

# **Slutrapport från arbetsgruppen ”En stad som byggs för vanligt folk”**

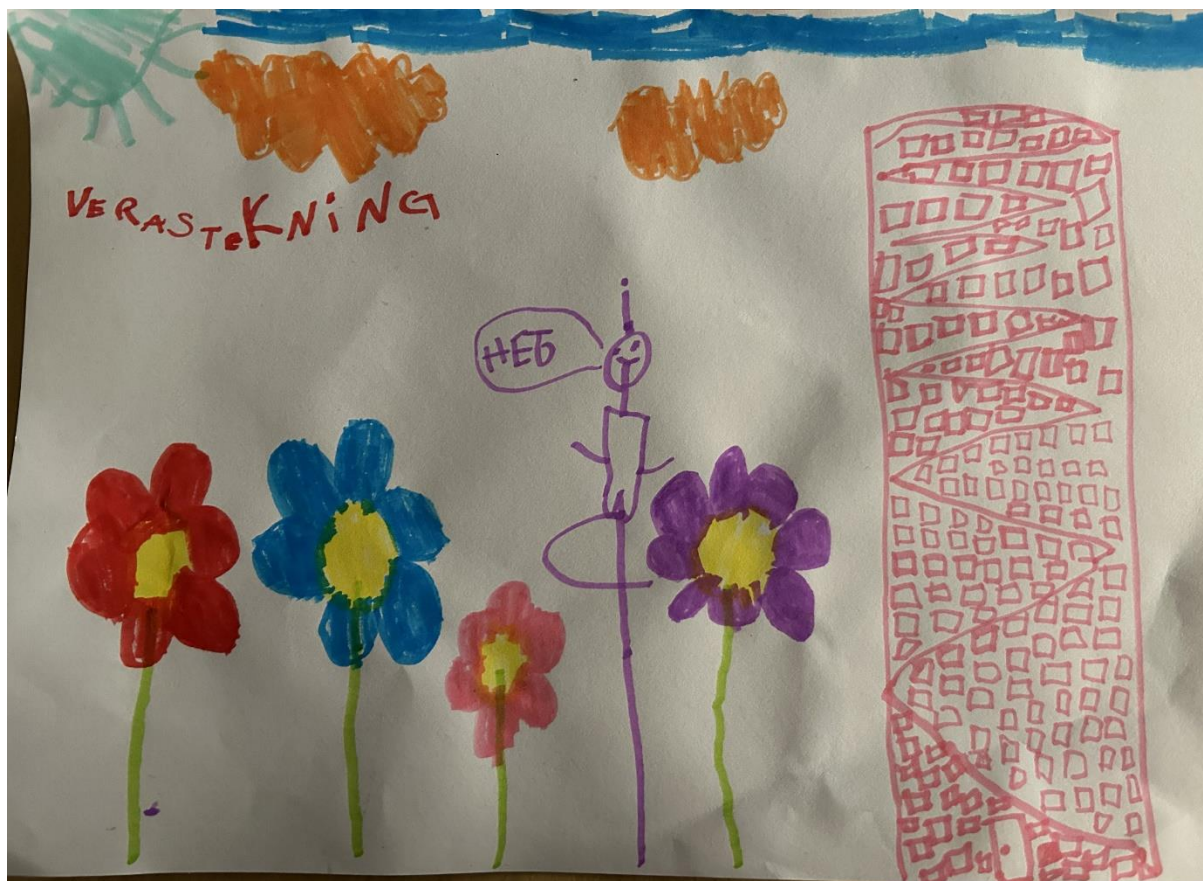
**Underlag till Framtidens Malmö**

Shler Bradostin, Arwin Sohrabi, Christian Jönsson, Sara Mellander, Edvina  
Palmcrantz



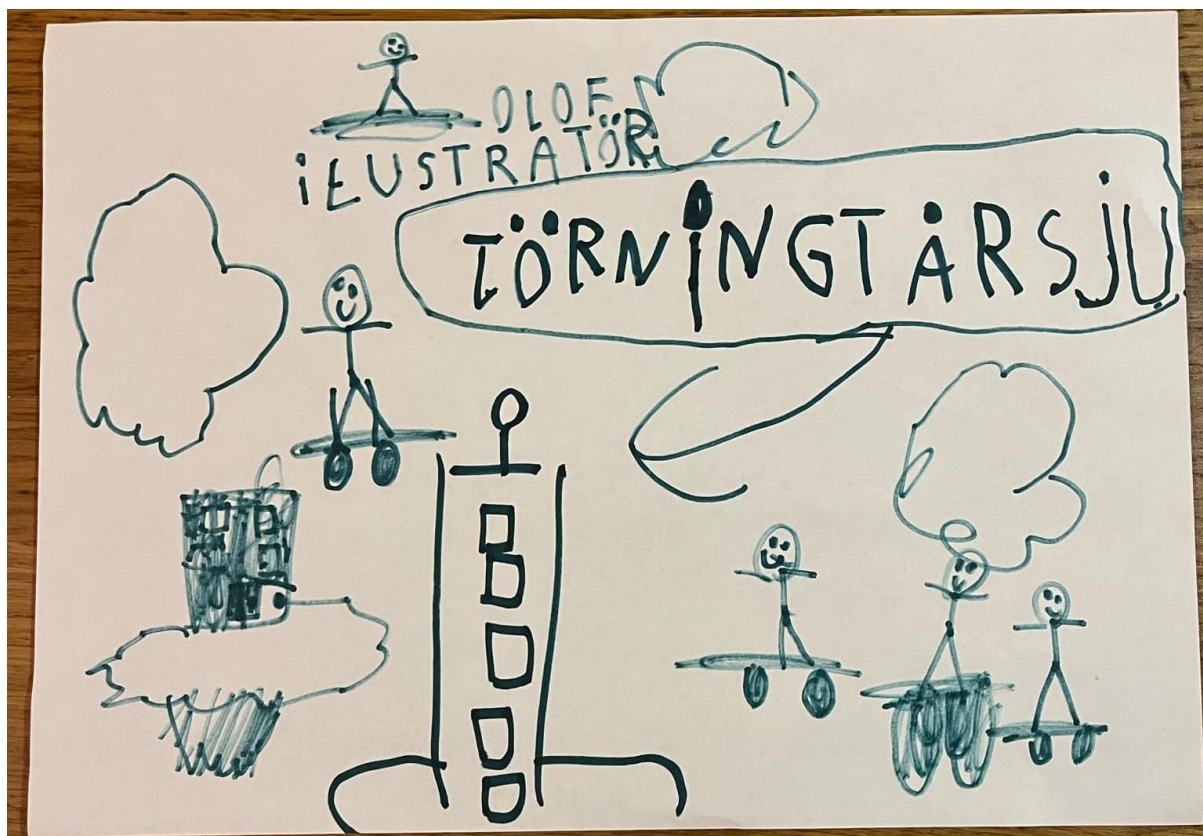
### Thale, 6 år

I Thales framtida Malmö bor människor i husvagnsliknande hus. Husen styrs via en touchskärm, ungefär som en surfplatta. Sängarna svävar ovanför husen och husbilarna är fossilfria och drivs av luft.



### Vera, 6 år

I Veras framtida Malmö har Turning Torso trappor som går diagonalt. Turning Torso kommer att vara rosa i framtiden. Det kommer också att finnas stora blommor, större än människor. På en lyktstolpe sitter en robot högst upp. Roboten hälsar på alla som går förbi och kan även hjälpa till med vägledning. Molnen kommer att vara orangea och solen turkos.



Olof, 6 år

I Olofs framtida Malmö finns coola flygande skateboards som är populära och Turning Torso finns också fortfarande kvar.

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	5
Inledning.....	6
Metod och avgränsning .....	8
Resultat.....	9
Bostäder för alla – bostaden som en social rättighet .....	9
Vem har råd att bo i framtidens Malmö? .....	9
Framtidens allmännytta .....	10
Reformer .....	12
Nationell nivå .....	12
Kommunal nivå.....	13
Stadsplanering och segregation .....	14
En progressiv markpolitik .....	14
Hur ska staden planeras i framtiden?.....	15
En stad som växer helt och hållbart.....	16
Reformer .....	18
Internationell nivå.....	18
Nationell nivå .....	19
Kommunal nivå.....	19
Den smarta staden - hållbar trafik och mobilitet .....	21
Malmö, Skånes tillväxtmotor - lokal och regional kollektivtrafik .....	22
Reformer .....	22
Nationell nivå .....	22
Lokal nivå .....	23

## Inledning

De ekonomiska klyftorna i Sverige ökar markant och idag har Sverige näst störst förmögenhetskoncentration i EU. 2024 släppte Finanspolitiska rådet en rapport<sup>1</sup> 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-koefficienten.<sup>2</sup>

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 segregerat och allt färre får chansen att mötas över klassgränserna i sin vardag.

Enligt en analys från SCB<sup>3</sup> är också resmönstret bland befolkningen i hög utsträckning segregerat – boende i resursstarka områden reser till andra resursstarka områden för arbete eller fritidsaktiviteter, och boende i resurssvaga områden reser till andra resurssvaga områden. Det påverkar samhällsgemenskapen och tilliten till varandra negativt.

Klimatkrisen gör sig allt tydligare för varje år som går. 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 anläggningssektorn samt transportsektorn. Behovet av lättillgänglig 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 2024 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 slutrapport redovisas de utmaningar arbetsgruppen har identifierat att vi som samhälle står inför samt politiska åtgärdsförslag inom ramen för politikområdena bostäder, stadsplanering och segregation samt hållbar trafik och

---

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

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

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



mobilitet, samtliga med syfte att bryta segregationen, ta tillbaka kontrollen samt öka jämlikheten och stärka sammanhållningen. I rapporten redovisas förslag till såväl nationell beslutsfattande nivå som kommunal.

## 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 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 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 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 rundabordssamtal 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.

Vidare har gruppen träffat Malmö stads Stadsbyggnadsdirektör Marcus Horning för att få förståelse om stadens arbete med stadsbyggnadsfrågan, samt MKB:s VD Marie Thelander Dellhag för att få en inblick i bolagets arbete och de utmaningar som allmännyttan möter.

Arbetsgruppen har även varit delarrangörer i ett seminarium om den svenska bostadspolitiken med Andreas Cervenka, samt deltagit vid Malmö Arbetarekommuns årsmöte för att inhämta inspel till gruppens arbete.



## Resultat

### Bostäder för alla – bostaden som en social rättighet

I en tid då 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 en stark befolkningstillväxt och en förändrad demografi 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 en bostad en grundläggande mänsklig rättighet, och det är avgörande att städer tar detta på allvar när de planerar för framtiden. I en snabbt växande stad som Malmö kommer det att krävas innovativa lösningar och en stark politisk vilja nationellt och lokalt för att kunna erbjuda tillgängliga bostäder för alla, oavsett socioekonomisk bakgrund.

För att uppnå detta mål måste staden investera mer i allmännyttiga hyreslägenheter med rimliga hyror och främja byggande av blandade bostadsområden som stärker den sociala sammanhållningen. Kommunen behöver jobba kompensatoriskt i bemärkelsen att tillföra de upplåtelse- och bostadsformer som saknas eller är underrepresenterade i befintliga områden. För Malmö innebär detta inte bara att planera för fler bostäder, utan också att skapa trygga, inkluderande och hållbara stadsdelar för människor i livets alla stadier.<sup>4</sup>

### Vem har råd att bo i framtidens Malmö?

Det råder idag en utbredd bostadsbrist i hela Sverige. 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 möta behovet<sup>5</sup>. De senaste åren har det byggts cirka 3000 bostäder per år i Malmö, vilket kan betraktas som en bra nivå i relation till behovet. Däremot är det en stor andel av dessa bostäder som många bostadssökande inte har råd att efterfråga. Nyproducerade hyresrätter har ofta en avsevärt högre hyra än bostäder i befintligt bestånd. Således är det inte tillräckligt att enbart upprätthålla takten i bostadsbyggandet för att tillgodose det behov som finns på dagens

---

<sup>4</sup> Boverket och FN

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

bostadsmarknad. Andra åtgärder behöver vidtas för att ge fler chansen att få en egen bostad.

I Malmö är cirka åtta procent av hushållen trångbodda, men det finns stora skillnader i trångboddhet mellan olika stadsdelar. I Rosengård är uppemot vart tredje hushåll mycket trångbott, och i Holma-Kroksbäck rör det sig om cirka var femte<sup>6</sup>. 17 procent av de unga vuxna i Malmö-Lund-området bor fortfarande hemma, och av dessa uppger 76 procent att de vill bo på ett annat sätt<sup>7</sup>. Den genomsnittliga kötiden till en bostad i Malmö på Boplats Syd är för närvarande 3,4 år, vilket försvårar för många unga att flytta hemifrån. Att ha i åtanke är att 3,4 år är ett medel. Det tar betydligt längre tid (cirka 6 år) att få en bostad i de mest populära områdena i staden eller i det befintliga beståndet som har lägre hyror än nyproduktion.

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 inkomsten<sup>8</sup>. Det finns idag 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.

För att få tillgång till ett förstahandskontrakt på hyresmarknaden krävs ofta att hyresgästen ska uppfylla många och höga krav. Många privata hyresvärdar accepterar inte försörjningsstöd som inkomst, vilket leder till att allmännyttan tar ett oproportionerligt stort socialt ansvar i relation till andra hyresvärdar. I framtidens Malmö tas ett gemensamt ansvar för en socialt hållbar bostadsförsörjning. För att alla ska ha råd att bo i Malmö behövs inte enbart fler bostäder, utan också bostäder som vanligt folk har råd att efterfråga.

## Framtidens allmännytta

MKB är idag Sveriges näst största allmännyttiga bostadsbolag med ca 27 000 lägenheter. De äger idag 15 procent av alla bostäder i Malmö och ca 30 procent av hyresrätterna. Trots att MKB erbjuder ett stort antal bostäder är efterfrågan fortfarande hög, och det råder brist på hyresrätter med rimliga hyror. Utöver det kvarstår stora skillnader i boendemiljön trots tidigare insatser för att skapa blandade bostadsområden. Här har MKB en central roll att spela för att fortsätta

---

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

<sup>7</sup> Hyresgästföreningen

<sup>8</sup> Kris i bostadsfrågan 2023

utveckla fler integrerade och socialt hållbara bostadsområden som gynnar alla samhällsgrupper.

Som allmännyttigt bostadsbolag står MKB inför en unik möjlighet att skapa bostäder som inte bara ger tak över huvudet, utan också främjar social rättvisa och hållbar utveckling. För att möta den växande efterfrågan på hyresrätter med rimliga hyror måste Malmö aktivt arbeta för att minska segregationen och stärka den sociala sammanhållningen. Det handlar om att skapa bostadsområden där människor med olika socioekonomiska bakgrunder kan leva sida vid sida, vilket bidrar till en mer inkluderande och rättvis stad.

För att möta framtida utmaningar behöver allmännyttan utvecklas till en drivkraft för hållbar samhällsutveckling. Malmö bör prioritera byggandet av energismarta bostäder som både minskar miljöpåverkan och håller driftskostnaderna låga. Genom att investera i hållbara och innovativa lösningar kan staden skapa boendemiljöer där människor kan bo utan att betala orimligt höga hyror. Samtidigt kommer digitalisering och smarta system att spela en viktig roll i att effektivisera fastighetsförvaltningen och förbättra hyresgästernas livskvalitet. Genom detta kan MKB säkerställa att fastigheterna hålls i gott skick och skapar trygghet för invånarna.

En annan avgörande aspekt är de nationella satsningarna som kan möjliggöra fler investeringar inom allmännyttan. För att hålla hyresnivåerna på en rimlig nivå krävs det att byggkostnaderna hålls under kontroll. Eftersom byggkostnaderna är nära kopplade till inflationen, som kan vara oförutsägbar, kan höga kostnader snabbt bli ett hinder för att skapa ekonomiskt tillgängliga hyresrätter. Här kommer riktade nationella satsningar att vara avgörande. Genom att säkerställa stabilitet och stöd för byggbranschen kan man minska allmännyttans sårbarhet och fortsätta bygga bostäder med rimliga hyror. Detta skulle bidra till att hålla boendekostnaderna nere, samtidigt som möjligheten att erbjuda hållbara och kvalitativa bostäder stärks.

MKB omfattas av LOU (Lagen om offentlig upphandling), vilket gör det cirka 10 procent dyrare för allmännyttiga bostadsföretag att bygga jämfört med privata aktörer. Här kan en förändring i lagstiftningen vara aktuell för att undanta allmännyttan från LOU, vilket skulle bidra till lägre byggkostnader.

En annan lokal faktor som driver upp kostnaderna är de långa ledtiderna. I Malmö är den genomsnittliga ledtiden för detaljplaner 3,8 år och för bygglov 1,1 år. Det innebär en total ledtid på 4,9 år. Det finns potential att minska kostnader och effektivisera processerna genom att se över plan- och lovprocesserna. Detta skulle också leda till lägre slutkostnader för bostäder.

Framtidens 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 allmännyttan som kan inspirera städer världen över.

## Reformer

### *Nationell nivå*

- **Återinför och skala upp investeringsstödet**  
2023 kostade ränteavdraget 43 miljarder kronor och ROT-avdraget 11 miljarder kronor. Kostnaden för det numera avskaffade investeringsstödet uppgick mellan 2017 och 2021 till totalt 8,5 miljarder kronor. Det är tydligt att det behövs mer satsningar på hyresrätten i relation till det ägda boendet. För att få ner hyrorna i nyproduktion krävs att investeringsstödet återinförs och skalas upp. Investeringsstödet behöver därtill reformeras så att det även omfattar större lägenheter.
- **Inför förmånliga statliga bygglån**  
Staten bör erbjuda förmånliga bygglån till de aktörer som bygger hyresrätter med rimliga hyror. På så sätt möjliggörs lägre hyror i nyproduktion.
- **Bilda ett statligt byggbolag**  
Idag dominerar byggsektorn av tre stora företag. Det skapar inte en god bostadsmarknad. De höga priserna på nybyggda lägenheter kan motverkas genom bildandet av ett statligt byggbolag som kan bidra med sund konkurrens genom transparens kring kostnaden för byggande och boende.
- **Reglera kraven på hyresgästers inkomst och inkomstkälla**  
Många privata hyresvärdar har höga inkomstkrav och krav på vilka typer av inkomster för en hyresgäst som godtas. Det stänger ute många människor från bostadsmarknaden och lägger större ansvar på allmännyttan att hyra ut till dem med lägre inkomster och försörjningsstöd. Detta ansvar ska vara gemensamt och därför bör dessa krav regleras nationellt. Inkomstkraven behöver sänkas och försörjningsstöd ska betraktas som en godkänd inkomst, oaktat vem som äger bostaden.
- **Ta bort fastighetsavgiftens takbelopp**  
Den kommunala fastighetsavgiftens takbelopp behöver avskaffas. Det skulle skapa mer balanserade villkor mellan olika upplåtelseformer.
- **Höj och indexera bostadsbidraget**

Bostadsbidraget som en gång var ett instrument för att öka jämlikheten på bostadsmarknaden har urholkats. Bostadsbidraget behöver anpassas efter faktiska boendekostnader. Därför måste nedtrappningsgränsen och de övre bostadskostnadsgränserna samt inkomstnivån för när man kan få bostadsbidrag höjas. Vidare behövs en indexering av bidraget för att det inte ska urholkas över tid.

- **Undanta allmännyttan från LOU**  
Lagen om offentlig upphandling gör det dyrare för de allmännyttiga bostadsföretagen att bygga jämfört med de privata bostadsföretagen. Processen kring överklagan gör dessutom byggprocesserna längre. Därför bör de allmännyttiga bostadsföretagen inte omfattas av lagen. Genom att anpassa LOU till minimikraven i EU-rätten blir det möjligt för de allmännyttiga och privata bostadsföretagen att verka på lika villkor.
- **Plan- och bygglagen**  
Bostadsområden ska erbjuda en variation av upplåtelseformer och olika storlekar. Därför bör plan- och bygglagen ändras så att kommuner får möjlighet att i detaljplaner ställa krav på upplåtelseform även på privat mark för att bidra till blandade bostadsområden.

#### *Kommunal nivå*

- **Utnyttja potentialen i Allbolagen**  
Enligt Allbolagen ska verksamheten bedrivas enligt affärsmässiga principer. Boverket beskriver att "kravet på affärsmässighet gäller dock på lång sikt och för bolaget som helhet, inte för enskilda åtgärder". Det är därför aktuellt att utreda huruvida MKB skulle kunna tolka lagen på ett sådant sätt.
- **Effektiva plan- och byggprocesser**  
Långa ledtider ger ökade kostnader. Genom att se över hur staden kan effektivisera plan- och lovprocesser finns en möjlighet att skapa mer effektiva processer och minska kostnaderna. Det kan i sin tur också minska slutnotan för en bostad.

## Stadsplanering och segregation

Malmö har en ambitiös stadsutvecklingsplan med fokus på hållbarhet, mobilitet och grön 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.

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.

Att bygga för att minska segregation utan att bidra till negativa effekter av gentrifiering är en utmaning som är viktig att vara medveten om när stadens fortsatta utveckling planeras. För att undvika att boende tvingas bort vid nybyggnation måste stadsdelar och befintligt bestånd fortsatt vara tillgängliga för de boende. Detta innebär bland annat att skapa bostadsområden där hushåll från olika socioekonomiska grupper kan bo sida vid sida.

Utvecklingen måste också ske med en helhetssyn och stegvis, där tillgång till bra skolor, kollektivtrafik och samhällstjänster ingår för att stärka områdets sociala och ekonomiska integration. För att undvika gentrifiering är det också avgörande att involvera de boende i planeringen så att deras behov beaktas och inte förbises.

## En progressiv markpolitik

År 2010 avskaffade den dåvarande regeringen kommunernas rätt till förköp vid försäljning av fastigheter. Förköpslagen infördes 1968 med 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 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.

När kommunen säljer sin mark så ska försäljningen fortsatt villkoras och krav ställas för att säkerställa långsiktig hållbarhet. Vid behov ska markanvisningspolicyn revideras för att säkerställa kommunens rådighet över nybyggnation. En offensiv kommunal markpolicy bör utforska ökad rådighet över till exempel grön hållbarhet och byggnadens komponenter. Markpolicyn ska också fungera som verktyg för att säkerställa att alla aktörer accepterar försörjningsstöd som inkomst för boende.

För att ytterligare stärka hållbarheten i våra stadsutvecklingsprojekt behöver kommunen 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.

### Hur ska staden planeras i framtiden?

Framtidens Malmö är en stad där Digitala tvillingar<sup>9</sup> 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 fritids- och kulturliv som förhöjer livskvaliteten och stadsmiljön. I staden ska fortsatt icke-kommersiella aktörer och samlingar beredas plats. Därför bör exempelvis införande av en ny kulturljudzon utredas.

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. Även mellan användning av mark kan tillföra nya värden och bör därför i högre grad utforskas och tillämpas.

---

<sup>9</sup> exakt digital kopia av ett fysiskt objekt, system eller process, som används för att simulera, övervaka och optimera dess funktion i realtid



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 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 annan lag som vi vill verka för att ändra är Lagen om offentlig upphandling (LOU) som idag bakbinder kommunen och förhindrar den från att välja socialt ansvarstagande aktörer när staden ska upprustas. Lagen infördes med syfte att förhindra korruption, men har i praktiken inneburit att medborgare drabbas av marknadens nycker när upphandlade aktörer plötsligt går i konkurs och viktiga projekt blir försenade. För att stärka kommunernas rådighet över upphandlade tjänster och avtal bör lagstiftningen ändras.

## 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 stora utmaningar – inte minst vad gäller stadens yta.

Malmös 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 Malmös, utan hela landets livsmedelsförsörjning. Att förtäta i stället för att expandera är därför nödvändigt. Men även en förtätningsprincip medför problematik i Malmös arbete med att bygga staden både hel och hållbar.

2020 var Malmös 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 redande mer attraktivt och tillgängligt för fler Malmöbor, samt 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 en parkeringsyta i anspråk som motsvarar 1 ½ Västra hamnen. Eftersom parkeringsbehov uppstår vid fler platser än endast vid hemmet, som exempelvis vid fritidsaktiviteter och arbetsplatser, behövs ungefär 5–6 parkeringsplatser per bil. Det innebär i praktiken att staden behöver hantera parkeringsyta på uppemot nio Västra hamnen. Därtill upptas en betydande del av parkeringsytan av inpendlare från kranskommuner, snarare än Malmöbor. 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 byggande av bostäder och nya arbetsplatser. Därtill innebär en högre p-norm ofta också ökade byggkostnader, som i sin tur riskerar att ta sig uttryck på hyresgästernas hyresavier.

Att bygga för ett Malmö som växer 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, arbetsplats, 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 tillgängliga 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. Detta kan exempelvis ske genom att söka medfinansiering från offentliga källor, som EU.

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 att erbjuda bostäder som möter olika behov och Malmöbor med olika ekonomiska förutsättningar. Detta samtidigt som vi säkerställer att våra bostadsområden präglas av mångfald och social hållbarhet.

År 2022 släppte Bygghandelskommissionen en rapport som i stora delar belyser de problem som byggbranschen brottas med<sup>10</sup>. I och med Malmö stads roll som upphandlare av tjänster inom bland annat byggsektorn, både genom det kommunala fastighetsbolaget MKB och Stadsfastigheter, berör många av de utmaningar som rapporten beskriver också stadens verksamhet.

Offentliga beställare är eniga om att byggbranschen är en risknäring, dels eftersom det handlar om stora belopp, dels för att mycket personal är involverad. Det leder till svårigheter i att säkerställa regelefterlevnad i upphandlingarna. Oseriösa aktörer lyckas ofta ta sig in i offentliga upphandlingar genom att verka som underentreprenörer åt andra underentreprenörer. Detta har blivit allt vanligare då det är svårare för beställare att kontrollera oseriösa aktörer ju längre ner i underentreprenörskedjan man kommer. Konsekvenserna av detta är inte nödvändigtvis direkta för den upphandlade kommunen, även om projekt och avtal kan behöva avbrytas, vilket ofta leder till föreningar. Perspektiv som social villkorsdumpning och människoexploatering är vanliga inom de kriminella företag som utnyttjar utländsk arbetskraft.

I Malmö har arbetet med en insatsgrupp påbörjats för att säkerställa att villkor i upphandlingar efterlevs och skatter betalas in enligt gällande regler. Detta arbete är avgörande för att upprätthålla regelefterlevnad i upphandlingarna. För att ytterligare förbättra situationen behöver kommunen ges möjlighet att ställa krav på kortare underentreprenörskedjor.

På grund av gällande lagstiftning har kommuner idag små till inga möjligheter att ställa skarpa krav på antalet underentreprenörer eller arbetsvillkor för de anställda vid en upphandling. Det försvårar kommunens arbete mot arbetslivskriminalitet och fusk inom inte minst byggbranschen. För att stoppa den gränsöverskridande arbetslivskriminaliteten krävs förändring på europeisk nivå.

## Reformer

### *Internationell nivå*

- **EU - Begränsa antalet tillåtna underleverantörer vid offentlig upphandling**  
En lång underleverantörskedja gör det svårt för kommunen att kontrollera att de som utför tjänster för kommunens räkning gör detta under drägliga villkor. Den bristfälliga möjligheten till att kontrollera dessa led ökar risken för arbetslivskriminalitet och andra oegentligheter. Det drabbar främst de som arbetar vid t.ex. byggplatser, och riskerar att leda till att skattepengar går rakt ner i kriminella fickor. Sverige kan inte ensamma reglera dessa led på grund av gällande konkurrenslagstiftning.

---

<sup>10</sup>Bygghandelskommissionen: Slutrapport 2022

För att komma till bukt med detta måste EU i sina direktiv begränsa det tillåtna antalet underleverantörer.

### *Nationell nivå*

- **Inför en kommunal förköpsrätt**  
Kommunen äger ansvaret för helheten i stadsutvecklingen. Det ansvaret är svårt att axla när kommunen behöver agera på en marknad som vilken aktör som helst. En modern kommunal förköpsrätt måste införas för att kommunen i särskilda fall ska kunna köpa fastigheter och bostadsbestånd som är till försäljning, med syfte att få kontroll över den långsiktiga stadsutvecklingen och skapa bättre planeringsförutsättningar.
- **Plan- och bygglagen**  
Bostadsområden ska erbjuda en variation av upplåtelseformer och olika storlekar. Därför bör plan- och bygglagen ändras så att kommuner får möjlighet att i detaljplaner ställa krav på upplåtelseform även på privat mark för att bidra till blandade bostadsområden.
- **Lagstifta om fastighetsägarnas ansvar i våra bostadsområden**  
Kampen mot segregation och otrygghet är en kamp vi måste föra på bred front och tillsammans. I Malmös fall behövs såväl kommunen, näringslivet och civilsamhället i detta arbete. Därför vill vi se att fastighetsägare enligt lag måste vara med och finansiera en lokal fastighetsägarsamverkan när man etablerar sig i ett bostadsområde, exempelvis enligt BID-modellen.

### *Kommunal nivå*

- **Inför en ny kulturljudzon i Malmö**  
Framtidens Malmö ska vara en levande stad. Det innebär att bostäder inte är det enda vi kommer behöva skapa utrymme för. Ett rikt kulturliv förhöjer såväl Malmöbornas livskvalitet som hela stadsmiljön. Malmös första kulturljudzon har gett positivt resultat, där både Malmöbor och näringsidkare har varit glada över åtgärden. Nu är det hög tid att konceptet sprids till andra delar av Malmö, och att en ny kulturljudzon införs.
- **Utöka tillämpning av mellan användning av mark**  
Vid exploatering är det relativt vanligt att den berörda marken står oanvänd under planeringsprocessen – en process som ibland kan vara lång. Genom att tillämpa så kallad mellan användning kan markområden som annars hade varit onyttjade aktiveras och bidra med viktiga värden till staden och närboende under tiden som planering för slutlig

användning pågår. Malmö stad använder detta verktyg i begränsad utsträckning idag. Därför bör metoden utvecklas och tillämpas i fler fall.

## Den smarta staden - hållbar trafik och mobilitet

Malmö står inför utmaningar när det gäller att utveckla hållbara och effektiva trafik- och mobilitetslösningar som kan stödja stadens tillväxt och miljömål. I takt med att staden expanderar ökar också behovet av att hantera trafikflöden, minska utsläpp och skapa en mer inkluderande transportinfrastruktur. Traditionella trafiksystem har svårt att möta behoven hos en växande befolkning och den ökade efterfrågan på hållbara alternativ. För att möta dessa krav måste Malmö investera i lösningar som gör hållbart resande enklare och mer tillgängligt för alla.

En viktig del är att sänka trösklarna till att välja hållbara transportmedel. Malmö behöver satsa på att utveckla digitala verktyg och delade mobilitetstjänster som gör det enklare för invånarna att använda kollektivtrafik, elfordon och andra hållbara transportalternativ. Genom att integrera plattformar som förenklar bokning och användning av elfordon och samåkningstjänster kan staden erbjuda flexibilitet och valmöjligheter för alla, oavsett inkomstnivå. Detta kräver både politisk vilja och samarbete på nationell och regional nivå. På nationell nivå kan riktade satsningar säkerställa att kommunen kan fortsätta arbete med hållbara alternativ, och regionalt måste det finnas en vilja att hålla priserna för kollektivtrafikbiljetter på en låg nivå.

Malmö måste även investera i långsiktiga lösningar som fungerar när staden växer, till exempel elektrifiering av kollektivtrafiken, utbyggnad av cykelvägar och större kapacitet i de kollektiva transportmedlen. Dessa satsningar kommer att minska koldioxidutsläppen och bidra till att Malmö blir ett globalt föredöme för hållbar mobilitet. Förnybar energi och hållbara transportsätt gör också staden mer motståndskraftig mot framtida utmaningar och minskar beroendet av fossila bränslen.

För att optimera trafikflöden och minska trafikstockningar kan Malmö använda avancerad artificiell intelligens för att effektivisera transportsystemet. Digitaliseringen kommer även att förändra hur Malmöbor interagerar med staden. Smarta tjänster, som realtidsinformation om kollektivtrafik och digitala parkeringssystem, kommer att göra staden mer tillgänglig och användarvänlig. Invånarna får verktyg som hjälper dem att planera sina resor, välja hållbara alternativ och delta i stadens utveckling, vilket stärker den sociala sammanhållningen<sup>11</sup>.

Framtidens Malmö är en stad som lyckas balansera teknologisk innovation med social rättvisa och ekologisk hållbarhet. Genom att sätta människan i centrum för den smarta stadens utveckling kommer Malmö skapa en miljö där både nuvarande och framtida generationer kan leva, arbeta och frodas. Staden kommer att vara en

---

<sup>11</sup> Malmö stad, FN:s hållbara utvecklingsmål, Trafikverket hållbar mobilitet

föregångare som visar världen hur man bygger en mer hållbar framtid, där hållbart resande är tillgängligt för alla och alla kan vara en del av den gröna omställningen.

## 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 också 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 klimatvänlig godstransport mellan Skandinavien och Centraleuropa.

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 brist på arbetskraft. Metron har potential att sluta det gapet och öka sysselsättningen i hela regionen. Det skulle ha en stor betydelse för utvecklingen i framtidens Malmö.

Varje investerad skattekrona i Öresundsmetron 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 Öresundsmetro för att arbetet ska kunna ta vid när Köpenhamns nya metrolinje M5 står klar år 2035.

## Reformer

### *Nationell nivå*

- **Gränsöverskridande utredning om Öresundsmetron**  
Införandet av en Öresundsmetro skulle innebära stora vinster i både nytta och ekonomi för både Malmö, Köpenhamn, Sverige och Danmark. En mellanstatlig utredning behöver tillsättas för byggandet av en metro mellan Malmö och Köpenhamn.



*Lokal nivå*

- **Utbyggnad av kollektivtrafik för att säkerställa att alla Malmöbor får ta del av hela staden**

I framtidens Malmö upplevs hela staden som nära för alla Malmöbor. Stadsdelar behöver knytas närmre varandra och tröskeln för att välja kollektivt resande framför resande med egen bil måste sänkas. Därför måste satsningarna i det kollektiva resandet fortsätta och växlas upp ytterligare.