

Delrapport: En stad som byggs för vanligt folk

Arbetsgrupp:

Ordförande: Shler Bradostin

Christian Jönsson, Sara Mellander, Arwin Sohrabi

Sekreterare: Edvina Palmcrantz

Innehållsförteckning

Inledning	3
Metod och avgränsning	4
Resultat	5
Bostäder för alla – bostaden som en social rättighet	5
Vem har råd att bo i framtidens Malmö?	5
Framtidens allmännytta	6
Huvudbudskap.....	7
Stadsplanering och segregation	7
En progressiv markpolitik.....	7
Hur ska staden planeras i framtiden?	8
En stad som växer helt och hållbart	9
Huvudbudskap.....	10
Den smarta staden - hållbar trafik och mobilitet	11
Malmö, Skånes tillväxtmotor - lokal och regional kollektivtrafik.....	11
Huvudbudskap.....	12

Inledning

De ekonomiska klyftorna i Sverige ökar markant och idag har Sverige näst störst förmögenhetskoncentration i EU. Tidigare i år släppte Finanspolitiska rådet en rapport¹ som särskilt pekar på bostadsmarknadens utveckling som en bidragande faktor. Bostadsmarknaden har under 2000-talet varit den faktor som bidragit till den största ökningen av Gini-koefficienten².

Dagens utformning av bostadsmarknaden spär på klyftorna i samhället såväl ekonomiskt som socialt. Boendesegregationen i Sverige ökar och postnumret styr i allt högre utsträckning vilka förutsättningar man har i livet. Låginkomsttagare och höginkomsttagare bor mest segregat i hela landet och allt färre får chansen att mötas över klassgränserna i sin vardag. Enligt en analys från SCB³ är också resmönstret bland befolkningen i hög utsträckning segregat – boende i resursstarka områden reser till andra resursstarka områden för arbete eller fritid, och boende i resurssvaga områden reser till andra resurssvaga områden. Det påverkar inte minst samhällsgemenskapen och tilliten till varandra.

Klimatkrisen gör sig alltmer påmind. Extremväder blir mer frekvent förekommande, även i Sverige och Malmö. Ska vi lyckas nå våra ambitiösa klimatmål om klimatneutralitet 2030 behöver mer göras, inte minst inom bygg- och anläggnings- samt transportsektorn. Behovet av mer hållbar mobilitet är stort, och investeringsbehovet i kollektivt resande uppenbart.

För att ta sig an dessa problem behövs ett helhetsgrepp kring de politiska utmaningar som vi står inför - i alla samhällets sektorer.

I februari gavs vår arbetsgrupp “En stad som byggs för vanligt folk” i uppdrag att, utifrån vårt givna område, ta fram en analys med ett önskvärt framtidsscenario för samhället i stort och Malmö i synnerhet.

I denna delrapport redovisar gruppen den första delen av vårt arbete. I dokumentet lyfts de utmaningar arbetsgruppen har identifierat att vi som samhälle står inför inom ramen för politikområdena bostäder, stadsplanering och segregation samt hållbar trafik och mobilitet. I denna första inlämning dras inga slutsatser kring lämpliga reformer eller åtgärder. Detta dokument syftar i stället till att formulera en problembeskrivning som kan identifiera var politiska lösningar och åtgärder saknas, för att i nästa led definiera reformförslag som kan bryta segregationen, ta tillbaka kontrollen samt öka jämlikheten och stärka sammanhållningen.

¹ <https://www.fpr.se/aktuellt/nyheter/2024-02-21-ny-studie-economic-inequality-in-sweden---an-overview-of-facts-and-future-challenges.html>

² Gini-koefficienten är det vanligaste nyckeltalet som beskriver inkomstskillnader. Ju högre värde Gini-koefficienten har, där det högsta talet är ett, desto ojämnare är inkomsterna fördelade. Värdet ett innebär att alla inkomster är centrerade till en person.

³ <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2023/segregationen-synlig-aven-i-vara-dagliga-resmonster/>

Metod och avgränsning

Arbetsgruppens givna område är brett och innefattar stora delar av den verklighet som Malmöborna lever och verkar i. För att få så goda förutsättningar som möjligt att ta fram ett material som kan bidra till viktiga insikter i Arbetarekommunens politikutvecklingsarbete har arbetsgruppen valt att avgränsa arbetet i detta skede till rubrikerna “Bostäder för alla – bostaden som en social rättighet”, “stadsplanering och segregation” samt “den smarta staden - hållbar trafik och mobilitet”. I valet av avgränsningar har hänsyn också tagits till de andra utpekade politikområdena inom Malmö Arbetarekommuns visionsarbete.

Under arbetets gång har gruppen arrangerat eller deltagit i två utåtriktade aktiviteter för att få ta del av nya perspektiv.

Den 15 maj arrangerade arbetsgruppen ett panelsamtal om bostadspolitik och dagens bostadsmarknad. I panelen deltog Martin Hofverberg, chefsekonom på Hyresgästföreningen, Jennie Gustafsson, postdoktor inom bostadspolitiska skeenden vid Malmö universitet, Jonas Sjöberg, ordförande Byggnads Skåne samt Anna Heide, affärsutvecklingschef Trianon. Samtalet modererades av Marika Bjerstedt Hansen.

Den 20 maj deltog arbetsgruppens ordförande Shler Bradostin och sekreterare Edvina Palmcrantz på ett rundabordsamtal om stadsbyggnads- och bostadspolitiska frågor tillsammans med aktörer inom Malmös bygg- och bostadssektor – bland andra fastighetsägare, hyresgästföreningen och fackförbundet Byggnads.

Arbetsgruppen har också haft besök av Leif Gjesing, Malmö stad, under ett sammanträde för att få mer information om arbetet med Öresundsmetron och de framtida kommunikationsbehov som finns i Öresundsregionen.

Framgent ser arbetsgruppen en stor potential i att involvera medlemmar och s-föreningar i den process som ska resultera i reformförslag och konkreta politiska åtgärder.

Resultat

Bostäder för alla – bostaden som en social rättighet

I en värld där urbaniseringen ökar i en aldrig tidigare skådad takt, står Malmö inför en unik utmaning att säkerställa bostäder som en grundläggande social rättighet för alla sina invånare. Med befolkningstillväxt och en blandad befolkning förväntas staden stå inför både möjligheter och utmaningar de kommande 20 åren. Malmö har redan etablerat sig som en dynamisk och mångkulturell stad, men de framtida bostadspolitiska besluten kommer att vara avgörande för att upprätthålla social rättvisa och inkludering.

Enligt FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna är bostad en grundläggande mänsklig rättighet, och det är avgörande att städer tar detta på allvar när de planerar för framtiden. Det kommer att kräva innovativa lösningar och en stark politisk vilja för att kunna erbjuda rimliga och tillgängliga bostäder för alla, oavsett socioekonomisk bakgrund.

För att uppnå detta mål måste staden överväga att investera mer i allmännyttiga hyreslägenheter med rimliga hyror och uppmuntra till byggande av blandade bostadsområden som främjar social sammanhållning. För Malmö innebär detta inte bara att planera för fler bostäder, utan också att skapa trygga, inkluderande och hållbara stadsdelar där människor kan leva och trivas i långsiktiga och trygga boendemiljöer.⁴

Vem har råd att bo i framtidens Malmö?

Tillgången till en bostad är en grundläggande mänsklig rättighet. Det råder idag en utbredd bostadsbrist i hela Sverige och Malmö och Skåne är inget undantag. 17 av 33 kommuner i Skåne uppger att de har bostadsbrist och i Malmö behöver i genomsnitt 2260 bostäder färdigställas per år fram till 2030 för att täcka behovet⁵. De senaste åren har det byggts cirka 3000 bostäder per år i Malmö vilket kan betraktas som en okej nivå utifrån behovet.

Problemet är dock att det inte finns tillräckligt många bostäder med rimliga hyror. Detta problem kommer med stor sannolikhet förvärras om 20 år om inte utvecklingen bryts och rätt åtgärder sätts in.

I Malmö är cirka åtta procent av hushållen trångbodda, men det finns stora skillnader inom staden, i Rosengård är uppemot vart tredje hushåll extremt trångbott och i Holma-Kroksbäck handlar det om cirka var femte⁶. 17 procent av de unga vuxna i Malmö/Lund bor fortfarande hemma och 76 procent av dem vill bo på annat sätt⁷. Den genomsnittliga kötiden till en bostad i Malmö på Boplats syd är för närvarande 3,4 år. I ett framtida Malmö bor människor med plats för både läxläsning och återhämtning och det finns möjligheter att flytta hemifrån.

⁴ Boverket och FN

⁵ <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/modell-for-bostadsefterfragan-2022.pdf>,
<https://www.boverket.se/contentassets/56b41b3b67c84d27bcd3245894c535fe/skane-lan-2024.pdf>

⁶ <https://mau.se/nyheter/unik-kartlaggning-av-trangboddhet-i-malmo/>

⁷ Hyresgästföreningen

Det blir allt svårare att få tillgång till en prisvärd bostad. Hyresgäster med låga inkomster har hyreskostnader som tar upp en allt större andel av den disponibla inkomsten⁸. Det finns det en rad skattelättnader för det ägda boendet vilket gör hyresrätten dyr i jämförelse. Vår vision är att det ska finnas tillgång till prisvärda bostäder av hög kvalitet i framtidens Malmö. Bostaden ska inte vara en klassmarkör som förvärrar ojämlikheten i samhället.

Det ställs höga krav för att få tillgång till ett förstahandskontrakt och många privata hyresvärdar accepterar inte försörjningsstöd som inkomst. Detta gör att allmännyttan tar ett allt större socialt ansvar i relation till de privata hyresvärdarna. I framtidens Malmö tas ett gemensamt ansvar för en socialt hållbar bostadsförsörjning.

För att alla ska ha råd att bo i framtidens Malmö behövs inte enbart fler bostäder utan också fler bostäder som vanligt folk har råd med. För att nå dit behövs det fortsatt en generell bostadspolitik kombinerat med riktade åtgärder för de som är mest sårbara.

Framtidens allmännytta

MKB är idag Sveriges näst största allmännyttiga bostadsbolag med över 20 000 lägenheter. Trots att MKB erbjuder ett stort antal bostäder är efterfrågan fortfarande hög, och det råder brist på hyresrätter med rimliga hyror.

Malmö har länge kämpat med segregation, där vissa områden är mer utsatta och eftersatta än andra. Trots insatser för att skapa blandade bostadsområden kvarstår stora skillnader i boendemiljön. Som allmännyttigt bostadsbolag står MKB inför utmaningen att utveckla fler integrerade och blandade bostadsområden.

När vi blickar framåt står allmännyttan inför en avgörande roll i att forma Malmös framtid. I en tid där ekonomisk ojämlikhet och bostadsbrist hotar sammanhållningen i städer över hela landet, kommer Malmö ta på sig uppgiften att omdefiniera vad allmännyttiga bostäder kan vara. I Malmö kommer allmännyttan behöva utvecklas till en kraftfull motor för social rättvisa och hållbar utveckling.

Under de kommande 20 åren kommer staden behöva satsa på att utveckla hållbara och innovativa bostadslösningar som går bortom de traditionella modellerna. Malmös fokus kommer behöva vara på att bygga energismarta bostäder som inte bara minimerar miljöpåverkan utan också håller driftkostnaderna låga, vilket gör dem ekonomiskt rimliga för alla invånare. Allmännyttan kommer behöva bli en central del i att skapa blandade bostadsområden, där människor från olika socioekonomiska grupper kan bo och leva sida vid sida, vilket kommer stärka den sociala sammanhållningen och skapa ett mer inkluderande samhälle.

Digitalisering kommer också spela en nyckelroll i att modernisera och effektivisera förvaltningen av allmännyttiga bostäder. Genom smarta system kommer underhåll och

⁸ Kris i bostadsfrågan 2023

fastighetsförvaltning blivit mer proaktivt, vilket inte bara förbättrar livskvaliteten för hyresgästerna utan också säkerställer att fastigheterna förblir i gott skick under lång tid.

Framtida Malmö är en stad där allmännyttan är mer än bara ett bostadsalternativ – den är en central aktör i att forma ett rättvist och hållbart samhälle. Genom att sätta människors behov i centrum och prioritera både social rättvisa och ekologisk hållbarhet, har Malmö skapat en modell för framtidens allmännytta som kan inspirera städer världen över.⁹

Huvudbudskap

- Malmö har haft en god nivå av bostadsbyggnade under de senaste åren, men utbudet av bostäder med tillgängliga hyror är otillräckligt.
- Bostadsbristen är ojämlik och trångboddheten centrerad till vissa områden.
- Hyresgäster lägger en högre andel av sin månadsinkomst på boendekostnader än de som äger sin bostad. De riktade skattelättnader som finns för det ägda boendet gör hyresrätterna till ett dyrare bostadssätt, samtidigt som hyresgäster har små till inga möjligheter att tjäna pengar på sitt boende.
- Allmännyttan tar ett oproportionerligt socialt ansvar när privata hyresvärdar kan ställa allt för höga krav på bostadssökande.
- Allmännyttan behöver förutsättningar för att fungera som en rättvise- och hållbarhetsskapande aktör på bostadsmarknaden.

Stadsplanering och segregation

Malmö har en ambitiös stadsutvecklingsplan med fokus på hållbarhet, mobilitet och grönt tillväxt. Den senaste översiktsplanen, antagen 2023, har tre huvudprioriteringar: Malmö som en regional motor för grön tillväxt, staden som en kulturell och demokratisk livsmiljö samt att utveckla en nära, tät och funktionsblandad stad. Detta innebär att staden arbetar för att skapa goda livsmiljöer genom hållbar markanvändning, energieffektivitet och satsningar på förnybar energi, samt ett trafiksystem med låg miljöpåverkan.

Stadsplanering har långa tidshorisonter och framtiden Malmö de kommande tjugo åren fortsätter i mångt och mycket i samma spår. När vi bygger Malmö helt ska det finnas mer Malmö åt fler. En viktig princip är att hela Malmö ska tillhöra alla Malmöbor. Stadsdelar ska integreras med varandra och gemensamt skapa en stad som är större än summan av sina delar. Nya områden ska tillföras värden som gör dem attraktiva även för de som inte bor där.

En progressiv markpolitik

År 2010 avskaffade den dåvarande regeringen kommunernas rätt till förköp vid försäljning av fastigheter. Förköpslagen infördes 1968 i avsikt att ge kommunen möjlighet att gå in i ett köp före andra intressenter, om den ansåg sig ha goda skäl. En förköpslag gör det möjligt för kommunerna att bättre planera för framtida byggnation. En modern variant av förköpsrätt

⁹ Sveriges Allmännytta

hade gett kommuner möjlighet att träda in och köpa bostadsbestånd och fastigheter till försäljning, med syfte att främja goda planeringsförutsättningar för kommuner, motverka spekulation på bostadsmarknaden och bidra till stabilitet i bostadsområden.

För att säkerställa en hållbar och inkluderande samhällsutveckling är kommunens markägande ett centralt verktyg. Genom strategiskt ägande och förvaltning av mark kan kommunen styra utvecklingen mot ett samhälle där alla invånare har tillgång till bostäder, grönområden och samhällsservice av hög kvalitet. För att uppnå detta är vår vision att kommunen ska äga minst hälften av sin mark. Detta mål ska främst uppnås genom strategiska markköp, men också genom att upplåta mark med tomträtt där det är lämpligt, vilket möjliggör långsiktig kontroll över markanvändningen samtidigt som det skapar förutsättningar för flexibelt nyttjande.

För att ytterligare stärka hållbarheten i våra stadsutvecklingsprojekt kommer kommunen att flytta gränserna för exploatörernas ansvar. I framtiden ska detta ansvar inte bara omfatta engångsinvesteringar i de omgivande miljöerna kring exploateringsobjekten, utan även inkludera ett långsiktigt ansvar för att finansiera drift och underhåll av omgivningen. Detta säkerställer att de miljöer som byggs upp inte bara är attraktiva vid invigningen, utan även hålls levande och välskötta över tid.

Hur ska staden planeras i framtiden?

År 2044 är Malmö en stad där Digitala tvillingar¹⁰ har blivit en oundgänglig del av stadsplaneringen. Genom dessa avancerade digitala verktyg kan vi i realtid simulera och analysera stadens system och strukturer vilket ger oss en oslagbar förmåga att planera och utveckla staden på ett sätt som är både proaktivt och hållbart. Digitala tvillingar gör det möjligt för oss att förstå och förutse hur olika faktorer påverkar stadens funktion och livskvalitet, från trafikflöden till energiförbrukning och klimatpåverkan, vilket innebär att vi kan fatta mer informerade beslut och anpassa oss snabbare till förändringar. Detta samtidigt som vi säkerställer att stadens utveckling sker på ett sätt som gynnar både nuvarande och framtida generationer.

När stadens begränsade mark bebyggs kan inte enbart marknaden avgöra vad som ska byggas. Hela staden, och särskilt nya områden, är i behov av ett rikt kulturliv som förhöjer livskvaliteten och stadsmiljön. Tätare och mer naturlig samverkan mellan befintliga aktörer spelar en viktig roll. Exempelvis kan Parkering Malmö möjliggöra nya ytor genom att vid byggnation av nya mobilitetshus tillgängliggöra sina tak- och bottenvåningar. Multifunktionella byggnader och stadsdelar gynnar fler och gör miljöer levande och mer attraktiva för Malmöbor.

Vi vill även verka för en förändring av lagstiftningen så att fastighetsägare måste vara med och finansiera en lokal fastighetsägaresamverkan, exempelvis genom BID-modellen. Denna

¹⁰ exakt digital kopia av ett fysiskt objekt, system eller process, som används för att simulera, övervaka och optimera dess funktion i realtid

typ av samverkan har potential att stärka lokala områden, skapa trygghet och förbättra den fysiska miljön på ett sätt som gynnar både invånare och fastighetsägare.

En stad som växer helt och hållbart

Malmö är Sveriges snabbast växande storstad och år 2050 beräknas det finnas en halv miljon Malmöbor i staden. Det ställer höga krav på tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser och samhällsservice. Att växa innebär stora möjligheter för Malmö, men också utmaningar – inte minst vad gäller stadens yta.

Malmö totala yta består till ungefär hälften av hav, och cirka en tredjedel av stadens landyta utgörs av högkvalitativ jordbruksmark som är viktig inte bara för Malmö, utan hela landets livsmedelsförsörjning. Att förtäta i stället för att expandera är därför nödvändigt. Men även en förtätningsprincip medför problematik i Malmö arbete med att bygga staden både hel och hållbar.

2020 var Malmö andel hårdgjorda ytor cirka 61 procent. Hårdgjorda ytor gör staden mer sårbar i händelse av extremväder som skyfall och påverkar Malmöbornas livskvalitet negativt. Grönområden utgör en plats för rekreation, motion och avkoppling för stadens invånare, och spelar en viktig roll för människors hälsa och välbefinnande. Forskning visar att boende med god tillgång till grönområden mår bättre såväl psykiskt som fysiskt än boende med större avstånd till parker och andra grönytor. Därför är det centralt att även i ett Malmö som måste växa inåt prioritera plats för grönska, och även se över befintliga hårdgjorda ytor för att tillföra nya gröna värden.

När antalet människor som bor och rör sig i vår stad ökar behöver vårt synsätt på transporter förändras. Det pågår ett stort arbete med att göra kollektivt resande mer attraktivt och tillgängligt för fler Malmöbor, samt att förenkla cykelpendling såväl i staden som till andra närliggande orter. Det är viktigt, inte minst i en stad som behöver nyttja vår befintliga yta så effektivt som möjligt.

Samtidigt som vi måste säkerställa att Malmö är en stad där alla kan röra sig från punkt A till punkt B oavsett vilka förutsättningar de har, innebär en stor grad av privatbilism också stora ansträngningar för det offentliga rummet. Alla bilar som finns i Malmö under dagtid tar i anspråk en yta som motsvarar 1 ½ Västra hamnen i parkeringsyta. Varje bil tar 5–6 parkeringsplatser i anspråk, eftersom parkeringsbehov uppstår både vid hemmet, arbetsplatsen och fritidsaktiviteten. Det innebär i praktiken att staden behöver hantera parkeringsyta på uppemot nio Västra hamnen. Med de växande behov och den hårda konkurrens som finns om stadens yta kommer vi därför inte kunna fortsätta med samma parkeringspolitik. När många väljer bilen som färdmedel påverkas Malmöbornas hälsa negativt genom sämre luftkvalitet och högre bullernivåer. Den infrastruktur som krävs för att möjliggöra en hög nivå av privatbilism i staden innebär också att andra viktiga värden behöver offras för att skapa utrymme, så som till exempel plats för rekreation och grönska men även markyta som kan användas för byggnad av bostäder och nya arbetsplatser.

Att bygga ett växande Malmö innebär stora påfrestningar för klimatet och miljön. Bygg- och anläggningssektorn i Malmö står idag för mer än 20 procent av stadens totala klimatpåverkan. När bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor konstrueras för framtidens Malmö måste det därför ske med hållbarhet - såväl social som ekologisk - i beaktning. Att planera och bygga hållbart kan innebära större initialkostnader för projektet, men potentialen för långsiktiga besparingar är stor tack vare till exempel lägre energikostnader. Klimatsmart byggnation skapar även ofta bättre boendekvalitet och ger alternativ för Malmös bostadssökare att bo både hållbart och kostnadseffektivt.

Klimatsmart bostadsproduktion och hög boendestandard leder ofta till boendekostnader som inte är ekonomiskt tillgängligt för alla. Malmö ska växa på ett hållbart sätt, men den hållbarheten kan inte enbart vara ekologisk utan också social. För att säkerställa att den sociala ojämlikheten på bostadsmarknaden minskar måste samhället hitta modeller där även klimatsmarta bostäder med hög boendestandard kan vara tillgängliga för människor med lägre inkomster.

Ett koncept som har visat sig vara särskilt framgångsrikt är "Mallbo". Denna modell kan med fördel utvecklas för att spridas över större delar av staden och bli ett verktyg för staden att erbjuda bostäder som möter olika behov och ekonomiska förutsättningar. Detta samtidigt som vi säkerställer att våra bostadsområden präglas av mångfald och social hållbarhet.

Huvudbudskap

- Bostadsmarknaden behöver mindre spekulation och instabilitet. Kommunen måste få bättre förutsättningar för att fungera som en stabiliserande faktor och därtill ges verktyg för att främja långsiktig planering.
- Exploatörernas samhällsansvar behöver förtydligas genom att ge dem större skyldigheter i områdesutvecklingen.
- Digitaliseringen kommer erbjuda staden nya verktyg i vår stadsplanering. Malmö ska vara föregångare i det arbetet och använda digitala verktyg till att bättre planera för ett växande Malmö i förändring.
- Malmö ska vara en stad för alla, även när vi växer. Hela staden måste känna att vi investerar i dem, och hela staden måste vara tillgänglig för alla.
- När Malmö växer behöver det ske på ett hållbart sätt, både socialt och ekologiskt. Beslut om var vi bygger och hur vi bygger måste tas med målet om ett helt och hållbart Malmö i beaktning.
- Malmö ska bli bevara sin attraktivitet genom god tillgång till bostäder och arbetsplatser, men också genom att erbjuda trivsamma boende- och vistelsemiljöer. När Malmö växer måste plats för rekreation, motion, grönska och möten mellan människor stå högt på agendan.
- Staden ska byggas för Malmöborna och inte för bilarna. Parkeringspolitiken behöver anpassas efter hur vi skapar så stor nytta för så många Malmöbor som möjligt.
- Malmö kan inte bara växa klimatsmart – det måste också växa helt. Klimatsmart byggnation och hög boendestandard ska vara tillgängligt även för låginkomsttagare.

Den smarta staden - hållbar trafik och mobilitet

Malmö står inför en rad utmaningar när det gäller att utveckla en hållbar och effektiv trafik- och mobilitetslösning som kan stödja stadens tillväxt och miljömål. I takt med att Malmö expanderar, ökar också kraven på att hantera trafikflöden, minska utsläpp och främja en mer inkluderande och tillgänglig transportinfrastruktur. Traditionella trafiksystem kämpar med att möta behoven hos en växande befolkning och en ökad efterfrågan på hållbara alternativ.

Om 20 år lär staden ha tagit stora kliv mot att bli en av världens ledande smarta städer, där hållbarhet och innovation går hand i hand för att skapa en levande, grön och inkluderande miljö för alla sina invånare. Med en ökande urbanisering och växande befolkning behöver Malmö ta ett strategiskt grepp om de möjligheter som ny teknik erbjuder för att möta framtidens utmaningar.

Malmö behöver investera kraftigt i hållbara trafiklösningar som integrerar elfordon, utbyggda cykelvägar och en hypermodern kollektivtrafik som drivs av förnybar energi. Dessa insatser kommer resultera i en drastisk minskning av koldioxidutsläppen och kommer göra staden till ett globalt föredöme för hållbar mobilitet. Genom att använda artificiell intelligens kommer Malmö effektivisera trafikflöden och minimera trafikstockningar, vilket inte bara minskar miljöpåverkan utan också förbättrar livskvaliteten för invånarna genom kortare restider och mindre stress.

Digitaliseringen kommer också förändra hur människor interagerar med staden. Genom smarta tjänster, som realtidsinformation om kollektivtrafik, smarta parkeringssystem och digitala medborgartjänster, kommer Malmö blivit en stad där teknik gör livet enklare och mer tillgängligt för alla. Invånarna har tillgång till en rad digitala verktyg som hjälper dem att planera sina resor, delta i stadens utveckling och till och med samarbeta för att förbättra sina bostadsområden.

Framtidens Malmö är en stad som lyckats balansera teknologisk innovation med social rättvisa och ekologisk hållbarhet. Genom att sätta människan i centrum för den smarta stadens utveckling har Malmö skapat en miljö där både nuvarande och framtida generationer kan leva, arbeta och frodas. Framtida Malmö är inte bara en plats att bo på, utan en föregångsstad som visar världen hur man kan bygga en bättre och mer hållbar framtid för alla.¹¹

Malmö, Skånes tillväxtmotor - lokal och regional kollektivtrafik

Öresundsmetron, en tunnelbana mellan Malmö och Köpenhamn, är en viktig investering inte bara för Sveriges och Danmarks utveckling utan för hela Europas. När Fehmarn Bält-tunneln öppnar 2029 finns prognoser om att antalet godståg på Öresundsbron kommer att fördubblas. I framtiden kommer metron avlasta Öresundsbron från persontrafik och ge mer plats för fjärrtåg och godståg på bron. När mer gods transporteras på järnväg säkras en mer grön och

¹¹ Malmö Stad, FN hållbara utvecklingsmål, Trafikverket hållbar mobilitet

klimatvänlig godstransport mellan Skandinavien och Centraleuropa. Och det blir samtidigt färre lastbilar på motorvägarna genom Sverige och Danmark.

Med en restid på cirka 20 minuter mellan Malmö och Köpenhamn och med avgångar var 90:e sekund skapas en större och mer sammanhängande arbetsmarknad inom Greater Copenhagen, Nordens största arbetsmarknadsregion. Antalet invånare som kan nå varandra över sundet inom en timma ökar med en miljon och antalet arbetsplatser med cirka 500 000.

Samtidigt som Skåne idag har landets högsta arbetslöshet blir många jobb som utannonseras i Köpenhamnsområdet inte tillsatta på grund av arbetskraftbrist. Metron kommer sluta det gapet och öka sysselsättningen i hela regionen. Det skulle ha en stor betydelse för utvecklingen i framtidens Malmö.

Varje investerad skattekrone i en Öresundsmetro skulle ge en samhällsekonomisk avkastning på mellan 1,23 och 1,25 kronor och en fullt ut integrerad Öresundsregion kan ge ytterligare cirka nio miljarder kronor i tillväxt. Det är således inte bara en samhällsnyttig investering utan en god affär. Det är hög tid att Sveriges och Danmarks regeringar tillsammans utreder en Öresunds metro för att den ska kunna bli klar i samband med Köpenhamns nya metrolinje M5 år 2035.

Huvudbudskap

- Det hållbara resandet måste bli mer tillgängligt för fler, till exempel genom digitala verktyg som sänker trösklarna till användandet av delade mobilitetstjänster.
- Södra Sverige i stort och Malmö i synnerhet står inför stora utmaningar vad gäller kapaciteten för pendling och varustransporter över Öresund. Den infrastruktur som finns idag kommer inte vara tillräcklig när Fehmarn-Bält-förbindelsen står färdig 2029. Därför är en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn ett måste.