Riksintresse för järnväg Malmö gods- och rangerbangård



Malmö stad tolkar såväl gods- som personbangården som ingående delar av riksintresset. En fortsatt god utveckling av spårburen trafik ligger i linje med Malmö stads intentioner. En väl fungerande bangård är en angelägenhet för både regionen och riket som helhet. En bangård som inte kan möta framtida behov riskerar att slå hårt mot bland annat näringslivet. Malmös bangård står dock inför stora utmaningar. Godstågen förväntas bli fler och längre, persontågen blir också fler och längre och behöver mer uppställningsplats, en planskildhet mellan spåren till Citytunneln och spåren till banhallen behövs av kapacitetsskal och verkstadslokalerna på bangården måste anpassas efter nya fordonstyper. 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 anspråk, för detta är den för liten.

Malmö stad menar samtidigt att det finns stora samhällliga vinster med att använda central och stationsnära mark effektivt, inte minst som stöd för riksintresset Malmö C.

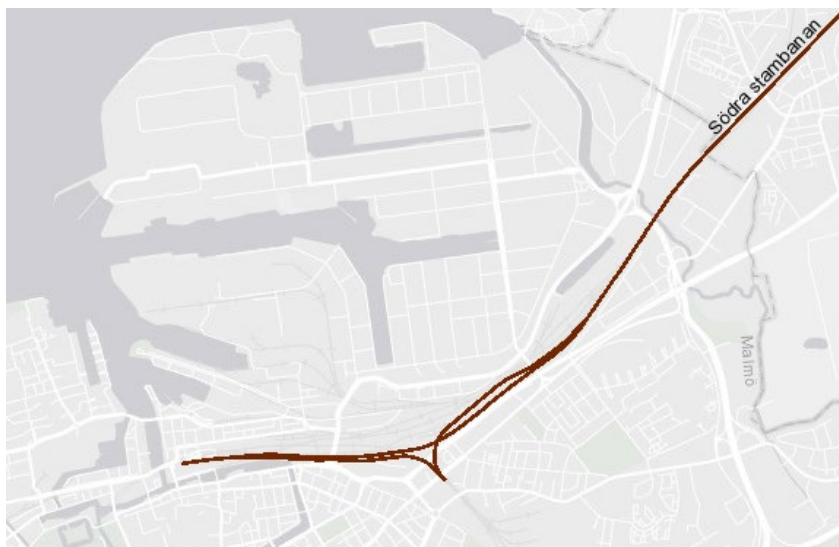
Det är ett av skälen till att en översiktsplan för Nyhamnen utarbetats och antagits. Planen berör området norr om den centralstationsnära delen av bangården. Nyhamnen kommer att ges en blandad stadsbebyggelse och ett betydligt effektivare markutnyttjande än idag. En del av bebyggelsen planeras ligga söder om Carlsgatan, på mark som idag används för styckeodshantering och serviceändamål. Det föreslås också nya gång- och cykelbroar över bangården. 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 styckeodshantering 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 kunna möta framtida anspråk. Trafikverket har påbörjat en sådan studie. Malmö stad välkomnar fördjupande samtal kring bangårdens framtida utveckling och hur dess funktioner kan säkerställas i sydvästra Skåne. Malmö stad kommer att säkerställa att förändrad markanvändning i bangårdens närhet genomförs med hänsyn till bangårdens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Station utmed järnväg av riksintresse



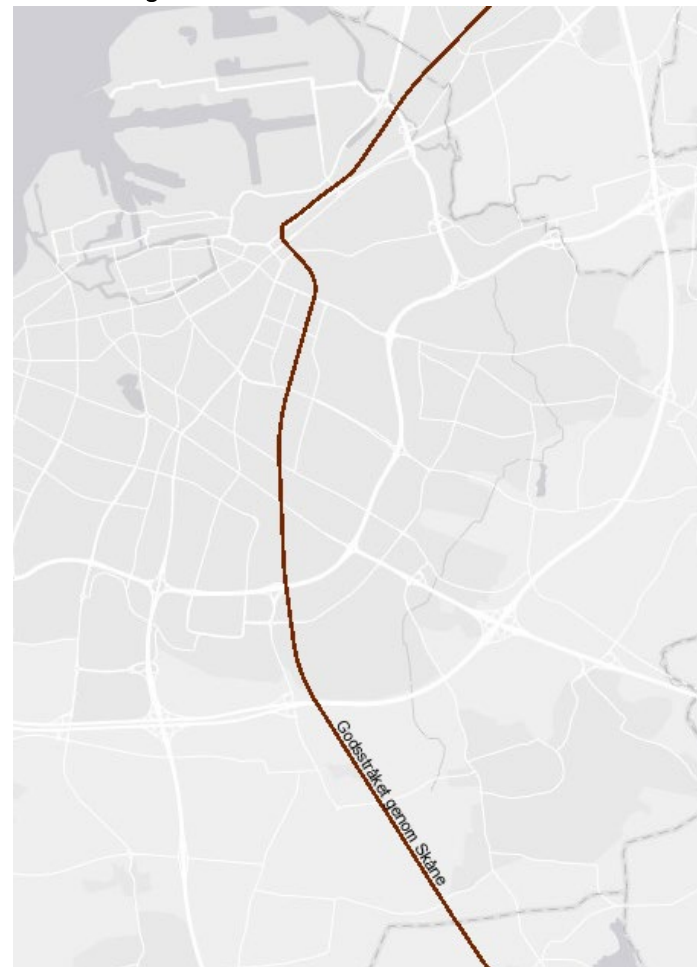
En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Det är av strategiskt stor betydelse att i en expansiv region säkerställa möjligheten för nya framtida stationslägen. Malmö stad föreslår därför att plats säkerställs för ytterligare framtida stationer. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av befintliga stationer föreslås inte. I avsikt att med ett större resandeunderlag stödja den spårburna trafiken föreslås i översiktsplanen ytterligare bebyggelse i stationsnära lägen, till exempel vid Malmö centralstation, Östervärns station och Hyllie station. Bebyggelsetillskottet kommer att ske med hänsyn till stationernas funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Södra stambanan

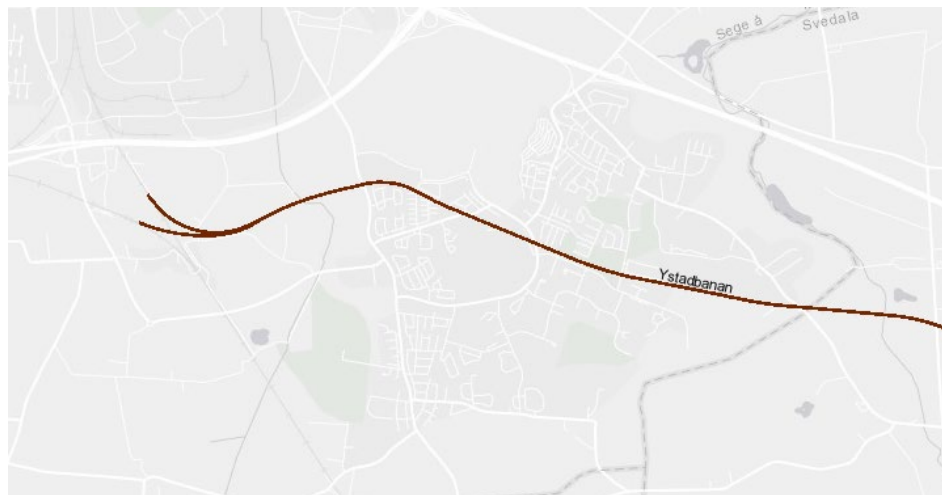


En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Åtgärder som påtagligt försvårar nyttjandet av banan föreslås därför inte. Förändrad markanvändning i riksintressets närhet kommer att genomföras med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer,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

Godsstråket genom Skåne



En fortsatt utveckling av spårburen trafik ligger i linje med inriktningen i Malmös översiktsplan. Malmö stads ansträngningar för att få till stånd regional persontågstrafik 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.

Öresundsbanan

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, Öresundsbanan och Citytunneln. 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.

Riksintresse för civil luftfart**Malmö-Sturup flygplats**

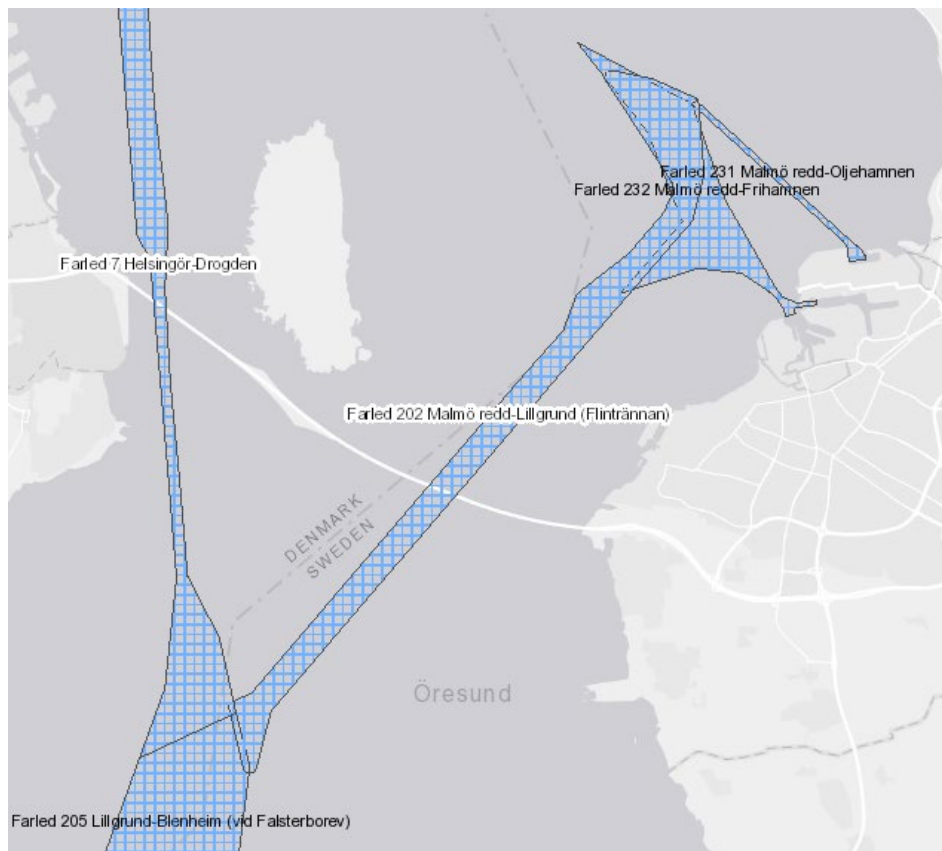
Malmö-Sturup flygplats utgör riksintresse för civil luftfart. Trots att flygplatsen ligger utanför kommunen omfattas hela kommunens yta av ett skyddsområde för flygplatsen. Skyddsområdet kan rymma utrustning för kommunikation, navigation och övervakning kopplade till flygplatsens verksamhet. Dessa är 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 (Flintrännan)

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 (se kartlager *Vindkraft*). Även en utbyggnad av befintlig vindkraftpark på Lillgrund bör studeras vidare. Nya havsbaserade vindkraftverk 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 för 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 (se kartlager *Vindkraft*). 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 hamnoperatören Copenhagen Malmö Port (CMP) har kommunen genomfört stora

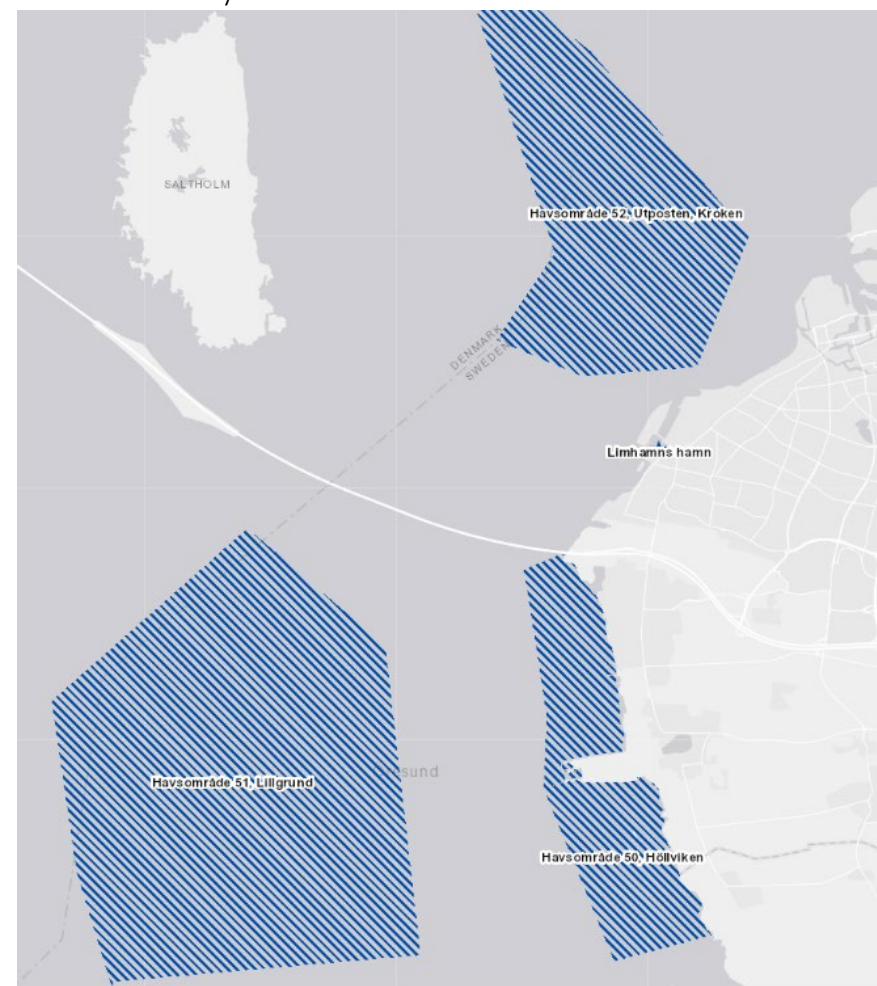
investeringar i Norra hamnen i form av nya kajer, nytt terminalområde, anslutningsvägar och nya järnvägsspår samt en fördjupad inseglingssäkring. En ny kombiterminal i Norra hamnen togs i bruk under 2011. Kommunen planerar dessutom för en ny utfyllnad i havet i syfte att möjliggöra ytterligare expansion av hamnverksamheten i Norra hamnen. Behovet av utfyllnaden och den nya djuphavskajen kommer att bli påtagligt framöver då de allt större fartygen inte längre kommer att kunna angöra de små och trångt belägna inre hamndelarna. För att säkerställa hamnverksamhetens fortsatta utveckling arbetar Malmö stad även för en god och förbättrad tillgänglighet till hamnområdet med väg och järnväg. Malmö stad kommer också att säkerställa att förändrad markanvändning inom riksintressets influensområde genomförs med hänsyn till hamnverksamhetens funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera.

Riksintresset syftar enligt dess precisering till att skydda väsentliga funktioner snarare än den utbredning verksamheten för närvarande har. Kriterierna för om de olika hamndelarna ska bedömas vara av riksintresse tar i preciseringen sin utgångspunkt i deras 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 förändrats 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 slöt Malmö stad och hamnoperatören CMP 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 att se över riksintresseområdet 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 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 Klagshamnssudden. 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 Klagshamnssudden. Söder om Klagshamnssudden 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 stads ambition att bidra till ett mer långsiktigt hållbart och säkert energisystem gör att en utvidgning av Lillgrunds befintliga vindkraftspark föreslås som en framtida möjlighet. Malmö stad anger varken mängden kraftverk eller utvidgningens slutliga storlek. Efter fortsatta prövningar och planprocesser kommer utvidgningen att bedömas utifrån dess miljökonsekvenser och andra vattenanvändningsintressen och värden. Malmö stad avser inte att föreslå åtgärder som påtagligt hotar de värden riksintresset har att bevaka.

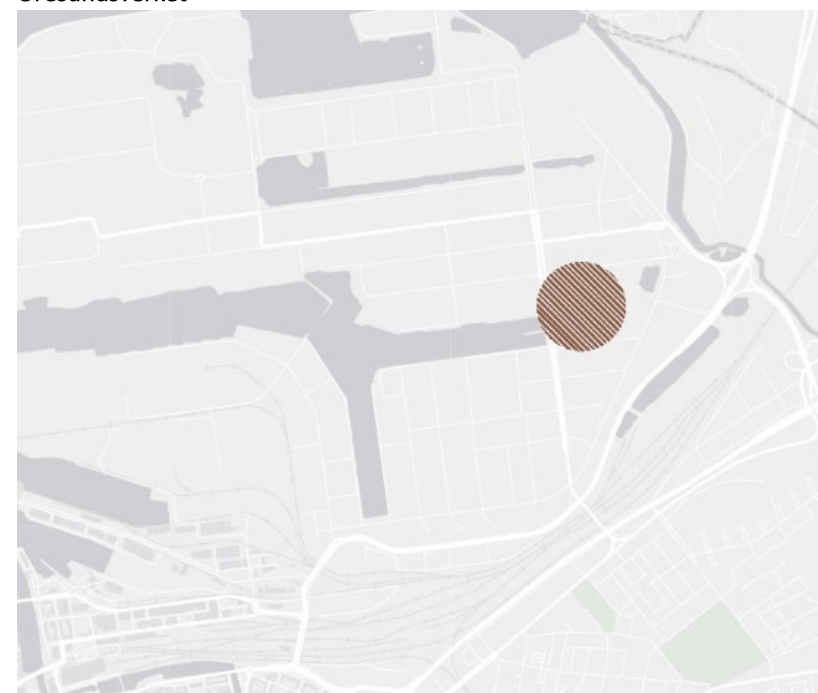
Havsområde 52, Utposten, Kroken

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 (se kartlager *Vindkraft*). Malmö stad anger varken mängden kraftverk eller vindkraftparkens slutliga storlek. Efter fortsatta prövningar och planprocesser kommer utvidgningen att bedömas gentemot miljökonsekvenser och andra

vattenanvändningsintressen och värden. Malmö stad avser inte att föreslå åtgärder som påtagligt hotar de värden riksintresset har att bevaka.

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.

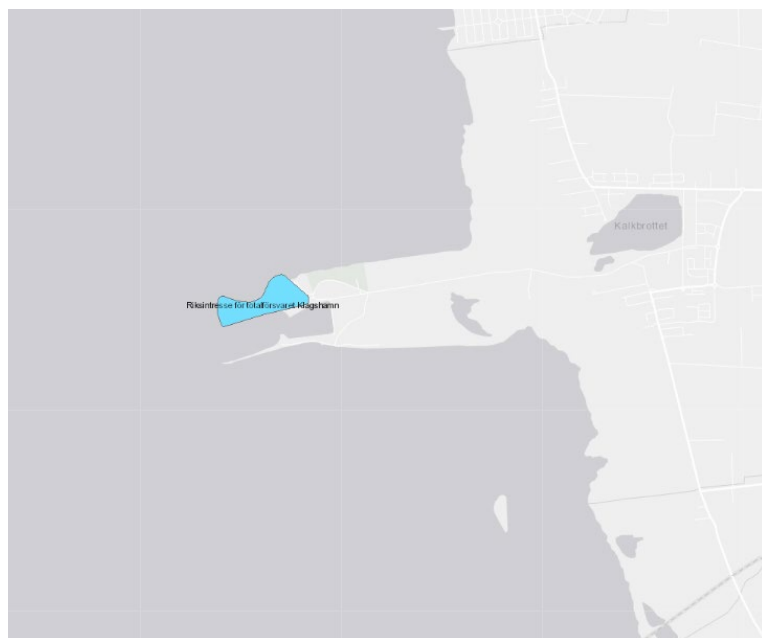
**Riksintresse för energiproduktion och energidistribution
Öresundsverket**


Öresundsverket har stor produktionskapacitet och kan i drift vara en del av Malmös energiförsörjningssystem. Malmö stad kan däremot inte se att Öresundsverket motiverar en riksintresseavgränsning som inkluderar närliggande kaj, pir och hamnbassäng. Behovet av att försörja energianläggningen med bränsle kan ske på andra sätt än via kajplatsen långt 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 hamnens funktion som Öresundsverkets behov av bränsletransporter.

Riksintresse för totalförsvaret



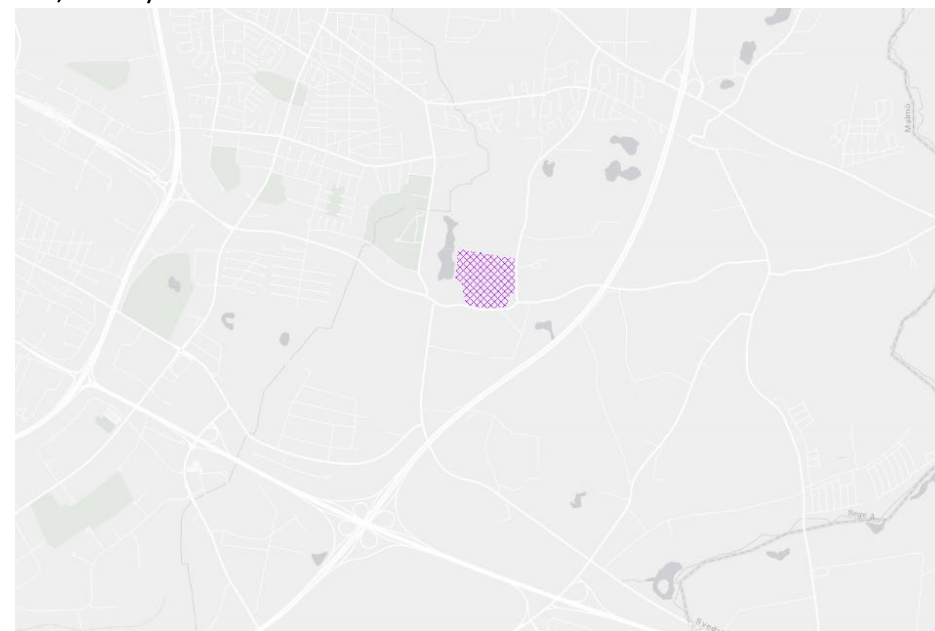
Inom kommunen kan de riksintressen som omfattas av sekretess, och därför inte kan redovisas öppet, påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär 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 stad är samtidigt medveten om värdet av att kunna säkerställa kritfyndigheter för framtida bruk och föreslår därför inga åtgärder som påtagligt försämrar en framtida utvinning.

UTBLICK HALVMILJONSTADEN MALMÖ

På sikt kan Malmö 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 lång tid framöver och ska bidra till en hållbar utveckling lokalt och globalt.

Idag har Malmö drygt 350 000 invånare. Vad innebär en ökning med 150 000 invånare för Malmö? Med utgångspunkt i att vi även på lång sikt 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 drygt 75 000, varav ungefär hälften inom kontorsbranscher. Antalet pendlare till Malmö kommer att öka med en tredjedel till drygt 100 000 personer per dag. Utpendlarna ökar också med en tredjedel till nästan 50 000 personer.

Allt detta innebär stora investeringar i utbyggnad av bostadsområden, verksamhetsområden, infrastruktur, kollektivtrafik och klimatanpassningsåtgärder. Om investeringarna görs resurseffektiva, klimatanpassade och klimatneutrala finns stora möjligheter att förverkliga översiktsplanens prioriterade inriktningar.

UTMANANDE SAMHÄLLSFÖRÄNDRINGAR

Det finns flera stora utmaningar och osäkerhetsfaktorer kring framtiden. 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 Malmö i framtiden.

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 minimera temperaturhöjningar och de negativa effekter de medför måste användningen av fossila bränslen övergå till förnybara, 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 resiliert 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 klimatteffekter som vi inte lyckas undvika. Genom att successivt bygga ut skydd mot höjda havsnivåer kan Malmö fortsätta utvecklas som en attraktiv kuststad och regional tillväxtmotor.

Social utveckling, hälsa, arbetsliv och migration

Urbaniseringen kommer sannolikt att fortsätta även på längre sikt. En avgörande fråga för planeringen är hur samhällsklyftor och ojämlika förhållanden kan minskas innan de 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 sätter fokus på 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 utföras på annat sätt, genom exempelvis automatiserade processer, med stöd 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. Teknik- och datautvecklingen behöver framöver leda till en mer effektiv och hållbar användning av energi och resurser, för att på så sätt säkerställa att utvecklingen inte sker på bekostnad av andra samhällsintressen. En lokal,

hållbar och trygg energiförsörjning är en förutsättning för att Malmö ska kunna växa och fortsätta att utvecklas i en hållbar riktning.

Konsekvenserna av framsteg inom automatisering 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. Med god tillgång till den digitala infrastrukturen skapas förbättrade möjligheter till ytterligare företagsutveckling genom teknikutveckling och innovationer. Ett annat nytt utvecklingsområde inom digitaliseringsområdet benämns digitala tvillingar som är en virtuell realtidskopia av fysiska system, produkter, byggnader eller processer. Detta skapar möjligheter att i förväg testa, simulera, förvalta med mera. Detta är ytterligare ett digitaliseringsområde där vi idag inte kan överblicka hur stort området blir.

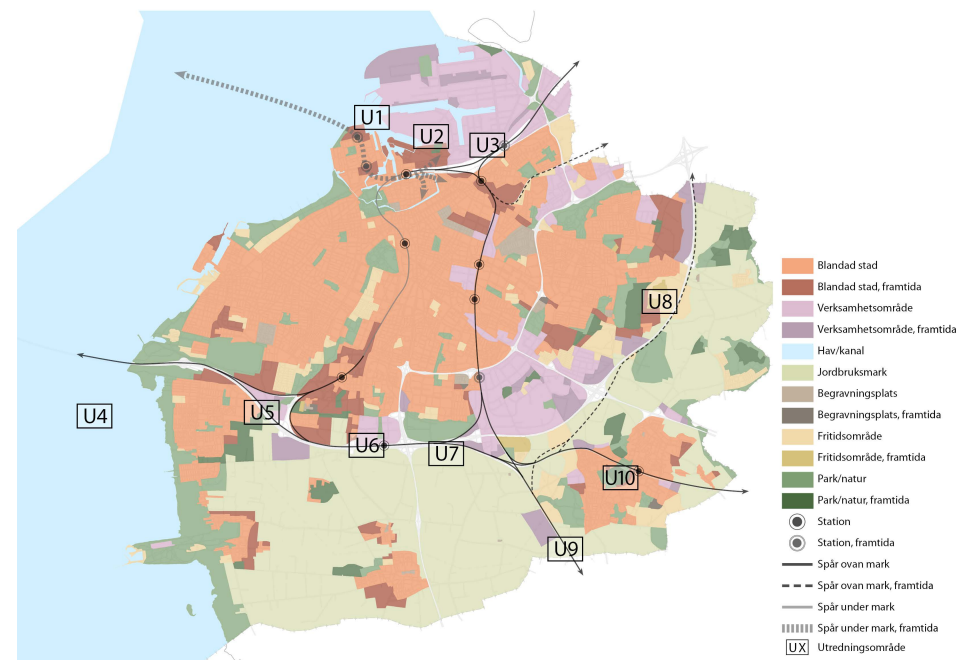
Å andra sidan kan minskad mänsklig kontakt skapa alienation, spä på segregation och bidra till ökade motsättningar mellan olika grupper. Arbetslöshet inom vissa yrkeskategorier samtidigt som behovet av arbetskraft inom andra branscher ökar är en annan möjlig konsekvens. Redan idag finns en stor efterfrågan på kompetenser som är svåra att möta inom ett flertal branscher verksamma inom teknik-, data- och digitaliseringsutvecklingen. Etablering av nya tekniker och branscher kommer att skapa ytterligare behov av tillgång till arbetskraft i Malmö. 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 att uppnå hållbara transporter, resurseffektiva och cirkulära byggnader, verksamheter 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 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, möjliggöra nya trafikkopplingar mellan närliggande områden och bidra till en stadsutveckling som drar nytta av ett framtida metrostationsläge. En utredning kopplat till dessa aspekter kommer att genomföras inom ramen för planeringen av Öresundsmetron.

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 säkerställs 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 bangårdens barriär. 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, lärande 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 vid Gottorpsvägens underfart under Yttre Ringvägen bör därför utredas. Utredningen ska även studera möjligheten till ytterligare bebyggelse i anslutning till stationsläget och ny markanvändning ska då ställas i relation till den befintliga jordbruksmarkens värden. Hur framtida bebyggelse kan integreras med det gröna stråk som går genom platsen är en viktig förutsättning.

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 bör utredas och jordbruksmarkens värde ska då ställas mot en annan markanvändning.

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 att 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 – KVARNBY

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.

ANDRA PLANER OCH MÅL

GÄLLANDE FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANER

För tre områden i Malmö gäller fördjupade geografiska översiktsplaner. Dessa omfattar Nyhamnen, Södra Kirseberg och Östervärn, samt södra Hyllie. De fördjupade översiktsplanerna gäller parallellt med översiktsplanen och fördjupar ställningstaganden för respektive områden.

Arkitekturstaden Malmö är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som gäller för hela kommunens yta. För att veta översiktsplanens intentioner 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](#)

[Översiktsplan för södra Hyllie](#)

[Översiktsplan för Nyhamnen](#)

[Översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn](#)

FRÅN GLOBALA TILL LOKALA MÅL

Globaliseringen innebär att händelser och beslutsfattande i olika delar av världen får allt större betydelse lokalt. Malmö stad följer och utövar inflytande i de frågor som direkt eller indirekt påverkar staden och dess invånare. Detta avsnitt beskriver den målstruktur som översiktsplanen ingår i och olika globala, nationella och regionala mål som har relevans för översiktsplanen.

Målstruktur

Mål för hållbar utveckling formuleras på global, nationell, regional och kommunal nivå. Mål som formuleras på de olika nivåerna bryts ner och konkretiseras för att bli nåbara. Stadsbyggande och planering har en avgörande roll för möjligheten att nå en hållbar framtid. Nationella mål, planer och program som syftar till hållbar utveckling är därför grundläggande för översiktsplaneringen. Några viktiga målområden är miljö, klimat, natur, boende, transport- och infrastruktur, gestaltad livsmiljö, kulturmiljö, folkhälsa, friluftsliv, jämställdhet, funktionshinder och barns rättigheter. Flera av målområdena går in i varandra och överlappas av Agenda 2030. För ett antal av dessa mål finns även regionala mål och strategier.

På vilket sätt översiktsplanen beaktar ovan nämnda mål framgår av översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer, ett antal sektorsprogram kopplade till olika strategiområden i översiktsplanen samt *Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning*.

I följande avsnitt redovisas nationella och regionala mål samt 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. I översiktsplanens avsnitt *Strategier* redovisas kommunala mål, strategier och sektorsprogram som är kopplade till respektive strategiområde.

FN:s globala mål - Agenda 2030

Malmö stad har under lång tid arbetat med de olika dimensionerna av hållbarhet och Agenda 2030 kan sägas utgöra paraply för målsättningar i översiktsplanen. 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. 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. 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 och översiktsplanen.

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 av Malmö stad.

Läs mer:

[Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning](#)
[Agenda 2030 i Malmö](#)

Mål kopplade till livsmiljö och jämlikhet

En rad nationella mål stödjer en god livsmiljö och utvecklingen mot ett mer jämlikt samhälle. Detta är viktiga utgångspunkter för översiktsplanen. Det nationella målet för gestaltad livsmiljö som formulerades 2018 innebär att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle. Sveriges övergripande folkhälsomål är att skapa samhällliga 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 välmående.

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Det övergripande målet för friluftslivet är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen. Allemansrätten utgör en förutsättning för detta. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö.

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. I *Barnkonsekvensbedömning av översiktsplan för Malmö* görs en genomlysning av översiktsplanens inriktningar och påverkan på barns miljö och uppväxtvillkor.

År 2010 tillsattes en kommission för ett socialt hållbart Malmö och 2013 lade Kommissionen fram rapporten *Malmöns väg mot en hållbar framtid. Hälsa välfärd och rättvisa*. Utgångspunkten i rapporten var att alla Malmöbor ska ha förutsättningar för god hälsa på lika villkor. Slutsatserna i rapporten och de efterföljande uppdragen har lett till nya och fördjupade kunskaper om socialt hållbar utveckling med minskad ojämlikhet avseende hälsa i Malmö. Dessa är tillsammans med ovan nämnda målområden förutsättningar för Malmöns översiktsplanering. Under 2020 tillsatte kommunstyrelsen en Tillväxtkommission för att belysa vad som behöver göras för att fortsätta utveckla den ekonomiska tillväxten samtidigt som den är hållbar och inkluderar dem som idag står utanför arbetsmarknaden.

Läs mer:

[Malmökommissionen](#)
[Tillväxtkommissionen](#)
[Barnkonsekvensbedömning](#)
[Utvecklingsplan för arbetet med barnets rättigheter i Malmö stad](#)

Mål kopplade till klimat, samt gröna och blå strukturer

Fokus på hållbart stadsbyggande har funnits med i Malmö 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.

EU:s medlemsstater har förbundit sig 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. Målen har även brutits ner till regional nivå.

Läs mer: [Miljöprogram för Malmö stad](#)

Infrastruktur och transportpolitiska mål

Högklassig kollektivtrafik i, och förbättrade kollektivtrafikkopplingar mellan, de största städerna i Skåne är avgörande för hållbar pendling. Malmö, de sex andra skånska regionala kärnorna och Region Skåne enades 2015 om gemensamma utgångspunkter för infrastrukturplaneringen i Skåne, den så kallade *Skånebild*en.

En annan viktig regional utgångspunkt i arbetet med infrastruktur och kollektivtrafik är Region Skånes strategi för ett *Hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Strategin visar hur Skåne genom sina regionala förutsättningar inom transportsystemet kan bidra till att de globala och nationella målen uppnås. Innehållet i strategin konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet, exempelvis persontågsstrategi och trafikförsörjningsprogram.

Skånes samlade infrastrukturåtgärder samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen beskrivs i *Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033*. Hur järnvägsnätet och europavägarna ska underhållas och utvecklas beskrivs i *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*.

Läs mer:

[Skånebild](#)

[Hållbart transportsystem i Skåne 2050](#)

[Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033](#)

[Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033](#)

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen Committee är en samarbetsorganisation 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 inom samarbetsområdena 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 Trafikcharter](#)

Regional utvecklingsstrategi och Regionplan 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.

Regionplan för Skåne 2022–2040 är den första i sitt slag i Skåne. Planen är inte bindande, utan ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Översiktsplanens inriktning ligger i linje med regionplanens planeringsstrategier.

- Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
- Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Stärka Skånes relationer med omvärlden

Läs mer:

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

[Regionplan för Skåne](#)

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. Under 2021 justerades strukturplanen för att även inkludera Skurup som ny medlem i MalmöLundregionen. 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.

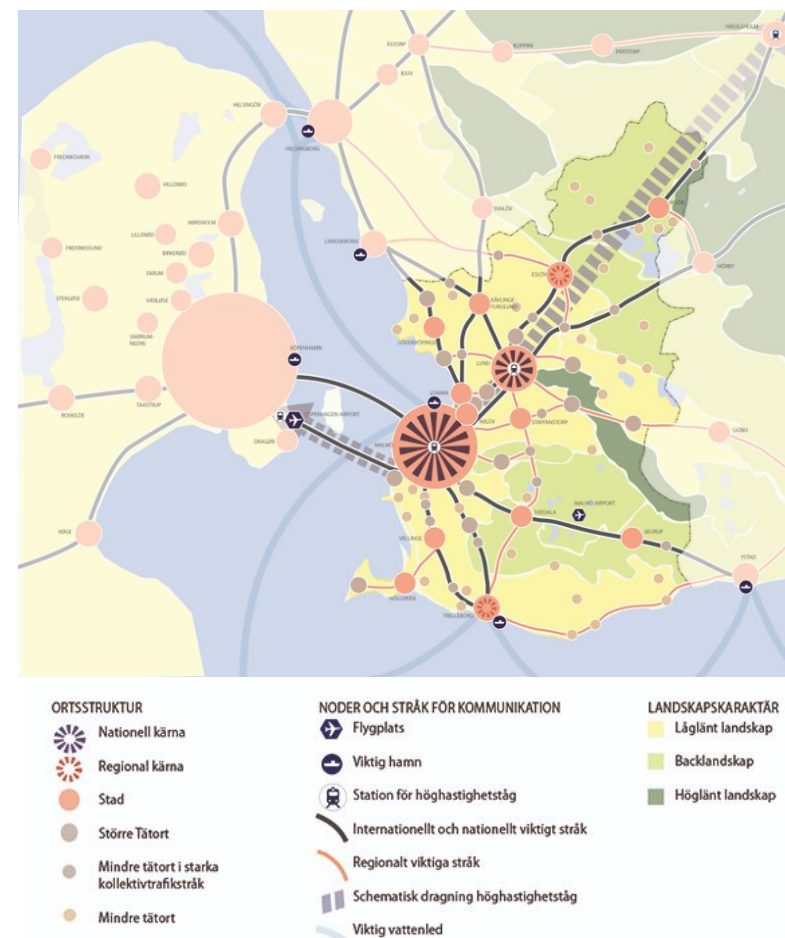
EN HÅLLBAR OCH SAMMANKOPPLAD STORSTADSREGION

- 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](#)



INNEHÅLL, FAQ & BEGREPP

ÖVERSIKTSPLANENS INNEHÅLL

Introduktion

Här finns ett politiskt förord, en sammanfattning av översiktsplanen, utvecklingsförutsättningar i Malmö samt resonemang kring genomförandet 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 halvmiljonstaden Malmö

Utblick bortanför översiktsplanens tidshorisont mot när Malmö kan komma att vara en halvmiljonstad.

Andra planer och mål

Här beskrivs förutsättningarna för hur översiktsplanen och planeringen förhåller sig till globala, nationella och regionala mål, planer och program.

Innehåll, FAQ & begrepp

Här finns svar på vanligt förekommande frågor om översiktsplanen och hjälp att förstå hur översiktsplanen är upplagd och kan användas.

Hållbarhetsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

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

Läs mer: [Hållbarhetsbedömning med miljökonsekvensbeskrivning](#)

Granskningsutlåtande

Här redovisas en sammanställning av samtliga yttranden som kom in under granskningsperioden. I utlåtandet är yttrandena sorterade tematiskt med svar angående hur synpunkten hanterats vidare i översiktsplaneprocessen.

Läs mer:

[Granskningsutlåtande](#)

[Samtliga yttranden](#)

[Länsstyrelsens granskningsyttrande](#)

FAQ

Vad är en 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.

Är översiktsplanen juridiskt bindande?

Nej, översiktsplanen är inte juridiskt bindande. Däremot vägleder den beslut för detaljplanering och bygglov som är juridiskt bindande.

Vilka ansvarar för översiktsplanen?

Översiktsplanen är kommunens viljeinriktning och den beslutas av kommunfullmäktige.

Hur länge gäller översiktsplanen?

Översiktsplanen har ett perspektiv på 20 år med en utblick mot Malmö som halvmiljonstad, vilket enligt prognoser kan hända någon gång under 2050-talet.

Översiktsplanen gäller dock bara tills en ny översiktsplan beslutas, vilket ska ske varje mandatperiod.

Hur ofta uppdateras översiktsplanen?

Översiktsplanen revideras en gång per mandatperiod, alltså ungefär vart fjärde år.

Hur kan jag påverka innehållet i översiktsplanen?

Under framtagandet av en översiktsplan ställs utkast av översiktsplanen ut under två perioder, samråd och granskning, för att ge medborgarna och andra aktörer möjlighet att tycka till om förslaget. Alla skriftliga synpunkter samlas in och redovisas i samrådsredogörelse respektive granskningsutlåtande.

Vad är huvudinriktningen för Malmös översiktsplan?

Malmös översiktsplan utgår från en hållbar utveckling och har tre prioriterade inriktningar:

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

Konkret innebär inriktningarna att Malmö ska växa huvudsakligen i stationsnära lägen och innanför Yttra Ringvägen med stort fokus på att minska fysiska och mentala barriärer, mer grönska och hållbara transporter.

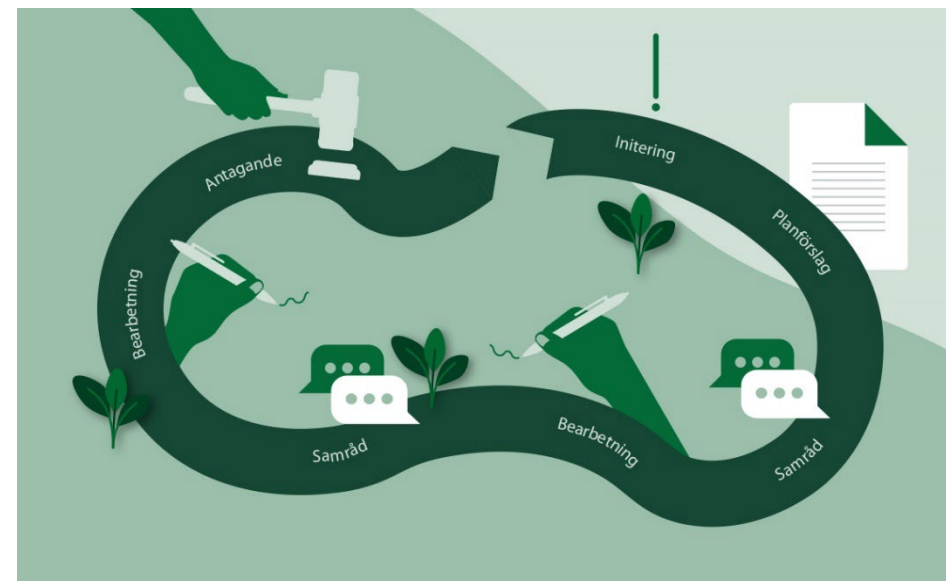
Hur läser jag ÖP/vilka delar består den av?

Se avsnitt *Översiktsplanens innehåll* ovan.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Varje kommun i Sverige ska enligt Plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden, samt den byggda miljön ska användas och utvecklas. Bestämmelserna i Plan- och bygglagen syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Översiktsplanen tas fram i flera steg med möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter på planförslaget i samrådsskedet och granskningsskedet, innan planen slutligen antas av kommunfullmäktige.



Översiktsplanens roll

Översiktsplanen är ett strategiskt och visionärt dokument som gäller för hela kommunen och ska säkerställa att det finns en handlingsberedskap för utvecklingen de kommande 20 åren. Översiktsplanen ska spegla den politiska majoritetens uppfattning och beslutas varje mandatperiod av kommunfullmäktige. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men den ligger till grund för efterföljande planeringsled och andra strategiska och långsiktiga beslut.

Översiktsplanen ska ange kommunens övergripande utvecklingsstrategi såväl som grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden. 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 väl fungerande bebyggelsestruktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Eftersom översiktsplanen är både visionär och strukturerande är den betydelsefull för flera olika aktörer. Det är genom översiktsplanen som kommunen redovisar den planerade utvecklingsinriktningen för medborgare, näringslivet och myndigheter.

Översiktsplanering i Malmö

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 då 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 under sommaren och hösten 2022 var den på granskning. Efter varje remissrunda har översiktsplanen justerats utifrån de synpunkter som kommit in. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige XXX.

SÄRSKILDA BEGREPP

Cirkulära lösningar är en form av kretslopp där så lite som möjligt av jordens resurser används och där olika typer av resurser återanvänds istället för att kasseras.

Civilsamhälle är en del av samhället som är oberoende av staten och näringslivet och består av organisationer och grupper som arbetar för samhällsnyttiga mål.

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

Funktionsblandning innebär olika typer av verksamheter och bostäder i närheten av varandra.

Grön tillväxt sker utan negativ påverkan på miljön. Det kan exempelvis innebära satsningar på hållbara lösningar som miljöteknik. Detta bidrar till att driva på den ekonomiska utvecklingen generellt och ökar därmed handlingsutrymmet för hållbar utveckling på alla plan.

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.

Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från naturens förmåga att lösa samhällsutmaningar.

Recipient kallas det vattendrag, sjö eller hav som avlopps- eller dagvatten leds till.

Resiliens innebär den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas.

Universell utformning innebär design av produkter, miljöer, program och tjänster så att dessa ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning.