

# **Budgetskrivelse 2027**

Tekniska nämnden



**Malmö stad**

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>Förändringar i omvärlden</b> .....	<b>6</b>
Osäkra ekonomiska förutsättningar.....	6
Stora klimatförändringar .....	7
Genomgripande demografiska förändringar.....	8
<b>Förändring och utveckling av nämndens verksamhet</b> .....	<b>9</b>
Teman.....	10
Strategisk markanvändning i en svag marknad .....	10
Utbyggd mobilitet i en växande stad.....	11
Mer grönska i en tätare stad.....	13
Sammanhållen gestaltning .....	14
Trygga och fungerande stadsmiljöer .....	15
Ökad tillgänglighet i stadens olika områden .....	16
Cirkulärt och klimatneutralt byggande .....	17
Geografier .....	18
Kommersiella hamnen.....	19
Nyhamnen .....	20
Centrum norr .....	22
Norr .....	23
Centrum väster .....	25
Väster .....	26
Centrum söder.....	27
Söder .....	28
Centrum öster.....	29
Öster.....	31
<b>Kommunbidrag</b> .....	<b>33</b>

Kommunbidrag Tekniska nämnden .....	38
<b>Riktade statsbidrag och övriga bidrag.....</b>	<b>40</b>
<b>Begäran om investeringsram.....</b>	<b>41</b>
Investeringsram.....	41

## **Bilagor**

*Bilaga 1: Bilaga 1a Beläggningskarta*

*Bilaga 2: Bilaga 1b Malmöexpressen-karta*

*Bilaga 3: Bilaga 1c Supercykelstråk-karta*

*Bilaga 4: Bilaga 1d Offentliga toaletter karta*

*Bilaga 5: Bilaga 1e Lekplatskarta*

*Bilaga 6: Bilaga 2 Underlag budgetskrivelse 2027 investeringar*

*Bilaga 7: Bilaga 3 Budget alla projekt per geografi 2027-2032*

*Bilaga 8: Bilaga 4 Budget alla projekt per kategori 2027-2032*

## Sammanfattning

Utvecklingen präglas av ekonomisk osäkerhet, låg tillväxt, hög arbetslöshet och ökad konkurrens om mark, resurser och investeringar. Samtidigt väntas stora klimatförändringar med värmeböljor, skyfall och vattenbrist ställa ökade krav på klimatanpassning, grönstruktur och robust infrastruktur. Malmö växer fortsatt men med förändrad demografi, där fler äldre, stora skillnader i livsvillkor och ökad konkurrens om stadens ytor påverkar planering och genomförande. För tekniska nämnden innebär detta ökade krav på prioriteringar, samordning, resurseffektivitet och långsiktig planering för att säkerställa fungerande, jämlika och hållbara stadsmiljöer

Tekniska nämnden utvecklar arbetssätt för att möta det mer osäkra ekonomiska läget och ökade genomförandekrav. Fokus ligger på tester, stegvis utbyggnad och förenklade lösningar för att öka kostnadseffektivitet och kvalitet. Samverkan mellan tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen stärks för att samordna investeringar och prioriteringar geografiskt.

Tekniska nämnden stärker rollen som strategisk markägare för att styra utvecklingen mot bostäder, verksamheter och hållbara livsmiljöer. Genom utvecklade markanvisningar, flexibla processer och ökad dialog med byggaktörer ska genomförandet förbättras även i en svag marknad. Mark används också för att stärka näringsliv, sysselsättning och långsiktig konkurrenskraft, samtidigt som bostadsförsörjningen ska möta stadens behov bostäder för studenter, äldre och hushåll med låga inkomster.

Arbetet för hållbar mobilitet fokuserar på att bygga ut kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och ett mer yteffektivt transportsystem. Genom Storstadspaketet genomförs stora investeringar i buss, cykel. Samtidigt ska biltrafikens utrymme minska till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik, vilket ställer krav på tydliga prioriteringar, styrmedel och samordning mellan lokala, regionala och nationella aktörer.

Arbetet med grönstruktur ska stärka biologisk mångfald, klimatanpassning och tillgång till rekreation i en tätare stad. Modellen 3–30–300 integreras i planering och genomförande, samtidigt som både kommunala och privata aktörer behöver bidra till mer grönska. Trädplantering, dagvattenhantering och utveckling av stadsnära natur prioriteras.

Utformningen av stadens offentliga miljöer ska bidra till attraktivitet, funktion och långsiktig hållbarhet. Gator, torg och parker ska utvecklas med hög kvalitet och en sammanhållen gestaltning där funktion, identitet och stadsliv vägs samman. Arbetet kräver tidig samordning mellan planering, gestaltning och genomförande samt tydliga avvägningar mellan kvalitet, resurser, drift och långsiktiga kostnader.

Tekniska nämnden arbetar med trygghet och säkerhet genom utformning, aktivering och förvaltning av stadens offentliga miljöer och infrastruktur. Fokus ligger på robusthet, framkomlighet och trygghet i ett förändrat klimat och säkerhetsläge. Samtidigt utvecklas arbetet mot välfärdsbrott, oseriösa

aktörer och problem kopplade till buller, delningsfordon och renhållning. Tidig dialog och kommunikation med invånare och näringsliv lyfts fram som viktiga för genomförandet av stadsutvecklingen.

Arbetet med tillgänglighet handlar om att skapa jämlika livsmiljöer genom offentliga rum, mobilitet och mötesplatser som fungerar för människor med olika förutsättningar. Universell utformning, barns rörelsefrihet och social tillgänglighet är centrala perspektiv. Genom stadsliv, arrangemang och mötesplatser ska trygghet, social sammanhållning och attraktionskraft stärkas, samtidigt som samverkan mellan flera nämnder krävs.

Tekniska nämnden ska minska klimatpåverkan genom cirkulärt och resurseffektivt byggande där bevarande, återbruk och utveckling av befintliga miljöer prioriteras framför nybyggnation. Klimatkrav integreras i markanvisningar, upphandlingar och genomförande samtidigt som elektrifiering, energieffektivisering och hållbara transporter utvecklas. Omställningen innebär ökade krav på samverkan och avvägningar mellan klimatnytta, kostnader och genomförbarhet.

Det rådande konjunkturläget speglas i nämndens budget. Intäktsprognosen för ex parkering, upplåtelse, avgälder läggs med försiktighet då inga faktorer pekar på någon större förändring de närmsta åren. Däremot finns, utöver omvärldsläget, osäkerhet kring moms på parkering, omvänd ordningslag, kostnader för färdtjänst, driftkonsekvenser av större förvärv som kan komma att påverka nämndens ekonomi.

Tekniska nämndens investeringsplan innefattar ökade behov i befintliga anläggningar och utbyggnad och förbättring av stadsmiljön med många pågående entreprenader. Detta innebär begäran om investeringsram på fortsatt hög nivå. För att kunna realisera planeringen begär tekniska nämnden totalt 1,4 mdkr i investeringsram för 2027.

# Förändringar i omvärlden

Här besvarar nämnden följande frågeställningar:

- Vilka viktiga beslut, händelser och förändringar i omvärlden förväntas påverka nämndens verksamhet under 2027 och framåt, samt på vilket sätt?
- Vilka förändringar ser nämnden behov av i Malmö stad som helhet som skulle möjliggöra förbättringar i den egna verksamheten? Hur kan nämnden bidra till att underlätta måluppfyllelsen och/ eller minska nettokostnaderna för Malmö stad som helhet?

Detta kapitel baseras på Malmö stads omvärldsanalys *Utblick Malmö*, som tas fram i en förvaltningsövergripande process och består av både trendanalys och aktuell statistik. Underlaget används som gemensam utgångspunkt för planering och budgetarbete, med fokus på faktorer i omvärlden som påverkar stadens verksamheter på kort och medellång sikt.

## Osäkra ekonomiska förutsättningar

Den ekonomiska konjunkturen präglas fortsatt av låg tillväxt, hög arbetslöshet och stor osäkerhet i omvärlden. I Malmö är arbetslösheten särskilt hög jämfört med riket, även om tecken på återhämtning syns inför 2027. En förväntad ökning av BNP, sänkta räntor och expansiv finanspolitik kan bidra till ökad konsumtion, men hushållen är fortsatt försiktiga, vilket dämpar återhämtningstakten. Samtidigt präglas utvecklingen av globala osäkerheter i kombination med växande socioekonomiska skillnader med konsekvenser för arbetsmarknad och hälsa.

I Skåne och Malmö syns en gradvis återhämtning i näringslivet, med ökande sysselsättning i vissa branscher samtidigt som byggsektorn är pressad och bostadsmarknaden präglas av högt utbud och dämpad prisutveckling. Arbetslösheten minskar långsamt men ligger fortsatt på en hög nivå i Malmö, där skillnader mellan olika grupper kvarstår och riskerar att förstärkas. Stora infrastruktursatsningar, som utvecklingen av Copenhagen Airport och Fehmarn Bält-förbindelsen, bidrar samtidigt till att stärka Malmös integration i en växande arbetsmarknadsregion i norra Europa.

För tekniska nämnden innebär detta ett fortsatt osäkert läge där konjunktursvängningar, särskilt i byggsektorn, påverkar genomförandet av investeringar och exploateringar. Den svaga utvecklingen i byggsektorn, i kombination med hushållens försiktiga konsumtion och ett högt utbud på bostadsmarknaden, dämpar genomförandet av stadsutveckling. Samtidigt ökar konkurrensen om mark och resurser.

Globalt överstiger efterfrågan på mark för bland annat jordbruk, energi, bebyggelse och klimatåtgärder tillgången på produktiv mark. I Skåne är konkurrensen om jordbruksmarken stor, då den både är central för livsmedelsförsörjningen och samtidigt attraktiv för stadsutveckling i växande

städer. Detta förstärker behovet av tydliga prioriteringar i planering och genomförande

Återhämtningen i näringslivet innebär samtidigt att efterfrågan på infrastruktur och välfungerande stadsmiljöer kvarstår eller ökar. Detta ställer krav på ett robust och välfungerande transportsystem, samtidigt som konkurrensen om investeringar, etableringar och arbetskraft mellan städer ökar.

I ett läge med fortsatt hög arbetslöshet i Malmö och tydliga skillnader mellan grupper, samtidigt som ekonomisk osäkerhet påverkar hushållens beteenden, behöver planering och prioriteringar säkerställa tillgänglighet och funktion i hela staden. Det ställer krav på att investeringar och åtgärder upprätthåller grundläggande funktioner i stadens offentliga miljöer och infrastruktur, samtidigt som resurser används effektivt och bidrar till att motverka ojämlika livsvillkor.

## **Stora klimatförändringar**

Klimatförändringarna väntas få en allt större betydelse för tekniska nämndens verksamheter framöver. I Sverige och Skåne märks klimatförändringarna genom en ökad frekvens av värmeböljor, skyfall, översvämningar och längre perioder av torra. Utvecklingen innebär även en ökad risk för påverkan på samhällsfunktioner till följd av exempelvis vattenbrist. Detta medför ökade krav på klimatanpassning av stadens offentliga rum, grönstruktur samt väg- och kustinfrastruktur, både för att hantera akuta händelser och minska sårbarheten i stadens system.

Detta sker i ett läge där minskningen av växthusgasutsläpp har avstannat och utvecklingen av skyddad natur är begränsad.

Samtidigt ökar trycket på naturresurser och ekosystem. Förlust av biologisk mångfald och försämrade ekosystemtjänster, vid exploatering, påverkar stadens förmåga att hantera klimatrelaterade risker. Naturbaserade lösningar i parker och med träd, dagvattenlösningar och annan blågrön infrastruktur, får därmed en allt viktigare roll i stadsutvecklingen. Dessa lösningar bidrar både till klimatanpassning och till att skapa värden kopplade till hälsa, rekreation och livskvalitet, vilket är centralt utifrån ett rättighetsbaserat perspektiv och Malmöbornas likvärdiga tillgång till stadens miljöer.

Utvecklingen påverkas även av förändrade regelverk och politiska inriktningar, där exempelvis EU:s naturrestaureringslag innebär ökade krav på att bevara och utveckla grönområden i urbana miljöer. Detta ställer krav på prioriteringar och avvägningar mellan olika intressen, där klimatanpassning, biologisk mångfald, exploatering och sociala värden behöver hanteras samlat.

Parallellt pågår en omställning av energisystemet, där ökad elektrifiering och ett växande energibehov, i kombination med kapacitetsutmaningar i södra Sverige, kan påverka stadens utveckling och drift av teknisk infrastruktur. En robust energiförsörjning blir därmed en viktig förutsättning

för att upprätthålla funktionalitet och tillgänglighet i stadens system.

Sammantaget innebär utvecklingen ökade krav på samordning, långsiktighet och ett effektivt resursutnyttjande i stadens planering och genomförande. För att möta dessa utmaningar behöver klimatanpassning, resurseffektivitet och ekologiska värden integreras i såväl investeringar som drift, i nära samverkan mellan stadens nämnder och bolag. Detta skapar förutsättningar för att både stärka måluppfyllelsen och bidra till en mer kostnadseffektiv utveckling för Malmö stad som helhet.

## Genomgripande demografiska förändringar

Malmöns befolkning fortsätter att öka, men i en lägre takt än tidigare prognoser. Samtidigt förändras befolkningens sammansättning, med mindre barngrupper och en kraftig ökning av antalet äldre, särskilt personer över 80 år. Medellivslängden har ökat under lång tid, vilket förstärker utvecklingen mot en åldrande befolkning. Migrationen bidrar fortsatt till befolkningstillväxten, men minskad inflyttning skapar osäkerhet kring den framtida utvecklingen. Sammantaget innebär detta, i kombination med ambitionen om en tätare och mer funktionsblandad stad, ett ökat tryck på markanvändningen och en komplex konkurrens om stadens ytor med hög påverkan på tekniska nämndens fortsatta arbete.

En växande befolkning med förändrade behov kräver fler och mer varierade offentliga miljöer, såsom torg, parker och andra rekreativa ytor. Samtidigt har grönytan per invånare minskat, vilket förstärker trycket på stadens ytor. Urbaniseringens mönster, där tillväxt sker både i Malmö och i omkringliggande kommuner, påverkar efterfrågan på tillgänglighet, mobilitet och kommunala funktioner. Detta ökar behovet av tydliga avvägningar mellan olika intressen, där ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter behöver vägas samman.

Inkomstskillnaderna i Malmö är fortsatt betydande och högre än i riket, samtidigt som skillnaderna mellan stadens områden är stora. Trångboddheten har minskat men ligger fortfarande över rikets nivå. Sammantaget visar detta att ojämlika livsvillkor kvarstår.

Skillnader i livsvillkor i Malmö tar sig också uttryck i hälsa och utbildning. Medellivslängden är lägre än i jämförbara storstäder och andelen elever som uppnår gymnasiebehörighet är lägre än i riket. Tillgången till trygga och tillgängliga offentliga miljöer, mötesplatser och möjligheter till en meningsfull fritid är viktiga delar i att möta malmöbornas behov.

I kombination med en åldrande befolkning påverkar detta efterfrågan och ställer krav på en strategisk och långsiktig lokalförsörjnings- och stadsbyggnadsprocess. Det förutsätter tidig samverkan, gemensamma prioriteringar och en sammanhållen exploateringsprocess där stadens resurser används mer kostnadseffektivt.

# Förändring och utveckling av nämndens verksamhet

Här besvarar nämnden följande frågeställning:

- Vilka verksamhetsförändringar, effektiviseringar eller kvalitetsutveckling pågår eller planeras inom nämnden framöver? Beskriv även förändrade arbetssätt och/eller samarbete med andra som leder till förbättrad kvalitet och/eller minskade kostnader.

Staden står inför en omställning där minskade intäkter, ökade kostnader och marknaden samt osäkerhet kring byggandet påverkar planering och resursbehov.

Nämnden utvecklar därför arbetssätt och former för genomförande för att öka effektivitet och kvalitet i verksamheten. Arbetet inriktas på tester, förenklat utförande och stegvis utbyggnad som möjliggör ett mer kostnadsmedvetet genomförande och bättre underlag för prioriteringar.

Arbetssätten skiljer sig åt beroende på syfte. Tester används för att pröva lösningar i mindre skala och skapa underlag inför val av permanent utformning. Förenklat utförande innebär att permanenta åtgärder genomförs snabbare och mer kostnadseffektivt. Utbyggnad i flera steg innebär att åtgärder genomförs successivt, där en enklare lösning eller reglering kan utgöra ett första steg som senare kompletteras.

Tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen ska samverka för att identifiera prioriterade geografiska områden där gemensamma insatser och samordnad planering kan bidra till ett mer effektivt resursutnyttjande och ökad kvalitet i genomförandet.

Sammantaget ska nämndens inriktning och samverkan kring prioriterade geografiska områden bidra till fler åtgärder, lägre investeringsvolym och ett mer effektivt användande av stadens resurser, utifrån nämndernas gemensamma förståelse för stadens utveckling, behov och förutsättningar.

Tekniska nämnden står inför ett ökat kompetensförsörjningsbehov kopplat till genomförandefasen i stora investeringar, förändrade marknadsförutsättningar samt nya krav inom säkerhet, myndighetsutövning och näringslivssamverkan. Det kommande uppdraget med ansvar för omvänd ordningslag och serviceinriktad myndighetsutövning innebär ett betydande resursbehov och ställer höga krav på kompetens inom genomförande, drift, samordning, uppföljning och upphandling.

Samtidigt är det prioriterat att utveckla arbetssätt, digitalisering och AI samt stärka relationerna med näringslivet genom ökad samverkan, tidig dialog och tydlig kommunikation med invånare för att skapa förståelse, legitimitet och förtroende för stadens arbete.

## Teman

Följande kapitelstycke beskriver den samlade inriktningen för tekniska nämndens arbete med utgångspunkt i de tematiska bokslut angivna i nämndens styrmodell.

1. Fastighetsrapport
2. Trafik- och mobilitetsbokslut
3. Bokslut för grönska och träd
4. Bokslut för gestaltning av Malmö stadsmiljö
5. Trygghets- och säkerhetsbokslut
6. Bokslut för mänskliga rättigheter
7. Klimatbokslut.

Utifrån dessa bokslut konkretiseras arbetet i ett antal prioriterade inriktningar. Det omfattar modellen 3–30–300 för ökad grönska, ett mer yteffektivt transportsystem samt cirkulärt och klimatneutralt byggande. Transportsystemet utvecklas bland annat genom storstadspaketets kollektivtrafiksatsningar, som också är en förutsättning för bostadsbyggande. Temana speglar hur dessa perspektiv behöver integreras i genomförandet, där avvägningar mellan funktion, kvalitet, resurseffektivitet och långsiktig hållbarhet är centrala för att säkerställa en sammanhållen och genomförbar stadsutveckling.

## Strategisk markanvändning i en svag marknad

Tekniska nämnden utvecklar rollen som strategisk markägare, där stadens markinnehav och verktyg som markanvisning, tomträtt, arrende och förvärv och försäljning av mark används för att styra utvecklingen mot bostäder, verksamheter och levande, hållbara livsmiljöer.

Nämnden stärker arbetet med att identifiera och säkra mark för stadens långsiktiga utveckling i enlighet med översiktsplanens prioriterade inriktningar. Det innebär att mark används för att möjliggöra en nära, tät, grön och funktionsblandad stad, som stärker Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning samt utvecklar staden som kulturell och demokratisk livsmiljö.

Arbetet inriktas på att öka genomförandet genom utvecklade plan- och exploateringsprocesser, bland annat genom att pröva arbetssätt som kan bidra till kortare ledtider, mer flexibla detaljplaner och markanvisningar i flera steg. Samtidigt stärks dialogen med byggaktörer för att anpassa projekten till marknadens förutsättningar och öka sannolikheten för genomförande. Det omfattar även prövning av markanvisning efter färdig detaljplan och arbetssätt som sänker trösklarna för deltagande och förbättrar förutsättningarna för genomförbara projekt.

Markanvisning och tomträtt används mer aktivt för att främja innovativa byggaktörer, ickekommersiella aktörer och aktörer som bygger för egen förvaltning, som agerar långsiktigt och som tar ansvar för närområdet. Detta omfattar pilotprojekt för förtätning på tomträtt samt ett mer aktivt arbete med

att tillgängliggöra byggklar mark, även i svagare marknadslägen. Därigenom används stadens rådighet över marken för att upprätthålla byggandet och styra stadsutvecklingens inriktning. Under 2027 påbörjas en revidering av markanvisningspolicyn, i samband med vilken även stadens riktlinjer för exploateringsavtal ses över.

Mot bakgrund av en svag bostadsmarknad med låg byggtakt ska nämnden genom en aktiv och flexibel markpolitik styra bostadsförsörjningen mot stadens långsiktiga behov och samtidigt upprätthålla en tillräcklig byggnationstakt. Särskilt fokus läggs på bostäder för studenter och äldre samt behovsbedömda bostäder enligt till exempel SoL och LSS. Detta förutsätter en gemensam prioritering mellan tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden, där exploateringsprojekt och detaljplaner samordnas för ökad genomförbarhet och för att möjliggöra följdinvesteringar. Arbetet omfattar årliga prioriteringar av uppstart av exploateringsprojekt och detaljplaner samt uppföljning av plan- och byggrättsreservens aktualitet och genomförbarhet.

Tekniska nämndens verktyg för att motverka segregation är dels att skapa ett blandat bostadsbyggande, dels att bygga bort barriärer och att verka för goda livsmiljöer i hela staden. Tekniska nämnden ska därför särskilt prioritera satsningar i socioekonomiskt svaga områden.

För verksamheter ska marken användas strategiskt för att möjliggöra etableringar och stärka en varierad och robust näringslivsstruktur. I ett läge med ökad konkurrens om mark och växande efterfrågan blir tillgången till rätt typ av mark en avgörande förutsättning för företagets etablering, expansion och stadens långsiktiga konkurrenskraft. Detta omfattar både ny mark och utveckling av redan ianspråktagen mark, inklusive ytor för industri, logistik och energiproduktion. Därför ställs det särskilda krav på nära dialog med verksamheter för att säkerställa att mark prioriteras utifrån faktiska behov och används där den ger störst effekt i form av sysselsättning, omställning och långsiktigt värdeskapande. Arbetet förutsätter samarbete mellan flera nämnder, främst stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen, samt dialog verksamheter.

Nämnden prioriterar förvärv av strategiska fastigheter och byggnader. Arbetet för att förvalta och hyra ut den typen av byggnader utvecklas för att vid behov kunna genomföra fler förvärv.

## **Utbyggd mobilitet i en växande stad**

Tekniska nämnden utvecklar stadens mobilitet genom samordnade investeringar i kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och stadsutveckling. Inom Sverigeförhandlingens storstadsavtal i Malmö byggs nya kollektivtrafikstråk och cykelåtgärder ut parallellt med ett omfattande bostadsåtagande. Inom ramen för Storstadspaketet genomförs kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder för buss och cykel. Åtgärderna förbättrar framkomligheten för kollektivtrafik och cykel och ökar kapaciteten i transportsystemet. Under kommande år ökar genomförandetrycket inom storstadspaketet. Det finns ett ökat behov av resurser för upphandling med genomförandekompetens.

Samtidigt utreds framtida spårbunden kollektivtrafik ovan och under mark.

För att nå stadens klimatmål behöver växthusgasutsläppen från vägtrafiken minska med omkring 65 procent till 2030, vilket förutsätter en snabb omställning där flera åtgärder genomförs parallellt. Det kräver elektrifiering av fordonsflottan, utbyggd laddinfrastruktur, att en större andel av resorna sker med gång, cykel och kollektivtrafik, mer effektiva godstransporter samt utbyggnad av ett storskaligt system för delad mobilitet.

Elektrifieringen av den lokala busstrafiken, där hela fordonsflottan är eldriven 2027, bidrar till minskad klimatpåverkan och förbättrad stadsmiljö. Utvecklingen av Malmöpendeln och stärkta regionala kopplingar stärker samtidigt kollektivtrafikens tillgänglighet och robusthet. I takt med att Malmö och kranskommunerna växer ökar även inpendlingen, vilket ställer högre krav på kapacitet i både lokal och regional kollektivtrafik samt på ett väl fungerande vägnät. Samtidigt byggs cykelinfrastrukturen ut genom bland annat fem supercykelstråk, som inleds med enklare lösningar i befintliga stråk och successivt byggs om till permanenta och högkvalitativa stråk. Arbetssättet möjliggör snabbare utbyggnad och tidiga förbättringar för cyklister.

En central del i arbetet är att använda stadens ytor mer effektivt genom att ge större utrymme till gång, cykel och kollektivtrafik och minska utrymmet för biltrafik. Detta kräver en mer offensiv användning av styrmedel. Motortrafik leds bort från centrum och en lugnare innerstad utvecklas med färre barriärer för fotgängare och cyklister. Parkering på allmän plats anpassas efter behov i olika delar av staden och samordnas med berörda förvaltningar och bolag för att i första hand möjliggöra parkering på kvartermark. Trafikreglering används som ett snabbt och kostnadseffektivt verktyg och kombineras med test- och pilotprojekt, till exempel på Möllevången och Rådmanavången, där erfarenheter används för att utveckla arbetssätt och skala upp åtgärder. Åtgärderna innebär samtidigt avvägningar mellan olika intressen, där framkomlighet för biltrafik i vissa fall minskar till förmån för mer yteffektiva trafikslag. Arbetet omfattar också fler skolgator och en successiv utvidgning av 30-zoner.

Parallellt stärks trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet utifrån principer som 8–80-staden, där stadsmiljöer utformas för människor i alla åldrar, och universell utformning, med särskilt fokus på barns rörelsefrihet. Lägre hastigheter, bullerdämpande åtgärder och förbättrade stadsmiljöer minskar störningar och ökar tryggheten. Samtidigt innebär omfördelningen av trafik att belastningen ökar på det övergripande vägnätet. Inre Ringvägen är redan hårt belastad i rusningstid och behöver kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Det utgör en central kapacitetsfråga där ytterligare belastning riskerar att påverka framkomligheten i hela staden.

Ökade regionala och internationella trafikflöden ställer ökade krav på kapacitet i järnvägssystemet och på samordning mellan gods- och persontrafik. Malmö bangård närmar sig sitt kapacitetstak, vilket innebär behov av fortsatta kapacitetsförstärkningar.

Genomförandet av mobilitets- och kollektivtrafikåtgärder förutsätter nära samverkan mellan tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden, Region Skåne, Trafikverket och näringslivet. Trafik- och mobilitetsplanen, med färdmedelsmål till 2040 och planerad behandling i kommunfullmäktige 2026, ligger till grund för genomförandet. Gemensamma prioriteringar krävs för att använda resurser effektivt och skapa ett sammanhållet transportsystem. Samordning över tid och mellan aktörer möjliggör rätt investeringsordning, säkerställer kapacitet och ger större effekt, särskilt i gränssnittet mellan lokal, regional och nationell infrastruktur.

## **Mer grönska i en tätare stad**

Arbetet med att stärka stadens grönstruktur utgår från miljöprogrammet och färdplanen för mer natur, i linje med översiktsplanens inriktning om en tätare och grönare stad. Införandet av 3–30–300 tydliggör ambitionsnivån i genomförandet och innebär att grönska behöver integreras mer systematiskt i planering, investeringar och förvaltning av stadens offentliga miljöer. För att nå målsättningarna behöver även privata fastighetsägare inkluderas i arbetet med att stärka grönstruktur och öka grönskan i den täta staden, vilket ställer ökade krav på prioriteringar och genomförande i hela stadsutvecklingsprocessen. Markanvisningspolicyn och dialoger med fastighetsägare är två verktyg för att öka grönskan på kommunal respektive privat mark.

Tekniska nämndens fastighetsägande kan användas för att omvandla och tillskapa nya gröna miljöer som stärker biologisk mångfald, ökar tillgången till närrekreation och bidrar till klimatanpassning. Detta omfattar även utveckling av tätortsnära skog och stadsnära natur som stärker tillgången till större sammanhängande gröna miljöer i staden. Samtidigt ska de gröna ytornas kvalitet stärkas genom naturvårdsinriktad skötsel och insatser för ökad biotopvariation. Lekotoper kommer att prioriteras av nämnden där urbana ekosystemtjänster och platser för lek kan samexistera.

I en tätare stad uppstår målkonflikter där grönska, exploatering och mobilitet behöver vägas samman inom begränsade ytor. Arbetet med att stärka den urbana grönstrukturen fortsätter och kompletteras med en kompensationsmodell för träd som fälls vid exploatering och infrastrukturprojekt. Utgångspunkten är att bevara träd och ersätta förlorad krontäckning genom nyplantering eller ekonomisk kompensation för att kunna förstärka på annan plats. Arbetet omfattar även riktade trädplanteringar i områden med låg krontäckning och där det finns risk för höga temperaturer.

Genom exploateringsprocessen har nämnden en central roll i genomförandet. I den kommande översiktsplanen konkretiseras 3–30–300 genom geografiskt anpassade målsättningar, vilket innebär att arbetet integreras i planeringen med fokus på att stärka grönstrukturen där behoven är som störst.

För att öka antalet träd och grönska i staden snabbare kan tillfälliga lösningar på hårdgjord yta användas, samtidigt som insatser utvärderas

inför mer permanenta åtgärder och arbetssätt för mellan användning utvecklas. Omfördelning av ytor i gaturummet, exempelvis genom att ersätta parkeringsplatser med trädplantering, är en del av detta arbete för att långsiktigt stärka grönstrukturen. Att plantera mindre trädstorlekar i syfte att öka mängd och utplanteringstakt är ytterligare ett tillvägagångssätt som prioriteras av tekniska nämnden. Möjligheterna påverkas samtidigt av befintlig infrastruktur i marken, vilket kan medföra begränsningar och ökade kostnader.

Naturbaserade lösningar integreras i gator, parker och torg genom trädplantering, vegetation, genomsläppliga ytor och nedsänkta ytor som kan fungera som vattenmagasin vid stora regn. Detta bidrar till att minska stadens sårbarhet för skyfall och översvämningar samt stärka biologisk mångfald och sociala värden i stadsmiljön.

Vattenkvaliteten i Malmö, liksom Malmöbornas möjlighet att använda vattnet, behöver i ökad utsträckning påverka utformningen av allmän platsmark. Detta innebär att ytor för naturbaserade reningsanläggningar prioriteras och att dagvattenreningen ökar. I den befintliga, centrala staden är förutsättningarna begränsade, vilket kräver tydliga avvägningar och utvecklade arbetssätt för att Malmöborna ska kunna bada. En ökad andel grönyta bidrar till förbättrad dagvattenkvalitet, och att varje projekt bidrar till detta är samhällsekonomiskt motiverat.

## **Sammanhållen gestaltning**

Utformningen av Malmös offentliga miljöer är central för stadens attraktivitet, funktion och långsiktiga hållbarhet. Tekniska nämnden ansvarar för att utveckla gator, torg och parker med hög kvalitet, där gestaltning och funktion samspelar för att skapa trygga, tillgängliga och hållbara stadsmiljöer.

För att uppnå detta behöver stadens offentliga rum utvecklas med en tydlig helhet där funktion, form och långsiktighet vägs samman. Det innebär att stadsmiljöer ska utformas med omsorg och en sammanhållen gestaltning i hela staden, fungera i människors vardag och bidra till ett levande stadsliv, samtidigt som de tar tillvara platsens identitet och stärker sammanhang mellan platser och stråk.

Det innebär också att offentliga rum behöver prioriteras tidigt i stadsutvecklingsprocesser och utformas så att de bjuder in till användning, möten och aktivitet över tid. I en växande och förtätad stad ökar samtidigt komplexiteten, när fler funktioner och behov ska rymmas inom begränsade ytor, vilket ökar konkurrensen om stadens utrymme. Det ställer krav på tydliga avvägningar mellan olika intressen och på att kvalitet i stadsmiljön prioriteras.

Genomförandet sker i nära samverkan med stadsbyggnadsnämnden och andra berörda nämnder, där planering, gestaltning och genomförande behöver hänga samman från detaljplan till färdig stadsmiljö. Detta ställer krav på gemensamma ställningstaganden i tidiga skeden och att stadens

gestaltungsriktningar tillämpas samordnat i planering och genomförande.

Samtidigt behöver stadsmiljöerna utvecklas med ett långsiktigt perspektiv där natur, material och resurser hanteras med omsorg. Gröna och blå värden behöver integreras i stadens rum, och material och utformning ska bidra till hållbara och cirkulära lösningar som kan anpassas och utvecklas över tid.

Att utveckla stadsmiljöer med hög och jämn kvalitet innebär ökade krav på resurser, prioriteringar och samordning i genomförandet. Val av material, utformning och ambitionsnivå påverkar både investeringskostnader och framtida drift, vilket behöver hanteras i stadens ekonomiska planering genom tydliga avvägningar mellan kvalitet, livslängd och kostnad.

## **Trygga och fungerande stadsmiljöer**

Tekniska nämnden bidrar till trygghet och säkerhet genom utformning, förvaltning och aktivering av stadens offentliga miljöer, infrastruktur och anläggningar. När det offentliga rummet aktiveras skapas förutsättningar för möten, delaktighet och en mer inkluderande stad där fler kan ta plats på lika villkor, vilket stärker användningen av stadens miljöer. Möten mellan människor med olika bakgrund bidrar till ökad förståelse, tillhörighet och ett gemensamt ansvar och identitet kring Malmö. Detta behöver samspela med en genomtänkt fysisk utformning som främjar orienterbarhet, överblick samt trafiktrygghet och säkerhet.

Säkerhet och beredskapsfrågorna är fortsatt prioriterade. Stadens fysiska strukturer behöver samtidigt vara robusta och fungera vid störningar, kriser och i ett förändrat omvärldsläge. Det ställer krav på att drift, underhåll och investeringar planeras långsiktigt, där framkomlighet, motståndskraft och tillgång till grundläggande funktioner säkerställs, till exempel vid driftstörningar, extremväder och vinterförhållanden. Detta är en förutsättning för att stadens miljöer ska kunna användas och upplevas som trygga över tid.

I en tätare stad med mer varierade gaturum ökar komplexiteten i drift och underhåll. Det ställer krav på anpassade arbetssätt, utrustning och prioriteringar samt tydligare samordning mellan utformning, investering och drift för att säkerställa funktion, tillgänglighet och trygghet.

Inom bygg- och anläggningsverksamheten har nämnden en central roll i att säkerställa att offentliga medel används korrekt och att oseriösa aktörer inte ges utrymme. Kravställning, uppföljning och kontroll i upphandlingar och avtal behöver därför utvecklas för att motverka välfärdsbrott och arbetslivskriminalitet, särskilt inom riskutsatta branscher.

Att utveckla arbetssätten och stärka relationerna med näringslivet genom ökad samverkan och dialog med invånare är prioriterat. Genomförandet av stadsutvecklingsprojekt ställer ökade krav på tidig och tydlig kommunikation, både genom digitala och fysiska dialogformer. Det är viktigt för att skapa förståelse, legitimitet och förtroende för stadens arbete.

Tekniska nämnden bedriver ett aktivt påverkansarbete för att förbättra förutsättningarna att genomföra beslut och utveckla stadens miljöer. I dag begränsas detta i flera fall av externa regelverk, otydlig ansvarsfördelning och bristande rådighet, vilket påverkar arbetet med trygghet, mobilitet och stadsmiljö.

Påverkansarbetet fokuserar på tre prioriterade frågor: behov av förändrad lagstiftning för att hantera buskörning och buller, där nuvarande regelverk begränsar möjligheten att identifiera och sanktionera överträdelser; en mer ändamålsenlig styrning av delningsfordon på allmän platsmark; samt utvecklade modeller för ansvar och finansiering inom renhållning för att säkerställa en ren och trygg stadsmiljö.

## **Ökad tillgänglighet i stadens olika områden**

Tekniska nämndens arbete bidrar till att säkerställa tillgängliga och jämlika livsmiljöer genom hur stadens offentliga miljöer, transportsystem och mötesplatser planeras, utvecklas, aktiveras och förvaltas. Tillgänglighet handlar både om fysiska, sociala och ekonomiska förutsättningar, där faktorer som avstånd, kostnader och upplevd otrygghet påverkar människors möjligheter att ta del av stadens olika funktioner eller resurser.

Offentliga rum aktiveras genom stadsliv, mötesplatser, besöksmål och arrangemang för att stärka trygghet, attraktivitet och social sammanhållning. Strategiska platser som Folkets Park, Katrinetorp och Torup bidrar till rekreation, kultur och regional attraktionskraft samtidigt som de stärker jämlik tillgång till stadens resurser och skapar levande stadsmiljöer. Genom användning och aktivering av stadens miljöer kan investeringar skapa större värden, stärka stadens attraktionskraft och bidra till hållbar tillväxt.

Tekniska nämnden har kartlagt befintliga och potentiella arrangemangsplatser i Malmö för att identifiera behov av investeringar och utveckling av mötesplatser och evenemangsmiljöer. Syftet är att stärka stadsliv, attraktivitet och tillgången till mötesplatser för Malmöbor och besökare. Nämnden kommer även att utreda arrangemangsplatser för upp till 1000 besökare samt prioritera framtida utbyggnad av arrangemangsplatser.

I planering och genomförande innebär detta att stadens miljöer behöver utformas utifrån principer om universell utformning, så att de fungerar för människor med olika förutsättningar från början. Det omfattar även ett ökat fokus på barns rörelsefrihet, tillgång till aktiviteter och möjligheten att delta i stadens vardagsliv, där trygga, sammanhängande och vistelseorienterade miljöer är centrala.

Arbetet konkretiseras i ett antal prioriterade satsningar. Malmö möts stärker demokratin genom att främja dialog, delaktighet och engagemang i stadens utveckling, vilket bidrar till att fler perspektiv tas tillvara i planering, aktivering och utformning av stadens miljöer. Erfarenheter från utveckling av barnstadsdelen i norra Sofielund tas tillvara för att utveckla miljöer som

stärker barns rörelsefrihet och självständighet. Inom projektet Samling för tillgängliga livsmiljöer utvecklas arbetssätt, kunskap och strukturer för att långsiktigt stärka tillgängligheten i stadens offentliga miljöer.

Arbetet med tillgänglighets- och funktionsrättsfrågor är ett stadsövergripande ansvarsområde som bedrivs långsiktigt i samverkan inom staden, tillsammans med funktionsrättsorganisationer och Malmöbor med funktionsnedsättningar.

Projektet genomförs av funktionsstödsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och servicenämnden under 2026 och lägger grunden för det fortsatta arbetet från 2027. Fokus ligger på att utveckla information om tillgänglighet i stadens offentliga miljöer samt att följa upp och revidera material och arbetssätt kopplade till universell utformning i samhällsbyggnadsprocessen. Arbetet omfattar även utveckling av en långsiktig struktur för kompetensutveckling inom tillgänglighetsområdet.

Samverkan är en förutsättning för genomförandet. Arbetet bedrivs tillsammans med berörda nämnder och aktörer, där planering, investeringar och åtgärder behöver samordnas och utgå från lokala behov. Detta gäller särskilt i utvecklingen av torg och mötesplatser, där samordning mellan tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden, fritidsnämnden och kulturnämnden bidrar till mer träffsäkra och långsiktigt hållbara insatser.

## **Cirkulärt och klimatneutralt byggande**

Minskade utsläpp av växthusgaser är centralt i tekniska nämndens verksamhet och utgår från kommunfullmäktiges miljöprogram. För att nå målen behöver utsläppen minska i hela samhällsbyggnadsprocessen, samtidigt som resurser används mer effektivt och cirkulärt.

Nämndens största direkta klimatpåverkan är kopplad till bygg- och anläggningsverksamhet. Omställningen innebär därför en förskjutning där bevarande, ombyggnad och vidareutveckling av befintliga byggnader, anläggningar och infrastruktur prioriteras före nybyggnation. När nybyggnation genomförs behöver den präglas av lång livslängd, minskat materialbehov och ökad användning av cirkulära materialflöden. Att hushålla med jord- och schaktmassor ochsamt ballastmaterial har stor betydelse i detta arbete. Under 2027 fortsätter nämnden att utreda samordnade lösningar för materialförsörjning och minskade transporter av jordmassor. Att aktivt arbeta med återanvändning av massor inom alternativa användningsområden är en del i nämndens arbete med enklare lösningar och tester.

Genom sin roll som markägare och beställare har nämnden möjlighet att minska klimatpåverkan i hela processen, från planering till genomförande. Klimatkrav ställs vid markanvisningar och inom vissa områden i entreprenadupphandlingar. Mer omfattande klimatkrav för det nämnden bygger och förvaltar, samt tydliga strukturer för uppföljning, behöver utvecklas vidare för att nå Malmö stads klimatmål.

Klimatomställningen är nära kopplad till utvecklingen av energisystemet. Elektrifieringen av transporter och verksamheter innebär ett ökat behov av el, samtidigt som Malmö har begränsade förutsättningar för lokal förnybar elproduktion. För att möta detta behöver lokal elproduktion, energilagring och ett mer effektivt och flexibelt nyttjande av energi utvecklas.

Bygg- och anläggningsverksamheten ger även upphov till godstransporter och tung trafik. Tekniska nämnden har en central roll i att minska klimatpåverkan från transporter genom utveckling av kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och ett mer yteffektivt transportsystem. Elektrifiering av fordonsflottan, tillsammans med styrning av trafik och transporter, är avgörande i detta arbete.

Omställningen innebär avvägningar mellan klimatnytta, kostnader och genomförbarhet. Åtgärder som minskar klimatpåverkan kan innebära högre initiala omställningskostnader, men bidrar till minskade utsläpp och ökad resurseffektivitet över tid.

Som en del av detta kan även tillfällig användning av mark bidra till en mer resurseffektiv stadsutveckling genom att platser nyttjas innan långsiktig utveckling genomförs, så kallad mellan användning.

För att nå klimatmålen krävs ett nära och förankrat samarbete med andra nämnder och bolag inom Malmö stad, liksom med externa aktörer, där tekniska nämnden genom sin roll som beställare, genomförare och markägare bidrar till att integrera klimatkrav i planering, upphandling, genomförande och förvaltning.

## Geografier

I detta kapitelstykke delas staden in i geografier för att strukturera planering, prioriteringar och genomförande och främja överblick. Indelningen utgår från stadens geografiska statistikområden, som klustras för att ge en övergripande bild av utvecklingen i olika delar av staden. För tekniska nämndens ledamöter hänvisas till interaktiva kartor i styrportalen som stöd och för övriga till kartor i bilaga 1. Skötsel och löpande underhåll beskrivs nedan och inte i respektive geografi.

Den största för utgiften för driftverksamheten avser överenskommelser med servicenämnden om drift och underhåll av offentlig platsmark, där renhållning, grönyteskötsel, hårdgjorda ytor och stränder ingår. Samtidigt innebär den nuvarande strukturen mellan beställar- och utförarnämnd att staden inte får full utväxling av insatserna. Ett utvecklingsarbete pågår för att förbättra samarbetet mellan tekniska nämnden och servicenämnden och öka kvalitén i utförandet i drift och underhåll.

Övrig infrastruktur, såsom broar, kajer och asfaltbeläggningar, kräver löpande underhåll som i stor utsträckning upphandlas. En ökad användning av tester, enklare lösningar och regleringar kan sänka investeringsnivåer och kapitalkostnader, men samtidigt öka driftskostnaderna.

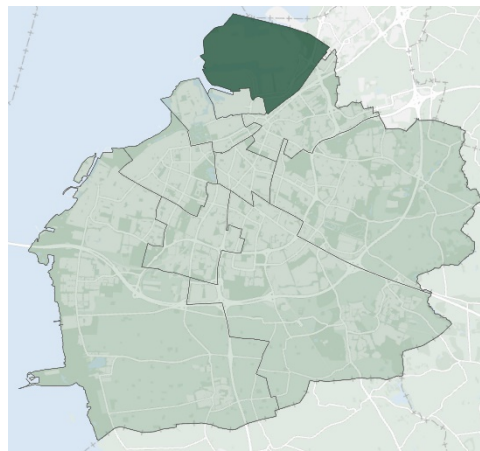
Inom beläggningsprogrammet anpassas planeringen efter geografiska

förutsättningar. Arbetet utvecklas mot mer cirkulär materialhantering för att minska transporter. Insatser koncentreras till områden där effekten är stor och gatunätet särskilt viktigt, med tyngdpunkt i Söder och i stadens centrala delar, särskilt Centrum väster och Centrum öster.

Den kommersiella hamnen prioriteras utifrån sin betydelse för logistik och näringsliv. I områden med omfattande exploatering, såsom Nyhamnen och delar av Centrum norr, begränsas insatserna tillfälligt, vilket kräver avvägningar mellan underhåll och stadsutveckling. Arbetet utvecklas också genom tester av digitala verktyg och åtgärder för att minska klimatbelastningen.

## Kommersiella hamnen

Den kommersiella hamnen är en av EU:s stamnätshamnar inom TEN-T och en central del av Sveriges logistiksystem, energiförsörjning och försörjningsberedskap. Hamnen har därmed en strategisk betydelse på regional, nationell och internationell nivå. Malmö stad, genom sitt markägande, har en avgörande roll i att möjliggöra hamnens långsiktiga utveckling i linje med ökade krav på kapacitet, hållbarhet och att säkra drift.



Utvecklingen tar sin utgångspunkt i Malmö hamns masterplan, som anger inriktningen för utveckling och investeringar fram till 2050 med fokus på ökade godsflöden, effektivare logistik och den gröna omställningen i linje med stadens översiktsplan.

## Strategiska utmaningar

Hamnens roll som nationell och internationell logistiknod innebär ökade krav på kapacitet och effektivitet. Investeringar i intermodal logistik är avgörande för att stärka kopplingen mellan sjöfart, järnväg och väg och möjliggöra effektiva och hållbara godsflöden. Detta är en förutsättning för att stärka näringslivets utveckling i hamnen och säkerställa goda villkor för verksamheter att etableras och växa.

Den pågående omstruktureringen av hamnverksamheten, med en successiv koncentration norrut, drivs både av behovet av kapacitet och av gällande miljötillstånd avseende buller som idag begränsar utvecklingen av Nyhamnen. Detta medför investerings- och reinvesteringsbehov i ny infrastruktur, ersättningskajer, utfyllnader och befintliga anläggningar samt ställer stora krav på prioriteringar inom en begränsad investeringsram. Genomförandet är i hög grad beroende av samverkan med hamnens aktörer och förutsätter gemensamma prioriteringar och långsiktighet i planeringen.

Det förändrade säkerhetsläget innebär ökade krav på skydd av kritisk infrastruktur. Beroende på statens prioriteringar inom försörjningsberedskap kan behov av kapacitet, både civila och militära, exempelvis för flytande bulk, påverka framtida investeringsbehov. Samtidigt styr internationella regelverk för hamnsäkerhet hur hamnens ytor kan användas och utvecklas. Parallellt innebär genomförandet av avloppstunneln MAXIMA 2028–2035 stora krav på bygg- och ledningssamordning. Sammantaget ökar detta komplexiteten i omstruktureringen av hamnverksamheten och den successiva flytten norrut och i sin förlängning utvecklingen av Nyhamnen.

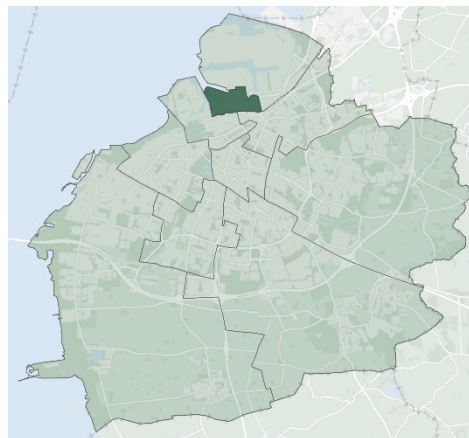
Därför prioriterar Tekniska nämnden investeringar som möjliggör nya ytor som stärker näringslivets utveckling och grön omställning i hamnen och skapar förutsättningar för stadsutveckling i Nyhamnen.

Grön omställningen innebär ökade krav på ytor och investeringar i ny energiinfrastruktur, där utvecklingen av energiproduktion, lagring och industriell symbios i hamnområdet är central. Detta medför avvägningar mellan exploatering, klimatpåverkan och ett robust energisystem, där hamnen har en strategisk roll i stadens och regionens klimatomställning. Samtidigt styrs utvecklingen i stor utsträckning av marknadsincitament, vilket kan fördröja investeringar. Förändrade regelverk, kopplade till hamnens riksintresse samt beredskaps- och säkerhetskrav, kan dock snabbt förändra förutsättningarna och skapa behov av investeringar, exempelvis kopplade till landströmsanslutning. Tekniska nämnden planerar investeringar i solcellsanläggning 2027-2028.

Samtidigt innebär behovet av grönbå strukturer att ekologiska och klimatanpassande funktioner behöver integreras i ett område med högt exploateringstryck. Detta innebär ytterligare avvägningar mellan verksamhetsytor, säkerhetskrav och miljö- och klimatmål.

## Nyhamnen

Nyhamnen är ett av Malmös största stadsutvecklingsområden och har en central roll i stadens fortsatta tillväxt. Området ska utvecklas från ett hamn- och verksamhetsområde till en tät och funktionsblandad del av innerstaden i direkt anslutning till Malmö C. Utbyggnaden bidrar till att utvidga innerstaden, stärka kopplingar och minska barriärer mellan stadens olika delar.



### Strategiska utmaningar

Utvecklingen av Nyhamnen sker i direkt anslutning till en verksamhetsintensiv hamn- och industrimiljö, där befintliga tillstånd och verksamheter i Mellersta hamnen medför buller och andra störningar. Detta innebär målkonflikter mellan stadsutveckling och hamnens funktion, där

hantering av buller och tillståndsfrågor är central för möjligheten att utveckla området.

Närheten till godsbangården och transporter av farligt gods innebär ytterligare utmaningar för riskhantering och säkerhet. Detta ställer krav på skyddsåtgärder och avvägningar i planeringen för att säkerställa en trygg boendemiljö.

Området har hög sårbarhet för extremvärme, samtidigt som havsnivåhöjningar ställer betydande krav på långsiktiga lösningar och samordning med statliga aktörer. Hantering av översvämningrisker är avgörande för områdets genomförbarhet och framdrift i planeringen. Detta innebär ökade krav på ytor och investeringar, vilket påverkar exploateringsgrad och skärper kraven på prioriteringar i markanvändningen. Sammantaget präglas utvecklingen av komplexa utmaningar.

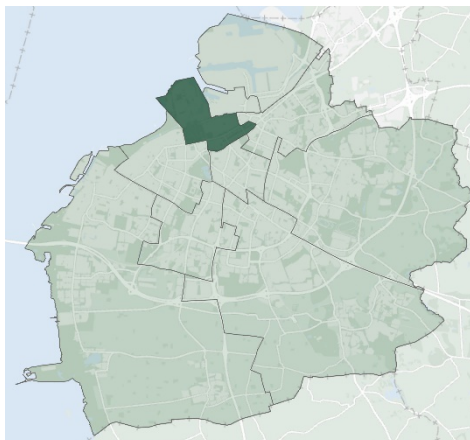
För att utveckla Nyhamnen till en klimatneutral, tät och nära stadsdel prioriterar tekniska nämnden investeringar i infrastruktur, allmän plats samt gröna och blå miljöer. Genomförandet samspelar med kollektivtrafiksatsningar och utbyggnad av mobilitetsnät inom storstadspaketet samt utveckling av innovativa och delade mobilitetslösningar. Utvecklingen är i ett tidigt skede och kräver att efterfrågan, genomförandetakt och investeringsnivåer balanseras över tid. Det innebär risker för över- och underinvesteringar samt behov av flexibilitet i planeringen.

Området präglas av strukturella barriärer kopplade till järnväg och tidigare hamnstruktur, vilket kräver investeringar i befintliga konstruktioner och anläggningar. Dessa syftar till att skapa fungerande kopplingar till övriga staden och Malmö C som regional nod. Arbetet med planprogram för Malmö C är en viktig del i detta. Därför prioriterar tekniska nämnden investeringar i gröna stadshuvudgator och kollektivtrafik som ryggrad för ett dynamiskt och tillgängligt stadsliv i Nyhamnen.

Prioriteringen av stadshuvudgata hänger samman med den succesiva utvecklingen och tillgängliggörandet av Smörkajen, med ny karaktär, varierade kvartersformer, mötesplatser och stråk samt mindre lokalgator med fokus på fotgängare och trygg stadsmiljö. Aktiveringen av delar av Skeppsbrokajen påverkas av MAXIMA, med avstängningar under perioden 2029–2035.

## Centrum norr

Centrum norr är en central och tät del av Malmö med stor betydelse för stadsliv, näringsliv och mobilitet. Området rymmer viktiga målpunkter, en hög koncentration av arbetsplatser och utbildning samt stadsdelar som genomgår omvandling från tidigare industri- och hamnverksamhet till blandad innerstad i attraktiva lägen.



### Strategiska utmaningar

Ett ökat tryck på mobilitet, stadsliv och vistelseytor innebär att prioriteringar mellan trafikslag och funktioner blir allt mer avgörande. Kollektivtrafiken har en central roll i att binda samman staden och ge malmöbor tillgång till arbetsplatser, service och stadsliv, vilket ställer krav på kapacitet och framkomlighet i det centrala gatunätet.

Tekniska nämnden prioriterar särskilt belastade områden med höga krav på kapacitet, framkomlighet och samordning. Genomförandet av storstadspaketets infrastruktursatsningar, inklusive Malmöexpressen och hög cykelkapacitet, innebär omfattande ombyggnader i den centrala stadsmiljön med hög komplexitet. Flera system och funktioner behöver samordnas i ett redan belastat gatunät, samtidigt som tillgänglighet för trafik och stadsliv ska upprätthållas.

Under perioden 2027–2032 planeras omfattande investeringar för hållbar mobilitet, bland annat på Drottninggatan med test inför permanenta lösningar och på Föreningsgatan, där förenklade utföranden kan möjliggöra tidigareläggning.

För att öka andelen cykelresor i Malmö och minska biltrafiken prioriterar tekniska nämnden supercykelstråk i geografien. Det ska bidra till högre kapacitet och en tryggare trafikmiljö för cyklister och fotgängare. Utbyggnaden ökar kraven på prioriteringar i gaturummet, där universell utformning ska säkerställas så att stadsmiljön fungerar för människor med olika förutsättningar.

För att knyta samman östra Malmö med Västra hamnen prioriteras investeringar i supercykelstråk, initialt med förenklat genomförande och senare med permanenta lösningar.

Behovet av reinvesteringar i gator, kajer och tekniska anläggningar sammanfaller med fortsatt stadsutveckling. Större satsningar som avloppstunneln MAXIMA innebär tillfälliga störningar och tar ytor i anspråk vid Värnhem. Mellananvändning på Värnhemstorget i samarbete med näringsidkare blir central för att överbrygga perioden då delar av torget påverkas. Detta förstärker behovet av samordning och prioriteringar inom en begränsad investeringsram.

Utvecklingen av museiområdet, inklusive anpassningar kring konstmuseet och parken, kan innebära behov av översyn av allmän platsmark. Planprogrammet för norra museiområdet kan medföra ytterligare investeringsbehov för tekniska nämnden. Tekniska nämnden tar över ansvaret för Garveriet från kulturnämnden, under förutsättning att byggnaden överlämnas. Nämnden ska dokumentera, demontera och magasinera bevarandevärda byggnadsdelar för möjlig framtida återuppbyggnad på annan plats.

Stadsliv, regionala besöksmål och återkommande evenemang och arrangemang skapar ett högt och varierande tryck på offentliga miljöer, där torg och centrala platser utgör viktiga mötesplatser. Detta påverkar särskilt barns möjligheter till lek, rörelse och vistelse och ställer krav på att funktioner och kvaliteter säkerställs. Stortorget är en del i arbetet med stadskärnans utveckling och för ökad grönska. Under kommande mandatperiod inleds dialoger om platsens framtida utformning och funktion. Arbetet med strategi för stadskärnan fortsätter under 2027.

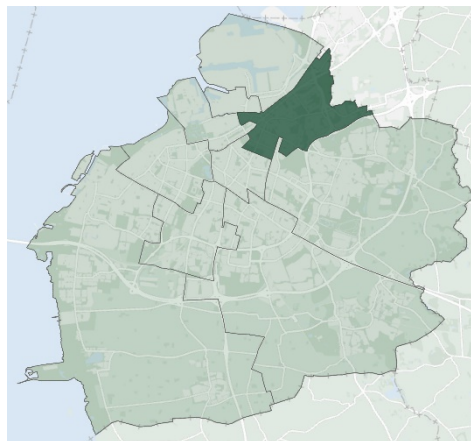
Under 2027–2028 stärks vistelsekvaliteter, attraktivitet, grönska och den barnvänliga staden genom investeringar i Davidshallstorg och temalekplatsen i Rörsjöparken. På Davidshallstorg tas den tidigare tillfälliga gestaltningen tillvara i en permanent ombyggnad. Investeringar i ytor för spontanidrott, särskilt för fotboll, ska prioriteras för att möta behovet av tillgängliga och jämlika aktivitetsmiljöer i hela staden.

Tekniska nämnden prioriterar gröna och blå värden i Centrum norr. De största planerade investeringarna inom exploateringsverksamheten under planperioden avser utvecklingen av Kv. Kranen 5, där blandad bebyggelse, grönska och rörelse stärks, samt omvandlingen av Citadellstaden för att utveckla Västra hamnen och synliggöra samt tillgängliggöra vattnet för malmöborna.

Grönstruktur och klimatanpassning är särskilt utmanande i den täta stadsmiljön, där tillgången till större grönytor är begränsad. Samtidigt ökar behovet av åtgärder för att hantera extremvärme, skyfall och stigande vattennivåer, vilket kräver investeringar och påverkar möjligheten till exploatering och omvandling.

## Norr

Norr är ett strategiskt utvecklingsområde som binder samman Malmös östra och centrala delar. Området präglas av ett industrihistoriskt arv, etablerade bostadsmiljöer med stark lokal identitet och närhet till viktiga kollektivtrafiknoder som Östervärn. Samtidigt skapar trafikleder, järnvägar och delvis outnyttjad industrimark en fragmenterad



struktur som begränsar tillgänglighet och sammanhang.

### **Strategiska utmaningar**

Utvecklingen i Norr präglas av behovet att överbrygga fysiska barriärer och skapa en mer sammanhängande stad. Skillnader i tillgänglighet inom området innebär att investeringar i kopplingar och mobilitet är avgörande för att stärka tillgången till arbetsplatser, service och kollektivtrafik. Återstående investeringar i kollektivtrafik, inklusive Malmöexpressen, och satsningar på cykelinfrastruktur ställer ökade krav på samordning i genomförandet.

På Kirseberg planeras en ny stadsdel i anslutning till Östervärns station. Trafikverkets planering och eventuella åtgärder kopplade till stationen, såsom gång- och cykelkoppling under järnvägen kan, som följd av stadsdelsutvecklingen, påverka omfattning och kostnadsfördelning. Detta innebär osäkerheter i investeringsbehoven samt risk för att kostnader faller på staden.

Omvandlingen innebär att mark och fastigheter under perioder inte är fullt utnyttjade, vilket medför kostnader och krav på aktiv förvaltning. Ett eventuellt förvärv av Centralfängelset 1 kan bli ett exempel på hur strategiska fastighetsförvärv kan möjliggöra utveckling och möta framtida behov.

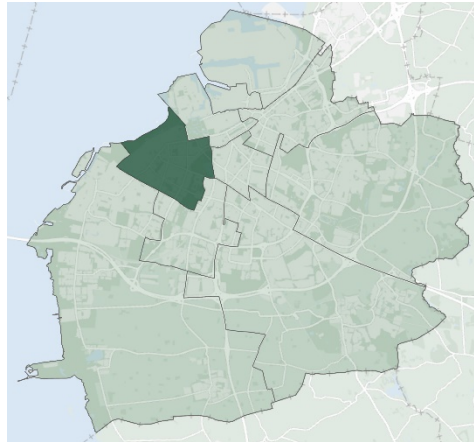
Investeringsvolymerna i Norr är relativt begränsade, men under perioden 2027–2032 planeras betydande exploateringsinvesteringar i Sege Park, med fokus på bevarande av kulturhistoriska värden och tillskapande av lummig grönska, samt stadsutveckling i Kv. Smedjan och Brännaren.

Geografin präglas av socioekonomiska skillnader, vilket ställer krav på att utvecklingen bidrar till fler bostäder med varierade upplåtelseformer samt förbättrad tillgång till service och arbetsplatser. Tillgången till trygga mötesplatser, torg och offentliga rum är särskilt viktig, inte minst för barn och unga, vars möjligheter till lek, rörelse och delaktighet påverkas av hur stadsdelen utvecklas.

Grönstrukturen är en viktig tillgång i området men ojämnt fördelad, och delar av området är sårbara för extremvärme. Detta innebär behov av riktade investeringar i grönska och klimatanpassning, särskilt i tätare och mer utsatta miljöer.

## Centrum väster

Centrum väster är ett etablerat område med bostäder, rekreationsytor och strategiska utvecklingsmiljöer. Området rymmer viktiga platser såsom Pildammsparken, stadionområdet och kustnära miljöer med högt rekreationsvärde, och har stor betydelse som rekreations- och evenemangsområde i staden. Det fungerar som en mötesplats för Malmöbor och besökare samt som en nod för barn och ungas idrott, fritid och evenemang.



## Strategiska utmaningar

Utvecklingen i Centrum väster präglas av ett högt och varierande användningstryck, där rekreation, idrott, evenemang och vardagsliv samsas om begränsade ytor. Områdets evenemangs- och rekreationsmiljöer är en viktig resurs för Malmöbor, särskilt för barn och ungas möjligheter till rörelse, aktivitet och gemenskap. Detta ställer krav på avvägningar mellan funktioner och prioritering av gång-, cykel- och vistelsemiljöer framför biltrafik i områden med höga rekreationsvärden. Biltrafiken minskas på parkgator genom enklare lösningar, tester och utbyggnad i flera steg.

Under planperioden prioriterar tekniska nämnden investeringar på stadionområdet, med utveckling av befintlig och anläggande av ny allmän plats. Tekniska nämnden har en central roll i att stödja andra förvaltningar i utvecklingen av området samt stärka evenemangsverksamhet och utbildningsverksamhet inom idrott för barn och unga.

De mest omfattande investeringarna i Centrum väster avser att stärka hållbar mobilitet genom cykelbanor längs Bellevuestråket, där semipermanenta och förenklade lösningar är en del av genomförandet. Längre fram i perioden prioriterar nämnden kollektivtrafikinvesteringar inom storstadspaketet på flera gator i Centrum väster för att knyta samman staden fram till 2031. Investeringar på Lorensborgsgatan planeras delvis med förenklat utförande för kollektivtrafik och cykel.

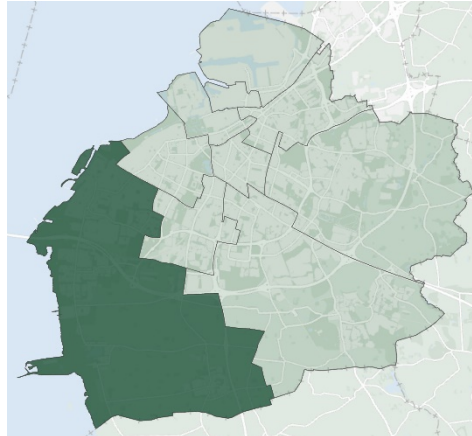
Utvecklingen av området, inklusive genomförandet av storstadspaketets infrastruktursatsningar som MEX-linje 10, ställer ökade krav på samordning. Ombyggnader i gaturummet behöver ske i samspel med befintliga funktioner, samtidigt som tillgängligheten för boende, besökare och verksamheter ska upprätthållas. Detta kräver en nära dialog med näringsidkare.

Samtidigt finns behov av reinvesteringar i parker och anläggningar samt renovering av byggnader, vilket kräver prioriteringar mellan att bevara befintliga värden och utveckla ny funktionalitet och kapacitet.

De kustnära och gröna miljöerna är centrala kvaliteter men samtidigt utsatta för slitage och klimatpåverkan, vilket innebär behov av investeringar i klimatanpassning och långsiktig förvaltning. Arbetet med att säkerställa långsiktig vattenförsörjning till Pildammsparken är en del av detta.

## Väster

Väster är ett område med både etablerade bostadsmiljöer och pågående expansion, särskilt i Limhamn, kring kalkbrottet och i kustnära lägen där nya stadsdelar successivt växer fram. Området präglas av närheten till havet, stora natur- och rekreationsvärden samt en småskalig karaktär.



### Strategiska utmaningar

Utvecklingen i Väster präglas av expansion i nya bostadsområden, vilket ställer krav på att infrastruktur, kollektivtrafik och offentliga miljöer byggs ut i takt med bebyggelsen. Utbyggnaden sker i flera parallella processer och till stor del i privat regi, vilket ställer krav på samordning av infrastruktur och service.

Områdets struktur med längre avstånd till målpunkter innebär ett fortsatt transportberoende, samtidigt som omställningen till mer hållbara resor kräver investeringar i kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och sammanhängande stråk. Genomförandet av storstadspaketets infrastruktursatsningar, inklusive Malmöexpressen, är en del av detta och ställer krav på prioriteringar och samordning.

Planeringen av större framtida utbyggnadsområden, bland annat i anslutning till kalkbrottet, kräver långsiktiga strategiska ställningstaganden kring markanvändning, infrastruktur och utbyggnadsordning. Samtidigt finns osäkerheter i delar av området, bland annat i kopplingen mellan Limhamns sjöstad och Ön, där frågor om markförhållanden, föroreningar och framtida inriktning påverkar möjligheterna till genomförande. En sådan koppling kan komma till stånd under senare delen av planeringsperioden 2032.

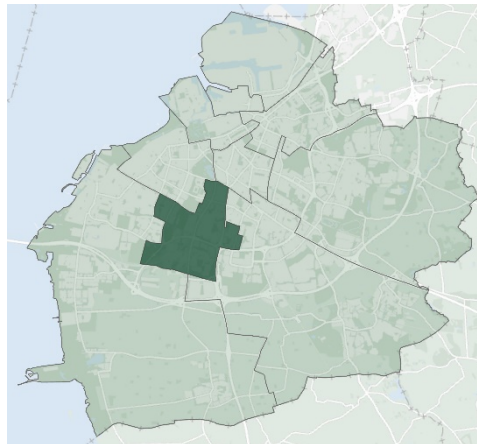
I Väster är exploateringsprojektet på Gottorps allé, med havsnära hyresbostäder samt en innehållsrik park- och grönstruktur, en prioritering under perioden 2027–2032 med tyngdpunkt på åren 2027–2029.

Närheten till havet och de kustnära miljöerna innebär höga rekreationsvärden men också ökade krav på klimatanpassning, särskilt kopplat till stigande havsnivåer, erosion samt skydd av bebyggelse och infrastruktur. Samtidigt innebär exploatering i attraktiva lägen avvägningar mellan bevarande av natur- och rekreationsvärden och fortsatt stadsutveckling. Tekniska nämnden prioriterar investeringar för att stärka naturvärden och säkerställa att områdena kan användas utan att deras

kvalitet försämras, bland annat genom naturstråk.

## Centrum söder

Centrum söder är ett expansivt område där nya stadsmiljöer växer fram i nära koppling till Hyllie station och omgivande stadsdelar. Området präglas av en omvandling från storskaliga och delvis funktionsseparerade miljöer till en tätare, mer blandad stad med en växande regional roll och etablerad stad med socioekonomiska utmaningar.



### Strategiska utmaningar

Utvecklingen i Centrum söder drivs av Hyllies roll som regional nod, där fortsatt utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och service ställer krav på att infrastruktur och stadsmiljö utvecklas i takt med tillväxten. Genomförandet av storstadspaketets infrastruktursatsningar, inklusive Malmöexpressen, är centralt för områdets funktion men innebär samtidigt höga krav på samordning och prioriteringar. Som en följd av konjunkturen avtar exploateringen och bostadsbyggandet i Hyllie, vilket får ekonomiska konsekvenser för staden.

Samtidigt präglas området av tydliga socioekonomiska skillnader mellan delområden, och tekniska nämnden prioriterar stadsutveckling i Holma. Arbetet är en del av nämndens fokus på socioekonomiskt utsatta områden. Investeringarna ska bidra till bostäder med ett utökat utbud av upplåtelseformer i en tät och funktionsblandad stad som knyter samman stadsdelen med närliggande Kulladal och Hyllie. I detta sammanhang är tillgången till trygga och tillgängliga miljöer för barn och unga särskilt viktig, där möjligheter till lek, rörelse och vistelse behöver säkerställas tidigt i utvecklingen.

Befintliga tomträttsavtal i norra Holma löper ut 2029, vilket innebär behov av att pröva markanvändning och förbereda för eventuella förändringar. Förberedande arbete genomförs under 2027 i samverkan med stadsbyggnadsnämnden.

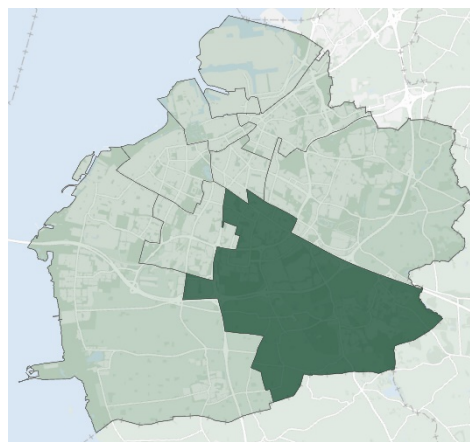
Området ligger långt fram i genomförandet, med flera parallella processer och beroenden mellan investeringar i mark, infrastruktur och bebyggelse. Detta innebär risker, där förseningar eller förändrade förutsättningar kan påverka tempo och inriktning i utvecklingen. Det gäller även satsningar som syftar till att möjliggöra bostäder med lägre hyror, såsom Mallbo, där genomförandet är beroende av ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningar. Detta ställer krav på flexibilitet och prioriteringar i planeringen.

I Centrum söder prioriterar tekniska nämnden investeringar i hållbar mobilitet för att knyta samman staden och delområdena ytterligare. Under 2027 genomförs satsningar främst i Hyllie och Holma, och under åren 2028–2031 övergår tyngdpunkten till bland annat Söderkulla och Lindängen. Genom enklare lösningar kan tekniska nämnden påskynda genomförandet och samtidigt få ut effekten.

Grönstruktur och offentliga miljöer utvecklas i takt med utbyggnaden och är avgörande för områdets attraktivitet och funktion. Detta innebär avvägningar mellan exploatering och tillgång till gröna ytor, särskilt i en tät stadsmiljö.

## Söder

Söder omfattar både tätare stadsdelar och områden med landsbygdskaraktär, där bebyggelse, grönområden och öppna landskap växlar inom samma geografi. Området rymmer etablerade bostadsområden och mindre orter, med lokala centrum och vardagsmiljöer som är viktiga för de boende.



### Strategiska utmaningar

Söder präglas av tydliga socioekonomiska skillnader, där flera delområden har lägre sysselsättning, inkomster och utbildningsnivåer än stadens genomsnitt. Området har också lägre tillgänglighet än centrala Malmö, med längre avstånd till målpunkter och ett högre beroende av transporter i vissa delar.

Utvecklingen av kollektivtrafik och genomförandet av storstadspaketets infrastruktursatsningar, inklusive Malmöexpressen linje 2 och 8, är centrala för att stärka tillgängligheten men ställer samtidigt krav på prioriteringar och samordning.

Tekniska nämnden prioriterar investeringar på Eriksfältsgatan med särskild tyngdpunkt under åren 2029–2030. Syftet är att skapa en attraktiv, kapacitetsstark och hållbar kollektivtrafik och utvecklade cykelmöjligheter som stärker stadens utveckling, ökar resandet och bidrar till en grön, tillgänglig och integrerad stad. Genomförandet sker delvis med förenklat utförande.

Flera satsningar inom storstadspaketet i Söder är en del av nämndens fokus på socioekonomiskt utsatta områden. Investeringar i offentliga miljöer, infrastruktur och vardagsnära funktioner är centrala för att stärka livsvillkor och tillgång till service.

Under 2027 prioriteras investeringar inom storstadspaketets kollektivtrafiksatsningar på sträckan Stadiongatan–Nydalavägen, som

delvis genomförs med förenklade lösningar som minskar investeringsvolymen.

Samtidigt finns begränsad rådighet i delar av området, särskilt i utvecklingen av Lindängen centrum, där genomförandet är beroende av samverkan med externa aktörer. Detta innebär behov av gemensamma prioriteringar och samordning för att möjliggöra den planerade omvandlingen och utvecklingen av området.

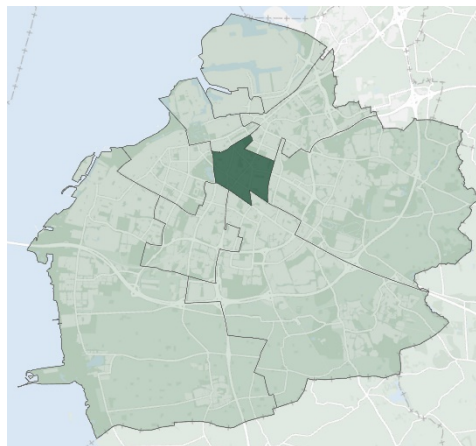
I detta sammanhang är tillgången till trygga och tillgängliga miljöer för barn och unga särskilt viktig, där möjligheter till lek, rörelse och vistelse påverkas av hur offentliga miljöer utvecklas och förvaltas.

Grönstruktur och rekreationsmiljöer är viktiga för boende i området och innebär behov av investeringar i både utveckling och långsiktig förvaltning, särskilt i områden med begränsad tillgång till attraktiva vistelsemiljöer. Trygga trafikmiljöer för barn, skolgata, utvecklas i geografin.

Det finns en underhållsskuld i delar av infrastrukturen, särskilt kopplat till gångmiljöer, dagvattenhantering och lokala vägnät. Detta innebär behov av investeringar som behöver vägas mot andra utvecklingsinsatser i området.

## Centrum öster

Centrum öster är en tät och funktionsblandad del av innerstaden präglad av stadsliv, kultur, handel och mötesplatser. Området har ett intensivt nyttjande av det offentliga rummet och genomgår en successiv omvandling där gator, torg och stråk utvecklas för att ge större plats åt rörelse, grönska och vistelse. Det innebär en omprioritering av ytor från biltrafik till hållbar mobilitet och stadsliv.



## Strategiska utmaningar

Omvandlingen av gaturum i flera delområden innebär behov av tydliga prioriteringar mellan trafikslag och funktioner, där framkomlighet, vistelsekvaliteter och trygghet behöver balanseras i en redan tät stadsmiljö. En central inriktning är att minska genomfartstrafik i centrum och genom bostadsområden samt stärka förutsättningarna för gång-, cykel- och vistelsemiljöer för oskyddade trafikanter. I området genomförs insatser för att stärka barnvänliga trafikmiljöer, särskilt i anslutning till skolor.

Tekniska nämnden prioriterar utvecklingen av en barnstadsdel i Norra Sofielund, vilket innebär en genomgripande omställning av gaturum och stråk. Omregleringar och trafiksäkerhetsåtgärder i Norra Sofielund genomförs och utvecklas successivt med start 2026 och framåt, med fokus på barns rörelsefrihet, trygga skolvägar och stärkt gång- och

cykelinfrastruktur. Samtidigt fortsätter arbetet med gröna och lekfulla utemiljöer, mötesplatser och aktivering av offentliga rum i nära dialog med boende, företag, skolor, föreningar och lokala verksamheter, delvis genom tester och utbyggnad i flera steg. Tekniska nämnden avser under 2027 ta över förvaltningen av viktig målpunkt i området från serviceförvaltningen.

Omregleringar och trafiksäkerhetsåtgärder på Möllevången genomförs och utvärderas successivt under 2026–2027, med fokus på framkomlighet, trygghet och stärkt cykel- och gånginfrastruktur. Samtidigt fortsätter arbetet med trädplantering, aktivering av offentliga miljöer och utveckling av kopplingar mellan centrala målpunkter i dialog med lokala aktörer och verksamheter.

Samtidigt genomförs stora satsningar på kollektivtrafik och cykel inom storstadspaketet, inklusive Malmöexpressen och utbyggnad av supercykelstråk. Tekniska nämnden prioriterar särskilt belastade knutpunkter med höga krav på kapacitet, framkomlighet och samordning. Kollektivtrafiksatsningar på Dalaplan och Södervärn är omfattande, särskilt under perioden 2028–2031. Arbetet innebär komplexa genomföranden och ställer krav på prioriteringar i tid och utrymme samt nära dialog med berörda aktörer.

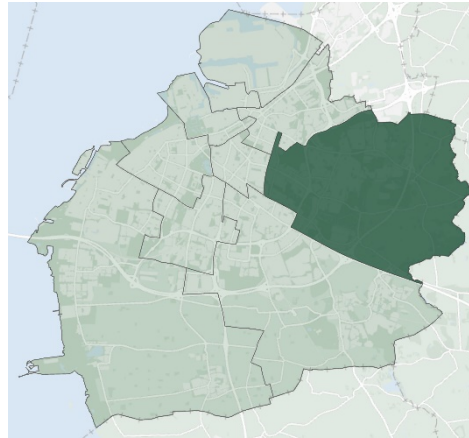
Utvecklingen av kulturljudzonen är prioriterad, där ett eventuellt förvärv av Kampen 25 kan stärka stadens rådighet över lokaler och ytor för kulturverksamhet. Arbetet kräver stärkt dialog mellan byggaktörer, fastighetsägare, kulturaktörer och civilsamhället för att hantera målkonflikter mellan stadsutveckling och de kreativa näringarnas förutsättningar. Det knyter även an till kulturdriven stadsutveckling, där stadsmiljön utvecklas för att stärka platsers innehåll, användning och attraktivitet.

Den täta stadsmiljön innebär begränsad tillgång till grönska i relation till befolkningstätheten, vilket skapar sårbarhet för värme och klimatpåverkan. Detta ställer krav på att grönstruktur och klimatanpassning integreras i utvecklingen trots begränsade ytor. Området rymmer även regionala besöksmål, vilket skapar ett högt och varierande tryck på offentliga miljöer och ställer krav på funktion, kapacitet och kvalitet. Den delade ansvarsfördelningen för Folkets park inom stadens organisation försvårar samordning och långsiktig utveckling, vilket riskerar att leda till ineffektiv resursanvändning och begränsade möjligheter att utveckla parken utifrån stadens samlade behov och mål.

Under 2027–2028 prioriterar nämnden investeringar i Södra Förstadsgatan för att förbättra hållbar mobilitet och stadens attraktivitet.

## Öster

Öster är ett område med stora kontraster där bostäder, verksamheter och större trafikstråk möts. Området präglas av en storskalig och delvis bilorienterad struktur med tydliga barriärer, vilket begränsar tillgängligheten och bidrar till ett högt bilberoende.



### Strategiska utmaningar

Utvecklingen i Öster präglas av investeringar för att överbygga fysiska barriärer, stärka kopplingar och skapa attraktiva livsmiljöer som bidrar till sociala förändringar. Den befintliga strukturen med stora trafikleder och långa avstånd innebär begränsad tillgänglighet och ett högre beroende av transporter, vilket ställer krav på investeringar i kollektivtrafik och cykelstråk.

Tekniska nämnden prioriterar investeringar, drift och reinvesteringar i Rosengård. Investeringarna bidrar till att länka samman området med övriga staden och utveckla Amiralsgatan samt kollektivtrafiknoder. Det skapar attraktiva livsmiljöer, stärker integrationen och bidrar till en tät, grön och funktionsblandad stad med sociala, miljömässiga och samhällsekonomiska vinster på lång sikt.

Detta förutsätter samordning mellan förvaltningar, föreningsliv och fastighetsägare samt utveckling av nya arbetssätt. Satsningarna innebär höga kostnader och begränsade intäkter, vilket ställer krav på tydliga prioriteringar på stadsövergripande nivå. Tekniska nämnden samarbetar med stadsbyggnadsnämnden och tar fram en långsiktig gemensam arbetsplan för planering, exploatering, investering och förvaltning samt samverkan med aktörer i strategiskt viktiga projekt.

Området präglas av socioekonomiska skillnader och är en del av nämndens fokus på socioekonomiskt utsatta områden. Investeringar i offentliga miljöer, infrastruktur och vardagsnära funktioner är centrala för att stärka livsvillkor och tillgång till service. I detta sammanhang är tillgången till trygga och tillgängliga miljöer för barn och unga särskilt viktig, med relativt stora investeringar i lekplatsupprustning under 2027.

Samtidigt planeras investeringar i kollektivtrafik inom storstadspaketet, inklusive Malmöexpressen längs Amiralsgatan, med ökande investeringsvolymerna de kommande tre åren.

Parallellt pågår en omvandling med flera större utvecklingsområden, bland annat i Jägersro, där utvecklingen av Jägersro hästcenter syftar till att stärka området som plats för hästverksamhet, natur- och rekreationsområde för Malmöborna samt utbyggd kollektivtrafik.

Under 2027-2031 prioriterar tekniska nämnden också investeringar på Fortuna hemgården, för att bland annat ta nya grepp om utveckling av verksamhetsområden och tillskapa blandad stad.

# Kommunbidrag

Här besvarar nämnden följande frågeställningar:

- Vilka ekonomiska effekter kan uppnås till följd av förändrat arbetssätt / samarbete med andra på kort och lång sikt?
- Vilka förändringar som innebär ökade kostnader eller lägre intäkter kommer att påverka nämndens verksamhet 2027? Vilken effekt får detta på nämndens behov av kommunbidrag?
- Vilka förändringar pågår eller planeras inom nämndens verksamhet som innebär minskade kostnader eller högre intäkter? Vilken effekt får detta på nämndens behov av kommunbidrag?

## Ram för exploateringsverksamhet år 2027 samt plan 2028-2032 (belopp i tkr)

Resultatpost	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Köpeskilling	200 000	200 000	300 000	300 000	300 000	300 000
Anskaffningskostnader för kvartersmark	-20 000	-20 000	-30 000	-30 000	-30 000	-30 000
Ersättningar från privata exploatörer	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Rivnings-, sanerings-, och detaljplanekostnad	-45 000	-45 000	-45 000	-40 000	-40 000	-40 000
Övriga driftskostnader med direkt koppling till exploateringsprojekt	-20 000	-20 000	-20 000	-20 000	-20 000	-20 000
Övriga intäkter med direkt koppling till exploateringsprojekt	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Kommunbidrag	-220 000	-220 000	-310 000	-315 000	-315 000	-315 000
<b>Summa exploateringsram</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Resultatkravet, det vill säga det negativa kommunbidraget, beräknas till 220 mnkr år 2027.

Ram för exploateringsverksamhet inkluderar förutom köpeskillingar även inbetalningar från privata exploatörer, rivnings-, sanerings- och detaljplanekostnader samt övriga driftskostnader med direkt koppling till exploateringsprojekt. Ramen redogör därmed inte bara för redovisade exploateringsvinster utan även för kostnader hänförlig till exploateringsverksamheten, däremot ingår inte investeringsutgifterna i ramen. Investeringsutgifter om 300-350 mnkr årligen ligger på investeringsramen.

Exploatering på kommunal mark avser förberedande exploateringsåtgärder

med planering och iordningställande av mark inom kvartersmark/tomtmark samt anläggande av allmän plats. Kvartersmarken ger inbetalningar, genom försäljning eller årliga intäkter via tomträttsupplåtelse alternativt intern markupplåtelse, allteftersom områden färdigställs. Osäkerheten kring när i tiden det sker är stor beroende på när beslut om detaljplaner sker, om de överklagas, marknadens intresse, konjunktur, hur förhandlingar med byggaktörer fortskrider.

Prognosen baseras på pågående projekt som kan möjliggöra försäljningar som genererar 200 mnkr år 2027. Konjunkturen förväntas stärkas något och förhandlingar beräknas komma i gång allt mer och 2027 och 2028 bedöms försäljningsintäkterna öka till 200 mnkr och därefter bedöms intäkterna till 300 mnkr årligen.

Exploatering på privat mark avser anläggande av allmän platsmark där utbyggnaden styrs av de detaljplaner som tas fram efter beställning från privata fastighetsägare. Allmän platsmark ska byggas ut i den takt som exploateringen kräver, vilket innebär att tekniska nämndens tidplan för utbyggnad av allmän platsmark är beroende av exploatörens tidplan. Utbyggnad av allmän platsmark i privata exploateringsområden finansieras till stor del av intäkter från fastighetsägare/exploatörer. Finansieringen bestäms i ett exploateringsavtal som tecknas mellan fastighetsägaren och Malmö stad. Intäkterna från exploatörer bedöms uppgå till 100 mnkr för år 2027 och åren framöver men är beroende av utbyggnadstakten av allmän platsmark och finansieringsgraden i exploateringsavtalen.

**Begäran om ram för driftkostnader i investeringsprojekt för övrig investeringsverksamhet än exploatering, som har en resultatpåverkan 2027 samt plan 2028-2032 (belopp i tkr)**

Kostnadstyp	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saneringskostnader	-15 000	-15 000	-13 000	-13 000	-13 000	-8 000
Rivningskostnader	-10 000	-10 000	-1 000	-1 000	-1 000	-1 000
Detaljplanekostnader	-900	-900	-900	-900	-900	-900
Bygglovskostnader	-100	-100	-100	-100	-100	-100
<b>Summa kostnader</b>	<b>-26 000</b>	<b>-26 000</b>	<b>-15 000</b>	<b>-15 000</b>	<b>-15 000</b>	<b>-10 000</b>

Kostnader för sanering, rivning, planavgift och bygglov ska enligt gällande normgivning och redovisningsprinciper redovisas på driften som en resultatpåverkande kostnad. Ovan tabell omfattar begärd ram för dessa kostnader avseende investeringsprojekt som inte ingår i exploateringskategorin. Begärt kommunbidrag år 2027 uppgår till totalt 26 mnkr. I tabellen ovan avseende saneringskostnader ingår sanering som sker inom ramen för storstadspaketet-infrastruktur. Den ökade begäran för rivning 2027 avser kommande rivning/demontering av byggnad Garveriet inom kategori fastighet/byggnader.

### Utveckling av nämndens större intäktsposter (belopp i tkr)

Intäktsposter	Budget 2026	Prognos 2026	2027	2028	2029
Tomträttsavgälder	337 200	337 100	343 900	351 200	382 100
Gatuparkering	348 300	351 300	355 000	358 000	360 000
Felparkering	86 580	78 580	78 000	78 000	78 000
Markavtal	176 500	178 300	140 600	141 100	142 000
Markupplåtelse	104 225	103 103	109 000	110 000	112 000
<b>Summa</b>	<b>1052805</b>	<b>1 048 383</b>	<b>1 026 500</b>	<b>1 038 300</b>	<b>1 074 100</b>

En granskning av tekniska nämndens intäktsutveckling sedan 2020 visar på en genomsnittlig ökning med 3% i budget, med toppnoteringar 2024/2025 till följd av förändringar i gatuparkeringstaxan. Motsvarande siffra för kommunbidragsuppräknningen exklusive besparingskrav är 2,8% och KPI är 4% (med ett antagande om KPI på 1% 2026). Det innebär att nämndens budgeterade intäktsutveckling i stort följer kommunbidragsuppräknningen i staden. Det slutliga utfallet ligger i snitt fram till 2025 något över budget. Ökade intäkter konstateras ofta i slutet av året och det är då svårt att hinna arbeta upp dem.

I budget 2026 ligger intäkterna lägre än 2025, och uppskattningen är att de kommer ligga kvar på samma nivå inför 2027. Det finns i dagsläget inga faktorer som indikerar en större förändring.

### Utveckling tomträttsavgälder

Avgäldsreglering förhandlas två år innan de regleras vilket innebär att 2027 års nivå redan är avtalad och uppgår till 4,8 mnkr. Framåt beräknas ökningen utifrån en schablon på 2,5%. Frångående avgälder på grund av friköp beräknas till 1 mnkr respektive år samtidigt som tomträtter tillkommer via tekniska nämndens exploateringsverksamhet. Intäktsutvecklingen ligger på en lägre nivå än vad som uppskattades förra året, pga färre tillkommande tomträttsavgälder från exploateringsverksamhet men även lägre avgäldsrenta vid omreglering och nyupplåtelse.

I april 2025 beslutade Högsta domstolen om en sänkt avgäldsrenta gällande omreglering av tomträttsavgälden för bostadsrättsföreningen Smyrna. Tekniska nämnden fattade därför i oktober 2025 beslut om att följa ny rättspraxis och justerade ned avgäldsrentan vid omreglering av tomträttsavgälder för småhus, flerbostadshus och industri och övriga kommersiella ändamål, samtidigt som bedömningen av avgäldsunderlaget förändrades, vilket minskade den negativa ekonomiska konsekvensen. Tekniska nämnden beslutade i mars att även sänka avgäldsrentan vid nyupplåtelse av tomträtt för att bibehålla tomträttsupplåtelse som ett attraktivt och ekonomiskt möjligt alternativ vid nybyggnation.

## **Utveckling gatuparkering**

Huvudsyftet med parkeringsavgifter är att upprätthålla god ordning på gator, och ändringar i taxor och p-områden avseende gatuparkering är ett styrmedel för att uppnå detta. En större förändring av taxan skedde 2024 som har påverkat Malmöbornas parkeringsvanor. Det finns i stunden inte några planerade större förändringar som kan ha en signifikativ påverkan på intäkterna kommande år och prognosen framåt är därför försiktig. Det finns en risk att de påverkas negativt av ombyggnationer i staden som försvårar framkomligheten och parkeringsmöjligheten.

## **Utveckling felparkering**

Intäkterna för felparkering har sedan 2020 successivt sjunkit i Malmö och nämnden sänker flerårsprognosen ytterligare utifrån senaste årets utfall. Bedömningen är att det inte kommer ske någon större återhämtning inom de närmsta åren. Dagens parkeringsappar gör det lättare att betala och göra rätt och statistik från exempelvis Göteborg pekar på att det sker färre överträdelse. Övervakningsverksamheten har sedan 2026 övergått till egen regi med en pågående översyn av arbetssätt och processer.

En större osäkerhet kring intäktsutvecklingen är att Skatteverket genom ett nytt ställningstagande har ändrat sin tolkning av när uthyrning/upplåtelse av parkeringsplatser samt felparkeringsanmärkningar ska vara momspliktig med utgångspunkt i både svensk rätt och EU-rätten. Den praktiska konsekvensen av Skatteverkets tolkning är att moms ska avräknas på felparkeringsanmärkningar. Det finns en osäkerhet kring hur detta ska beräknas, redovisas, rapporteras, tolkas och hanteras och diskussioner förs med kommuner och transportstyrelsen.

## **Utveckling markavtal**

Intäktsposten markavtal avser arrenden och hyror som ligger som kvartersmark eller ej detaljplanerad mark. I posten ingår också tillfälliga markavtal knutna till exploateringsområden, som upphör allt eftersom de färdigställs. Intäktsutvecklingen är knuten till nyupplåtelser samt omförhandling av avtal och till viss del årliga indexregleringar. Den redovisade utvecklingen inkluderar en antagen ökning på 2 % på de avtal som indexregleras. I takt med att exploateringen av mark fortskrider minskar en del av de ytor som tillfälligt nyttjats som parkering och det påverkar intäkterna negativt framåt.

Kommunfullmäktige har beslutat om självkostnadsprincip för interna markavtal från och med 2027. Intäktsnivån sänks därmed med 37,6 mnkr gentemot 2026 och nämnden förväntar sig få kompensation för intäktsstappet genom en kommunbidragsjustering.

## **Utveckling markupplåtelse**

Intäktsposten markupplåtelse avser upplåtelser som hanteras av avdelningen för stadsliv och omfattar en rad mindre poster såsom avgifter för byggbelamring, uteserveringar, mobila tjänster, servitut mm.

Intäktsprognosen framåt ligger på en högre nivå än vad som förutsades i förra årets budgetskrivning. Anledningen är främst att intäkterna för återställning efter grävning har ökat till följd av många ledningsbyten i staden samt intäkter från fordonsflytt som tidigare låg inom PÖMABs verksamhet.

#### Simulerad kostnad för avskrivningar och internränta (belopp i tkr)

Kostnadsposter	2026	2027	2028	2029
Avskrivningar	-389 300	-372 200	-359 400	-339 800
Räntekostnader	-234 700	-225 800	-217 300	-209 100
Intäkt-redovisade investeringsbidrag	26 900	26 700	26 500	18 900
<b>Summa</b>	<b>-597 100</b>	<b>-571 300</b>	<b>-550 200</b>	<b>-530 000</b>

#### Resultatram för hamnanläggningar (belopp i tkr)

Resultatposter	Budget 2026	Prognos 2026	2027	2028	2029
Intäkter	130000	182 600	135 700	124 100	124 900
Intäkt-redovisade investeringsbidrag	1300	1 300	1 300	1 300	1 300
Avskrivningar	-56800	-56 500	-55 900	-41 800	-41 000
Räntekostnader	-25800	-25 600	-27 000	-27 700	-26 900
Övriga kostnader	-4600	-5 700	-7 300	-7 400	-7 500
<b>Resultat</b>	<b>44100</b>	<b>96 100</b>	<b>46 800</b>	<b>48 500</b>	<b>50 800</b>

I prognos 2026 inkluderar intäkterna en rättelse av skuldförda finanshyror för åren 2020 till 2024 och som uppgår till 50,1 mnkr. Då befintlig redovisningsmetod var komplex och icke konventionell har Tekniska nämnden under 2025 låtit en extern part utreda redovisningen av finanshyran för Norra hamnen i syfte att säkerställa en korrekt och ändamålsenlig hantering. Utredningens rekommenderade metod innebär att finanshyran från och med 2025 ska redovisas utan omföring till eller från balansräkningen såsom gjorts tidigare. En konsekvens är att den skuld som upparbetats i och med den tidigare tillämpade metoden, och som uppgick till 50,1 mnkr, förs om till resultatet i sin helhet och innebär en positiv effekt på 2026.

2027 är intäkterna tillbaka på en nivå som motsvarar tidigare år med tillägg av ökade ränteintäkter och uppjusterade indextillägg. Under senare delen

2026 sker en utökning av personal vilket vi ser effekten av 2027.

2027 är sista året för CMPs arrende av Frihamnen som led i deras flytt norrut. Därav minskningen av intäkter mellan 2027 och 2028. Av samma skäl minskar kapitalkostnaderna mellan dessa år då avskrivningstiden för anläggningar inom detta område kortats ner och fått avslut 2027.

### **Bedömning av realisationsvinster för fastigheter (belopp i tkr)**

<b>Poster</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Köpeskilling	36 000	36 000	39 000
Ingående anskaffningsvärde	-1 000	-1 000	-1 000
<b>Realisationsvinst</b>	<b>35 000</b>	<b>35 000</b>	<b>38 000</b>

## **Kommunbidrag Tekniska nämnden**

### **Kommande fastighetsförvärv**

Diskussion kring flera större strategiska fastighetsförvärv pågår sedan en tid tillbaka inom staden, bland annat Kampen, Centralfängelset men är ännu inte beslutade. Genomförs dessa förvärv kommer tekniska nämnden behöva, utöver investeringsmedel, ytterligare driftsmedel för kapitalkostnader, drift och underhåll och utökad personalstyrka. Dessa äskningar kommer ingå i respektive beslutsärende.

### **Kommunalt ansvar omvänd ordningslag och serviceinriktad myndighetsutövning**

I utredningen SOU 2025:102, som för närvarande är ute på remiss, föreslås att vissa uppgifter som i dag ligger på Polismyndigheten flyttas till kommunerna. Det handlar främst om tillstånds- och tillsynsverksamhet enligt ordningslagen där kommunen föreslås bli huvudman stället för Polismyndigheten, möjligen redan från januari 2027. Denna myndighetsutövning bör falla inom tekniska nämnden ansvarsområde och kan inte bedrivas inom förvaltningens nuvarande ekonomiska och personella ramar. Beslutas förslaget kommer tekniska nämnden behöva ett utökat kommunbidrag på uppskattningsvis 5-7 mnkr.

### **Färdtjänst**

En utredning har tagits fram angående hantering av färdtjänstverksamhet framåt, och beslut kommer tas i frågan de närmsta månaderna av kommunfullmäktige. Förvaltningens förslag, tillsammans med serviceförvaltningen, är att verksamheten ska övergå helt till servicenämndens ansvarsområde. I samband med flytten efterfrågas en justering av kommunbidraget motsvarande de totala nettokostnaderna för färdtjänst. Färdtjänst har de senaste åren genomgått många kostnadspåverkande förändringar, bl.a taxeförändring i oktober förra året, färre leverantörer då en leverantör inte fullföljer sitt uppdrag, organisationsutmaningar och det är svårt att få en korrekt kostnadsbild för

justeringen. Innan eventuell förändring av ansvar behöver den ses över.

### **Begäran om ram för utvecklingsfastigheter**

Utvecklingsfastigheter förvaltas av tekniska nämnden i väntan på framtida utveckling. På delar av dessa fanns det bebyggelse vid köpet. I vissa fall finns det hyresgäster i byggnaderna som kan generera intäkter men byggnader kan även stå tomma. Driftkostnader i form av el, värme, skötsel, bevakning, kapitalkostnader etcetera som uppstår avropas årligen från kommunstyrelse.

Tekniska nämnden begär totalt 7,6 mnkr för 2027 för nedan fastigheter.

- 2024 löstes tre tomträttsavtal in för Hammaren 2, 6 och 10 då kvarteret ingår i fördjupad översiktsplan och behövs för framtida exploatering och utveckling i blandad stad. Detta medför ökade driftkostnader om 5,9 mnkr.
- 1,7 mnkr för fastigheter inom området Sege Park, där övergången till byggherrar har blivit förskjuten i tiden.

## Riktade statsbidrag och övriga bidrag

### Riktade statsbidrag

RIKTADE STATS BIDRAG, benämning/ ändamål	Ansvarig myndighet/ bidragsgivare	Prognos 2026	Prognos 2027
Utredning av förorenade områden ex Alven, Graniten, Gullvik	Länsstyrelsen	8 000	
<b>RIKTADE STATS BIDRAG</b>	<b>Summa</b>	<b>8 000</b>	

### Övriga bidrag

ÖVRIGA BIDRAG, benämning/ ändamål	Ansvarig myndighet/ bidragsgivare	Prognos 2026	Prognos 2027
Trädvård, byggnadsvård	Malmö Förskönings och planteringsförening	5 000	6 000
<b>ÖVRIGA BIDRAG</b>	<b>Summa</b>	<b>5 000</b>	<b>6 000</b>

Lagstiftningen om utökat producentansvar innebär att producenter betalar för nedskräpning enligt principen att förorenaren betalar. Kommunerna ansvarar fortsatt för den praktiska hanteringen av skräp i offentliga miljöer och ska enligt det nya regelverket få ersättning från producenterna via Naturvårdsverket för en del av sina kostnader. Regelverket trädde i kraft 2025 men ingen kompensation har ännu betalats. Förvaltningen bör ha rätt till detta bidrag men det råder osäkerhet och bristande kommunikation kring dess utbetalning.

# Begäran om investeringsram

## Riktlinjer för ekonomisk styrning - beloppsgränser för objektsgodkännanden

Riktlinjer för ekonomisk styrning beslutas årligen av kommunfullmäktige och reglerar bland annat processen kring objektsgodkännanden.

Objektsgodkännande, det vill säga beslut inför nämnds påbörjande av ett investeringsobjekt infördes i staden för många år sedan i syfte att styra likviditeten. Beloppsgränserna på 15 respektive 50 mnkr för beslut i kommunstyrelsen respektive kommunfullmäktige har varit oförändrade sedan 2012. Då utgick godkännandet från nettoutgiften men detta har senare ändrats till bruttoutgiften. Analys har gjorts av indexutveckling och av projektens storlek 2012 och 2025 och för att uppnå samma fördelning avseende ärenden till olika beslutsinstanser föreslår nämnden att beloppsgränserna ändras till 50 respektive 100 mnkr.

Tekniska nämndens reglemente sågs över 2016 och då beslutades om nya beloppsgränser för köpeskillingar enligt ärende STK-2019-687. Köp över 10 mkr och försäljningar över 30 mkr går vidare till kommunfullmäktige för godkännande i dagsläget. Nämnden föreslår att även dessa beloppsgränser justeras till 25 mnkr för köp och 50 mnkr för försäljningar för ett smidigare beslutsförfarande i ärenden av relativ rutinkaraktär.

## Investeringsram

### Investeringsutgifter 2027 samt plan för 2028–2032 (belopp i tkr)

Investeringstyp	Begäran 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032
Exploatering	300 000	300 000	350 000	350 000	350 000	350 000
Storstadspaketet- infrastruktur	390 000	485 000	460 000	410 000	385 000	330 000
Mobilitet	80 000	95 000	130 000	285 000	280 000	165 000
Offentlig Miljö	340 000	360 000	370 000	350 000	362 000	380 000
Fastighetsförvärv	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Fastigheter och Byggnader	125 000	120 000	145 000	61 000	56 000	56 000
Hamnanläggningar	146 000	184 000	119 000	36 000	30 000	30 000
Justeringspost	-41 000	-4 000	-34 000	-52 000	-23 000	-71 000
<b>Summa investeringsram</b>	<b>1 400 000</b>	<b>1 600 000</b>	<b>1 600 000</b>	<b>1 500 000</b>	<b>1 500 000</b>	<b>1 300 000</b>

### Investeringsram 2027 med plan 2028–2032

Tekniska nämndens investeringsplan innefattar ökade behov i befintliga anläggningar och utbyggnad och förbättring av stadsmiljön med många

pågående entreprenader. Detta innebär begäran om investeringsram på fortsatt hög nivå.

För att kunna realisera investeringsplaneringen begär tekniska nämnden för år 2027 totalt 1,4 mdkr i investeringsram. Det är en höjning jämfört med den justerade begäran om investeringsplan som gjordes i delårsrapporten 2025 avseende budget 2026 med plan för 2027–2031 då 1,3 mdkr angavs för år 2027. För åren 2028–2032 ligger investeringsvolymerna på en liknande nivå där ramarna pendlar mellan 1,3 och 1,6 mdkr.

### **Exploatering**

Kategori Exploatering speglar beredskapen för att möta behovet av planlagd och byggklar mark med tillhörande utbyggnad av allmän platsmark. Inom kategorin planerar och iordningsställer tekniska nämnden kvarterersmark för att kunna bygga bostäder, som till stor del är kopplade till Storstadspaketets bostadsleverans, men även handel, kontor och offentlig service. I kategorin ingår att bygga gemensamma anläggningar som gator, parker, torg och övrig allmän plats, i kommunala och privata utbyggnadsområden. För åren 2027–2028 bedöms investeringsvolymen till 300 mnkr vilket är en något mindre volym än tidigare år. Delvis beror det på att nämnden under samma period ska genomföra stora infrastrukturinvesteringar i staden som hanteras inom exploateringsprojekten men belastar kategori Storstadspaketet, dels för att behovet av att genomföra förberedande arbeten bedöms minska något med anledning av rådande konjunkturläge. Under senare delen av planperioden budgeteras investeringarna till 350 mnkr då bedömningen är att investeringstakten och marknaden då har återhämtat sig från nuvarande konjunkturedgång.

För kategorin begärs en ram på 300 mnkr för år 2027. Driftskostnader och intäkter knutna till exploatering återfinns på ramen för exploateringsverksamhet.

### **Mobilitet**

Kategori Mobilitet innefattar de projekt som innebär investeringar i stadens infrastruktur, främst avseende kollektivtrafiklösningar, cykelbanor, trafiksäkerhet, tillgänglighetsåtgärder och cykelparkering. En ökad ram kommande år beror bland annat på supercykelstråk och eventuella ersättning av stadens väderskydd som tagits höjd för 2030-2031.

### **Kategori Storstadspaketet - infrastruktur**

I denna kategori redovisas de investeringsprojekt som avser Storstadspaketets infrastrukturåtgärder avseende kollektivtrafik och cykel kopplade till Ramavtal 8 Storstad Malmö.

Tekniska nämnden reviderar vid behov Ramavtal 8s finansieringsplaner för att möta de planerade åtgärdernas genomförandetakt. Planeringen utgår från en upprättad huvudtidplan med syfte att hålla trafikstarterna för elbusslinjerna som överenskomms med Regionen/Skånetrafiken.

För kategori Storstadspaketet - Infrastruktur begärs en ram på 390 mnkr för 2027. Inkomsterna beräknas uppgå till 185 mnkr.

### **Offentlig miljö**

Kategori Offentlig miljö omfattar de investeringar och reinvesteringar som görs på allmän platsmark enligt framtagna underhållsplaner samt komplettering och vidareutveckling av mindre art i den offentliga miljön. Kategorin omfattar även nya investeringar i stadens befintliga parker, torg och gator som genomförs för att skapa en attraktiv och hållbar stad. Budgetramarna ökar bland annat på grund av ökat underhåll av gator i det så kallade beläggningsprogrammet.

För kategorin begärs en ram på 340 mnkr för år 2027.

### **Fastighet/byggnader**

Kategori fastighet/byggnader omfattar de investeringar som görs på stadens kulturbyggnader, stationer, toaletter och skogsområden. Kategorin omfattar även reinvesteringar vars syfte är att återställa och upprätthålla värdet på befintliga fastigheter. Det finns ett ökat behov av reinvesteringar de kommande åren främst i citytunnelstationer vilket förklarar de ökade ramarna.

För kategorin begärs en ram på 125 mnkr för år 2027.

### **Kategori Fastighetsförvärv**

Kategorin omfattar förvärv av både strategiskt viktiga fastigheter för Malmö stad och fastigheter som ingår i exploaterings- och stadsutvecklingsprojekt. I takt med att staden växer ökar behovet av kommunal mark, bland annat för utbyggnad av staden samt för skolor och förskolor.

Inför kommande förvärvsbeslut begärs en investeringsram på 60 mnkr för samtliga kommande år, som kan utökas vid behov i samband med större enskilda förvärv.

### **Kategori Hamnanläggningar**

Investeringarna är avgörande för att säkerställa Malmö hamns långsiktiga utveckling och för att möta framtida krav. Samtliga initiativ till investeringar är i linje med inriktningen i gällande Masterplan för Malmö hamn. Flertal större investeringsprojekt ligger budgeterade inom planperioden till följd av flytt av den kommersiella hamnen norrut och reinvesteringsbehov i befintliga anläggningar. Ökade säkerhets- och beredskapskrav driver ytterligare investeringar i skydd och kapacitet.

För kategorin begärs en ram på 146 mnkr för år 2027.

### **Reinvesteringar**

I kategorierna Offentlig miljö, Fastighet/byggnad och Hamnanläggningar genomförs komponentutbyte i Reinvesteringsprojekt på befintliga

anläggningar baserat på långtidsplanerat underhåll. Dessa syftar till att upprätthålla funktion och värde i befintliga anläggningar och därigenom tillgodose kravet på god ekonomisk hushållning. Löpande reinvesteringsprojekt innefattar åtgärder inom flera olika teknikområden såsom beläggningsprogram gator, armaturer, kajer, kanalslänter och lekplatser. Till det kommer specifika reinvesteringsprojekt för anläggningar med längre underhållsintervall.

Planerade reinvesteringar uppgår 2027 till 353 mnkr och är en del av nämndens totala investeringsram. Under perioden ligger reinvesteringsnivån runt 300 mnkr årligen.

#### Investeringsinkomster 2027 samt plan för 2028–2032 (belopp i tkr)

Investeringstyp	Begäran 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032
Storstadspaketet-infrastruktur	185 000	165 000	180 000	190 000	215 000	165 000
Övrigt	6 000	6 000	6 000			
<b>Summa investeringsram</b>	<b>191 000</b>	<b>171 000</b>	<b>186 000</b>	<b>190 000</b>	<b>215 000</b>	<b>165 000</b>

#### Driftkonsekvenser att avropa från kommunstyrelsen avseende aktiverade investeringar, 2026 samt plan för 2027–2031 (belopp i tkr)

Investeringstyp	Begäran 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032
Exploatering	37 000	42 400	42 800	37 600	30 800	19 300
Storstadspaketet-infrastruktur	24 800	16 600	27 600	24 200	11 200	47 900
Mobilitet	3 200	6 700	8 400	10 000	9 200	18 400
Fastighetsförvärv	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Fastighet och Byggnader	0	800	1 000	0	0	0
Offentlig miljö	900	2 500	300	0	0	0
<b>Summa driftkonsekvenser</b>	<b>67 400</b>	<b>70 500</b>	<b>81 600</b>	<b>73 300</b>	<b>52 700</b>	<b>87 100</b>

År 2027 uppgår tekniska nämndens behov av avrop ur kommunstyrelsens anslag till förfogande för driftkonsekvenser till 67,4 mnkr för att åren därefter öka undantaget året 2031 då behovet minskar. Behovet av avrop gällande investeringstyp Storstadspaketet- infrastruktur har ökat sen tidigare år vilket beror på att den genomsnittliga avskrivningstiden har justerats från 30 år till 20 år.

Behovet fluktuerar en hel del mellan åren vilket beror på när färdigställande är planerat enligt varje projekts specifika tidplan. Driftkonsekvenser avseende projekt som inte innefattas av kommunstyrelsens anslag till

förfogande redovisas i bilaga "Underlag budgetskrivelse 2027 investeringar".