

# TILLBAKA FRÅN FRAMTIDEN



## En reportageresa från Malmö år 2040

### Slutlig form och innehåll:

Conny Svenning (Redaktör & illustratör)  
Mats Billberg Johansson

### Layout:

Banesa Martinez



# TILLBAKA FRÅN FRAMTIDEN

**En reportageresa från Malmö år 2040**

© Copyright 2021: Projekt: Malmö 2040  
Framtaget av arbetsgrupp inom Bostadspolitiska utskottet, Vänsterpartiet Malmö, 2021.  
Tryck: Allmedia AB, Malmö  
ISBN 978-91-519-9282-2

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	5
INGENTING ÄR SOM FÖRUT, ALLT ÄR SOM VANLIGT .....	7
<b>På kommunhuset .....</b>	<b>8</b>
<b>Nobelparken och de allmänna kommunikationerna .....</b>	<b>8</b>
<b>Malmö klimat- och miljöanpassning .....</b>	<b>10</b>
Allmänt.....	10
Avlopps- och dagvattensystem.....	11
Åkermarken och klimatet.....	12
Energiplanering och energiproduktion .....	13
<i>Kommunalt energibolag.....</i>	<i>13</i>
<i>Solpaneler och urban vindkraft.....</i>	<i>14</i>
<i>Parallella elnät.....</i>	<i>14</i>
Energidelningssystem .....	15
Kommunikationer i Malmö med omnejd.....	16
Privatbilismen.....	16
Cykeln prioriteras.....	17
<b>Stadsplanering och markinnehav .....</b>	<b>18</b>
Ökade miljöhänsyn till vatten .....	18
Översiktsplanering.....	19
Detaljplanering.....	20
Medborgardialog.....	21
<b>Bostäder åt alla .....</b>	<b>22</b>
Tomträtt och privat ägande av tomtmark.....	22
Hyressättning och hyresreglering.....	24
Upplåtelseformer.....	25
Materiella faktorer och hyressättning .....	27
Minskad segregation .....	28
Situationen för hemlösa.....	28
Tillit som resurs .....	29
<b>Politiskt obekväma beslut.....</b>	<b>30</b>
Att vilja är att välja.....	30
Hur långt ska en stad tillåtas växa? .....	31
<b>PÅ RUNDTUR I MALMÖ .....</b>	<b>33</b>
<b>Ett exempel på målbildsprojekt i Malmö .....</b>	<b>33</b>
<b>Nya områden .....</b>	<b>35</b>
Nästa stopp, Malmö centralstation .....	35
Vad blev det av Nyhamnen? .....	36
Norra Sorgenfri.....	37
<b>Tack för den här gången.....</b>	<b>39</b>
<b>EN SUMMERING .....</b>	<b>41</b>
<b>Kommunikationer.....</b>	<b>41</b>
<b>Klimat- och miljöanpassning.....</b>	<b>42</b>
<b>En god bostad åt alla .....</b>	<b>44</b>

# Förord

Okey, vi erkänner, vi har aldrig varit i Malmö av år 2040, om nu någon till äventyrs skulle tro det. Reportageformatet har vi valt för att slippa väga för och emot, si eller så. Vi rapporterar således ”det vi ser”. Det har tvingat oss själva att fantisera fram det Malmö vi helst själva skulle vilja se, en idealbild av Malmö år 2040. Alla band till rimlighet, aktuell lagstiftning och liknande kapades från allra första början. Det är så här vi vill se Malmö om 20 år.

Vill vi då få läsaren att se samma idealbild som vi? Nej absolut inte, tanken med vårt påhittade reportage är att vara underhållande om ett allvarligt ämne och samtidigt väcka en och annan tanke om hur vårt samhälle är organiserat och hur vi vill ha det i framtiden. Detta är nämligen den mer allvarsamma grunden till vårt lilla reportage. Idealbilden av Malmö år 2040 är således vårt fokus, hur vi kommer dit får bli en senare fråga. Se rapporten som en startpunkt till en mer omfattande diskussion, som handlar både om idealsamhället och hur vi kommer dit.

Idén till gruppen ”2040”, som ligger bakom den här skriften, kom ursprungligen från Vänsterpartiets Bostadspolitiska utskott och har organiserats därifrån.

Nu är vi där, vår idealbild ligger framför er. Men det är vår bild och långt ifrån oantastlig. En av våra utgångspunkter är att rapporten ska ha ett provokationsvärde. En rapport som alla håller med om är ointressant. Vi vill således att olika idealbilder och idéer ska mötas. En annan av våra utgångspunkter är holismen, helheten och delarna

*Det är knappast möjligt att behandla mänskliga problem utan förutfattade meningar. Redan själva sättet att ställa frågor och anlägga perspektiv förutsätter olika graderingar av intresseområden. Det finns inte någon så kallad objektiv beskrivning som inte vilar på en etisk grundval. I stället för att söka dölja de principer som man mer eller mindre uttryckligt underförstår är det bättre att först definiera dem. Man blir på så sätt inte tvungen att på varje sida precisera vilken innebörd man ger orden högre, lägre, sämre, framsteg, tillbakagång etc.*

**Simon de Beauvoir**

ska hänga ihop. Helheten stöds av delarna och tvärtom. Därför är rapporten bred och handlar om Malmöbornas hela livsmiljö.

Vårt perspektiv är vänsterpräglat, vilket naturligtvis också präglat bilden av vårt Malmö av år 2040. Det är bra att veta, eftersom det befordrar en meningsfull diskussion. Vårt sätt att se på vårt eget arbete och hur vi vill att det ska uppfattas uttrycks alldeles utmärkt av filosofen Simon de Beauvoir.

Vårt arbete kan således vara intressant att diskutera ur många synvinklar och betydligt lättare om perspektiven är explicita. Objektiva sanningar finns inte när det gäller samhällets uppbyggnad och hur vi ser på relationer mellan människor, men vi är beredda att diskutera bilden av framtidens Malmö inom en allt bredare krets.

Allt utifrån våra perspektiv och förutsättningar.

Allt utifrån ett öppet sinne och vilja att lyssna.

Allt utifrån en vilja att förändra i en riktning som inkluderar.

Förhoppningsvis blir vårt reportage startpunkt för en levande diskussion om hur bostadssituationen ser ut, insatt en bredare ideologisk, ekonomisk och humanistiskt präglad sammanhang. Ytterst, en diskussion om hur vi vill att vårt samhälle ska se ut och hur vi kan nå dit.

En diskussion som, åtminstone vi, har saknat.

## Ingenting är som förut, allt är som vanligt

Vårt första intryck när vi anlände var naturligtvis den hissande känslan av att allt faktiskt fungerat. Vi kollade mätaren både en och två gånger, jo, det här var Malmö år 2040. Att det var Malmö kunde vi konstatera med våra egna ögon. Allt var sig likt, även om ett och annat såg helt annorlunda ut. Tiden var lätt att kontrollera. Pressbyrån fanns fortfarande kvar och dess löpsedlar och dagstidningar gav samma besked, ”15 maj år 2040”.

Men det här reportaget handlar inte om teknik, så transporten ordar vi inte mer om här. Den typen av reportage lämnar vi med varm hand åt forskarna vid LTH och Ideon Science Park, som gjort den här resan möjlig.

När vi säger ”vi” menas en liten delegation på tre personer, bestående av Mats, Alicia och Conny.

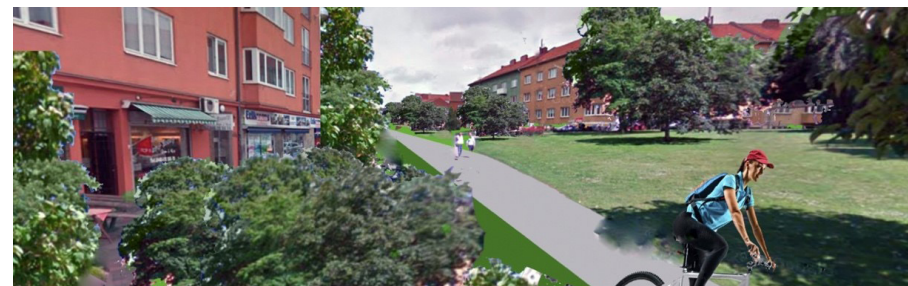
Vårt andra intryck när vi spatserade omkring i staden, för att få en överblick, var hur hemtamt allting kändes, trots den påtagliga känslan av förändring. Speciellt

kände vi av tystnaden, trafiken var kraftigt reducerad och tyst. Vi förstod att den trafik vi kunde se var helt elektrifierad.

Vi slogs också av all grönska i staden, speciellt när vi kom fram till hörnet av Amiralsgatan och Nobelvägen. Ja, åtminstone det vi lärt känna som Nobelvägen. En diskret tavla talade i stället om att den forna genomfartsvägen numera hette Nobelparken. Så vitt vi kunde se sträckte sig parken längs hela den forna vägen, med en ensam gång, för cykel och gående. Parken breddade kraftigt vid Nobeltorget. Under Nobelparken vid korsningen till Amiralsgatan fanns en stor spårvägs-korsning. Så annorlunda från det vi var vana vid.

Det här gjorde oss rejält nyfikna, varför vi bröt vår vandring och styrde mot Stadshuset, om det nu fanns kvar på sin vanliga plats.

Innan vår resa inleddes hade vi deponerat ett kuvert med en introduktion till vårt projekt på stadskontoret, så i bästa fall var vi väntade.



Figur 1: Nobelparkens anslutning till Nobeltorget och Amiralsgatan



## På kommunhuset

Amina Kadir och Anders Berg hette de båda folkvalda, som leende tog emot oss, efter att vi presenterat oss nere i receptionen.

– Vi trodde aldrig att det här skulle fungera, förklarar Kadir, men välkomna. Ni var väntade någon gång under maj, juni och nu är ni här, fantastiskt. Det ska bli roligt att få introducera er till Malmö, år 2040.

Amina Kadir var kommunstyrelsens ordförande och vänsterpartist.

– Vänsterpartiet har under flera år ingått i EU-gruppen Nordic Green Left och har här hemma numera också fått ett erkännande för vår konsekventa miljösjatsning. I massmedia omnämns vi allt oftare som Vänsterpartiet - Grön Vänster. Vår miljösjatsning var säkerligen ett viktigt steg för våra framgångar från 2030 och framåt. Vi har nu 28% av rösterna i Malmö. Tillsammans med Socialdemokraternas 21% och Miljöpartiets 5% har vi en klar socialistisk majoritet i kommunfullmäktige. Jo, Socialdemokraterna har haft en lång svacka som de mödosamt hämtat upp, eller vad säger du Anders? Anders här är kommunalråd och ordförande i tekniska nämnden.

– Jo det är riktigt. Man kan väl sammanfattningsvis säga att vi hittat tillbaka till våra socialistiska rötter. Jag skulle också vilja inflika ett par anmärkningar. För det första, jag hade precis gått med i Vänsterpartiet när ni gav er av och har under alla år varit oerhört nyfiken på hur det här skulle fungera. Och nu är ni här... Dessutom vill jag påpeka att jag faktiskt sparat både er rapport härifrån och den diskussion som följde, men jag antar att ni inte vill se vad ni faktiskt kommer att skriva. Jo, jag har facit i min hand.

– Nej, för satan, visa oss inget, det kan bli katastrof, inflikar Mats från gruppen. Dess-

utom, om någon av oss jobbar här i huset, så se till att hålla dem borta från oss.

## Nobelparken och de allmänna kommunikationerna

Gruppen leds in i ett konferensrum, där Anders inleder med att förklara hur Nobelparken tillkommit. Presentationen var utförlig och handlade inte bara om Nobelparken utan om övergripande stadsplanering och miljö. Eftermiddagen var tänkt att ägnas åt bostadsbyggande och därmed sammanhängande processer.

– Jaha, då vill jag börja med att presentera Nobelparken för er, säger Anders och fortsätter efter en mindre konstpaus, Malmös stora attraktion för studenter, professionella och vanliga turister från när och fjärran. Intresset för hur man kan återta hårdgjord gatumark och öka stadens andning är enorm.

Lika intressant som själva parken är hur man använt tillfället att bygga ut Malmös kommunikationssystem under parken. Mycket riktigt under hela Nobelparkens sträckning går spårvagnar. Systemet man fastnat för kallas *U-Tram* och innebär att spårvägen går i en mycket grund tunnel, som byggs upp av fabriksjutna u-formade kassuner. En grund ränna grävs med traditionella maskiner och kassunen sänks ned. När allt finns på plats läggs ett ”lock” på, som täcks med jord. Se principskiss, figur 2. Förutom att vara extremt mycket billigare än en traditionell tunnelbana ligger korsningarna i samma plan, vilket förenklar konstruktionen. De snabba kvant datorerna

som styr systemet ser till att mötena blir problemfria.

Nobelparken är 17-18 meter bred så kassunerna lämnar tio meter fritt av bredden. Fritt för direkt infiltration av regnvatten. Det vatten som hamnar på kassunerna dräneras ut i stenkistor, som fördelar regnvattnet på lämpligt sätt.

Nobelparken är den första i sitt slag i Malmö. Längs hela sträckningen finns spårvägsförbindelse, som sträcker sig från Kirseberg, via Midhem, där stora underjordiska parkeringshus tar emot besökande bilar, fram till Lönngatan, där en korsande spårvägslinje ansluter till Triangelns City-tunnelstation. Ännu så länge är således Kirseberg och Lönngatan ändhållplatser, men linjen kommer att byggas ut ytterligare. Fullt utbyggt kommer sträckningen att räckas till Höllviken söderöver och till Staffanstorp-Lund österut.

Det bör också påpekas att Midhemgaraget även servar kontinentalbanan, som numera enbart är för persontrafik. Godstransporterna har fått en egen sträckning runt Malmö. Man kan ju inte ha farligt gods mitt inne i stan, som Anders påpekade. Just

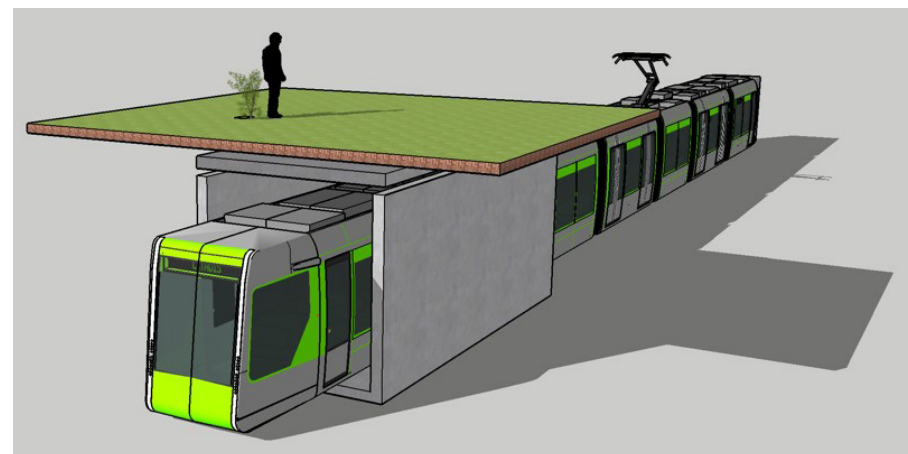
godstransporterna har ommöblerat Malmös rangerbangård, vilket vi ska få en närmare inblick i morgon, vid ett studiebesök.

Gatunätet, som underlättat för bilismens utveckling har dessvärre samtidigt haft den negativa effekten att människor isolerats från varandra. Kvarteren blir som små öar, som allt mer har blivit ett äventyr att lämna, vilket samtliga i gruppen intygade. Trafiken och gatorna isolerar effektivt kvarteren från varandra.

Detta mönster vill man nu aktivt bryta. Nobelparken har varit ett första experiment att öppna upp helt nya mötesplatser mellan kvarteren, för rekreation och sköna promenader.

– Våra undersökningar har visat att man i allt högre utsträckning faktiskt går till sina jobb men också för andra ärenden, menar Anders. Benen är ett alldeles utmärkt transportmedel. Små utomhusrestauranger och kiosker har successivt vuxit upp, vilket ger små trevliga avbrott i utevistelsen och ökar kontaktytorna mellan medborgarna.

På vår fråga om fler gator kommer att ”parkifieras”, svarar Anders att ett flertal gator varit uppe för diskussion, men att den



Figur 2: Principskiss U-Tram

enklaste gatan troligen är Kungsgatan, som redan nu har en parkliknande mittdel, som kan breddas.

Ett kvarvarande genomtänkt gatunät är nödvändigt även i Malmö år 2040. Transporter, service och utryckningsfordon kräver gator för framkomligheten, men privatbilismen har minimerats. Det hjälper inte att bilarna är eldrivna, vilket är ett grundkrav för att över huvud taget få vistas i stan med bil, man vill ha bort fordons-trafiken så långt det är möjligt. Därför är privatbilismen, i den lilla omfattning den finns kvar, åsatt mycket höga miljöavgifter inne i Malmö. Att åka kommunalt är helt skattefinansierat och kostar således inget att nyttja, varför man knappast har anledning att köra egen bil.

– Innan vi går vidare i programmet, säger Amina, vill jag säga några ord om hur vi har lagt upp de här två dagarna. Jo, vi vet att ni ska vara här två dagar och vi har haft god tid på oss att lägga upp ett program, även om vi inte visste exakt när ni anlände. Det

skrev ni inget om i er rapport.

– Nej, ni fick en av de första versionerna, inflikar Alicia och skrattar till, där fanns inte tiden med.

– Vi tänkte ägna den här dagen åt att gå igenom sådant som inte syns, allt underliggande i form av politiska beslut och ekonomiska allokeringar. I morgon tänkte vi oss en liten rundtur i stan, med en av våra minibussar, eldriven förstås.

## Malmö klimat- och miljöanpassning

### ALLMÄNT

– Enligt alla prognoser skulle Malmö idag ha runt 416.588 invånare, men har nu



Figur 3 Nobelparken innan korsande Spånebusvägen

474.563 invånare, enligt senaste räkningen och kommer att öka ännu mer framöver, förklarar Amina.

Det man missat i alla kalkyler är Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland. Förbindelsen, med byggstart redan 2021, stod färdig för ca fem år sedan och har medfört att axeln Hamburg-Köpenhamn-Malmö fått en oerhört stor betydelse för tillväxt, kultur och utbyte mellan de tre länderna Tyskland, Danmark och Sverige. Malmö är nu den stora porten till Europa, från Sverige räknat.

– För att möta både tillväxt och klimatförändring har vi fått göra mycket stora investeringar, fortsätter Amina. Medeltemperaturen har höjts med 1,98° C, mätt med EC-Earth modell, sedan ni rest hit. Det är 0,08° C bättre än förväntat, men innebär ett par decimeters praktisk höjning av havsnivån.

Detta kan tyckas lite men har redan fått stora konsekvenser, enligt Amina. Speciellt när det stormar och Öresund trycks in mot land. Ett par rejåla stormar har orsakat mycket skada. Här i Malmö gick vattnet över kajen mellan Universitetsbron och Klaffbron och bottenvåningen i konserthuset i Malmö Live översvämmades. Något som vi i delegationen känner igen från en kraftig storm under tiden Malmö Live byggdes.

Vissa delar av bangården vid centralstationen stod nu också under vatten, precis som Limhamnsfältet och strandängarna i Bunkeflo. Man diskuterar just nu i tekniska nämnden hur man ska kunna skydda hamnen och de centrala delarna av Malmö. Kanske med effektiva vågbrytare och reglering av kanalerna. Något måste göras.

Skanör Falsterbo har fått stora problem trots invallningarna, även vid mindre oväder.

Sandstränderna håller på att försvinna och flera mångmiljonhus har övergetts. Man har inte tagit tillräcklig hänsyn till marginaleffekter, som saltvatteninfiltration och höjda grundvattennivåer. Samma sak med Strandvägen i Helsingborg, man har inte tillräckligt förberett sig för klimatförändringen.

## AVLOPPS- OCH DAGVATTEN-SYSTEM

Den stora investeringen här i Malmö har gjorts för dag- och avloppsvattnet. Man har haft våldsamma översvämningar vid kraftig nederbörd. Vattnet sprutade ut ur brunnarna, källare översvämmades och stora vattensamlingar uppstod under viadukter. Man var tvungen att allt för ofta tillåta breddning av avloppsreningsverket, vilket fick förödande konsekvenser för vattenkvaliteten i Öresund och kanalerna. Det gamla nätet var byggt för 150 år sedan för ett helt annat Malmö. Allt ser helt annorlunda ut nu.

– Vi har sedan åtta år tillbaka bytt ut rören på sträckan Turbinen - Sjölunda avloppsreningsverk mot en riktig avloppstunnel. Borrade på samma sätt som Citytunneln på 20-30 meters djup och med naturligt fall längs sträckan. Tunneln, med ett par påstick, samlar 90 % av dag- och avloppsvattnet i Malmö. Tunneln har också en magasinrande funktion och blir bredare vid reningsverket. Vi klarar nu de kraftigaste skyfallen utan problem, trots att staden vuxit och förväntas fortsätta växa.

Andelen hårdgjord yta inom tätortsgränsen ökade kraftigt tidigare. Den



hårdgjorda ytan består av gator, parkeringsplatser och annat som hindrar vattnets naturliga infiltration. Eftersom ytan måste avvattnas så drar dagvattnet med sig mängder med tungmetaller, toxiska ämnen, asfalt, gummi och annat som koncentreras i våra recipienter. År 2000 var ca 45 % av ytan hårdgjord. Vid tidpunkten då vi gav oss iväg, dvs år 2021, var den uppe i ca 60 %. Den fortsatte att öka ungefär fem år till innan staden lyckades vända trenden genom att utöka grönytan. Hårdgjorda ytor gör att dagvattensystemen belastas hårdare vid ökad nederbörd och att risken för översvämningar därmed ökar. En anpassning till klimatförändringarna måste därför också innefatta att de hårdgjorda ytorna minskar. Nu är man nere i värden som t.o.m. understiger värdena för år 2000, ca 40 % hårdgjord yta. Nobelparken har varit till stor hjälp. Situationen blir ännu bättre när vi får klart Rörsjöparken.

## ÅKERMARKEN OCH KLIMATET

Jordbruken runt Malmö håller på att anpassa sig efter de nya förhållandena. Det man kanske inte räknat med tidigare är att solljuset har sina fasta tider. Även om man teoretiskt kan odla grödor som trivs i de höjda medeltemperaturerna så är solljuset lika knapert på våra breddgrader och dagarna lika korta som tidigare. Men majs, durumvet och höstbönor har blivit allt vanligare inslag.

Ett problem som blev allt mer akut var att jordbruksmarken minskade kraftigt på grund av allt byggande. Malmö har landets största innehav av högklassig jordbruksmark, som man under allt för lång tid slösat

bort på byggnation och hårdgjord mark, för vägar, parkeringsplatser m.m. Jordbruksmark är i princip en ändlig resurs eftersom det tar tusentals år för naturen att skapa den. De senaste tio åren har Malmö inte använt jordbruksmark för byggnation trots den kraftiga utbyggnaden.

Sedan sju år tillbaka har vi fått viktiga legala förändringar som i stort sett omöjliggör att använda jordbruksmark till byggnation och en del annat. Det går därmed inte att använda jordbruksmark till annat än jordbruksmark. Den högklassiga skånska jordbruksmarken är numera utpekad som geografiskt bestämt riksintresse och har därför prioritet före allting annat. För oss tidsresare innebär detta att jordbruk graderas upp till 4 kap i den miljöbalk vi känner. Själva begreppet *Riksintresse* inkluderar numera, förutom natur- och miljöintresse också *Försörjningsintresse* och har prioritet inom ett tiotal olika lagar inom till exempel Plan- och bygglagstiftningen, Mineral- och väglagstiftningen. Värt att notera är dock att Miljöbalken inte finns längre, utan har ersatts med en mer tvingande lagstiftning. Orsaken är dels att gamla ramlagar efter hand blir ”sönderskjuten” av föreskrifter, förordningar och vägledande domar av skiftande kvalitet, samt dess ringa detaljreglering där avsikten är att domstolarna ska klara ut detaljerna. Tyvärr innebär detta att domstolarna i allt för hög utsträckning satte äganderätten framför miljö- och klimathänsyn. Vänsterpartiet, stöttade av andra miljöinriktade partier lyckades få till stånd en helt ny miljö- och klimatlagstiftning för åtta år sedan. Utrymmet att förhandla bort miljö- och klimatkrav har därmed minskat drastiskt.

## ENERGIPLANE- RING OCH ENERGI- PRODUKTION

– Vi har alltmer lärt oss att energi kostar på många andra sätt än rent ekonomiskt, understryker Amina. De erfarenheter vi fått går i huvudsaken ut på att vi först och främst måste spara på energi, inte ständigt bygga ut energiproduktionen. Industrins energibehov prövas mot samhällsnyttan av länsstyrelserna. Den privata energikonsumtionen pressas ständigt nedåt. Malmö är speciellt observanta på detta vid nyproduktionen av bostäder.

Sverige har lyckats förhållandevis bra med omställningen av sin energiproduktion. Till största delen tack vare vår vattenkraft, men till ett ganska högt pris för vår natur. Vattenregleringen har gått hårt fram med våra älvar, får vi veta. Med jämna mellanrum torrläggs hela älvar, till men för den biologiska mångfalden och fiskvägarna. Internationell forskning har också fastslagit att kraftverksdammarnas utsläpp av metangas svarar för en fjärdedel av mänskligt orsakade metanutsläpp. Den mest påtagliga konsekvensen av denna kunskap är att så gott som all småskalig vattenkraft har försvunnit, vilket också gagnat fiskens vandring. De vattenkraftverk som finns kvar är effektiva och har en hög verkningsgrad, med den senaste tekniken.

Vindkraften har byggts ut i mycket stor omfattning för att komplettera vattenkraften, men även här har utbyggnaden belastat naturmiljön. Fåglar och fladdermöss har fått allt svårare att navigera genom de omfattande fälten av vindkraftverk. Även till havs, där utbyggnaden varit mest omfattande det senaste decenniet, har vindkraftparkerna ställt till med en del miljöproblem.

Fiskens kommunikation blir störd upp till en mil från vindkraftsparkerna, som producerar ett konstant buller på en frekvens som skär igenom alla andra former av ljud. Detta orsakar stress hos fisken och påverkar såväl reproduktion, som förmågan att upptäcka faror.

Eftersom vindkraftparkerna allt mer dominerar vår naturmiljö, har det gett upphov till en viss kritik, menar Anders. Man menar att det förtar naturens skönhet. Själv anser Anders att det inte stör honom. Han ser det mer som människans underkastelse under naturen, där vi äntligen har lärt oss att leva i samklang med vind och sol.

Solenergin tas till vara i mycket stor omfattning, både för direkt uppvärmning och för elproduktion. Det byggs numera knappast ett bostadshus i Malmö utan att stora delar av taken är täckta med solpaneler. Utanför städerna i hela Sverige finns också stora uppbyggda solpanelparker, kopplade till den nationella elproduktionen.

## KOMMUNALT ENERGI-BOLAG

I syfte att trygga tillgången på förnybar energi, ta kontroll över produktion, leverans och omställningstakt till fossilfri energi inrättade Malmö för ca 15 år sedan ett kommunalt energibolag, MK Energi.

Bolaget har det övergripande ansvaret för att säkra Malmös energibehov på ett effektivt och klimatanpassat sätt. Med detta menar man köp och försäljning av värme, el och andra energitjänster, samt utvecklingen av både stor- och småskalig förnybar energi.

Man har inte bara ansvaret för utvecklingen av den kommunala energiförsörjningen utan även för utvecklingen av den



lokala, användarnära energiförsörjningen.

– Malmö har kommit mycket långt i detta avseende, menar Anders Berg. De nya bostadsområdena har alla det vi kallar för parallella elnät, där produktion av lågspänd ström, som används till belysning och elektronik, sker helt lokalt.

## SOLPANELER OCH URBAN VINDKRAFT

Solpanelerna har utvecklats enormt i förhållande till 2021, då vi lämnade Malmö för vår tidsresa. De är tunnare, billigare och har högre verkningsgrad. Eftersom de är tunna nästintill som tjockleken hos tio hoplagda skrivpapper är de också flexibla. De kan böjas helt efter konturerna hos underlaget och tål hård behandling.



Figur 4: Solpanelerna är böjbara och lätta att anpassa efter underlaget

Malmö stad har beslutat att all ny bostadsproduktion ska kunna producera en del av sin egen lokala energi. Här spelar solpane-

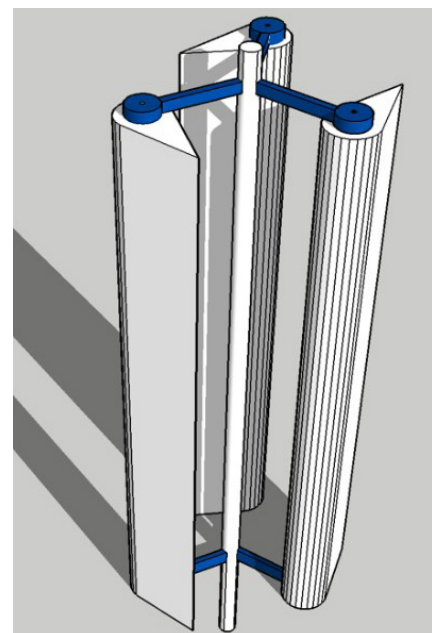
lerna en viktig roll, oftast i kombination med vertikalaxlade vindkraftverk på taken. Vi fick nu lära oss ett nytt begrepp, ”urban vindkraft”, vilket handlar om små vindkraftverk som huvudsakligen placeras på taken i bland annat bostadshus.

Den horisontalaxlade vindturbinen var länge den helt dominerande på marknaden, men vibrationerna var för omfattande och svåra att begränsa. I stället har de vertikalaxlade turbinerna tagit över marknaden och då speciellt den så kallade ”Giromillturbinen”. Denna turbin är lågvarvig och har ställbara vingblad, som med datorhjälp och känsliga sensorer ställer om sig efter varje typ av vindförhållande. Detta medverkar till att verkningsgraden blir hög. Eftersom profilen är betydligt lägre och nättare har arkitekterna också lärt sig att bygga in vindkraftverken som en del i arkitekturen och ofta också aerodynamiskt kunnat öka turbinernas effekt.

## PARALLELLA ELNÄT

Den lokalt producerade energin används numera främst till att mata ett parallellt elnät i nyproducerade bostadshus. Här i Malmö av år 2040 har husen ett 220 V nät, av den typ som vi i gruppen är vana vid. Detta nät används uteslutande för att mata tvätt- och köksmaskiner, inklusive ugn. Det andra nätet, som är av lågspänningstyp, används till all belysning, som numera är helt LED-baserad, TV, radio, stereo och laddning av alla typer av apparater. Miljontals med mobilladdare och transformatorer till TV och andra apparater är därmed obsoleta. Det parallella nätet serverar nämligen direkt med lokalproducerade stabila 12 V. Varje hus är därmed självförsörjande med lågspänning. All producerad el går mestadels via batteripack, av samma typ som används i elbilar och är helt datorreglerad, precis som

det mesta vid den här tidpunkten. Batteritekniken har förfinats, i förhållande till det vi inom gruppen känner till och har hög kapacitet och bättre miljöegenskaper.



Figur 5: Vertikalaxlad turbin av Giromilltyp

## ENERGIDELNINGS-SYSTEM

När det gäller husens uppvärmning är fortfarande fjärrvärme det bästa, miljöpolitiskt sett. Värmeproduktionen kan lösas på ett flexibelt sätt ur miljösynpunkt. I allt högre utsträckning har man också lyckats integrera industrins överskottsenergi i de kommunala näten. Speciellt i de delar av landet där enorma mängder överskottsenergi facklas ut, det vill säga bränns upp i stora eldkvistar högt över industriområdena, som i Stenungssund och Oxelösund, men det behöver inte handla om fackling,

en vanlig serverhall producerar till exempel en massa värme som måste ventileras ut. Även i Malmö finns stora energiöverskott att hämta från industrin, men inte bara där utan också i vanliga bostadsområden.

De senare delarna av Sorgenfri och Frihamnsområdet har därför kopplats samman med omkringliggande industri i omfattande *energidelningssystem*, berättar Anders. Det är ett nytänkande som fått fäste i Malmö, men också på andra ställen i landet. Blicken har flyttats från energiproduktion till energikonsumtion. Idén med energidelning bygger på ny kunskap att det faktiskt finns tillräckligt med termisk energi för att förse ett helt område med basbehovet för uppvärmning och kylning utan att man behöver tillföra energi utifrån. Överskott och underskott balanseras mot varandra och energi lagras på olika sätt, i batterier, i grunden, i byggnadskonstruktioner. De bostadsspecifika parallella strömförsörjningssystemen i de anslutna områdena är naturligtvis också anslutna till energidelningssystemen.

Man har god kunskap av tekniken från närliggande Lund, där Medicon Village tidigt anslöt sig till ett sådant system. Energiförbehovet i området var ursprungligen 10 GWh för uppvärmning och 4 GWh för kylning. Systemet har kunnat balansera 11 GWh inom systemet, varför man enbart behövt använda 3 GWh utifrån. Förutom att effektivisera energiproduktionen blir det också en bidragande effekt att det *minskar bokostnaderna*.

Vi har lärt oss att även fossilfri energi har sitt pris, då gäller det att inte slösa med den. Energidelningssystemen är definitivt en framkomlig väg.

## KOMMUNIKATIONER I MALMÖ MED OMNEJD

Grunden i samfärdseln inom Malmö, samt till och från Malmö är kollektivtrafiken, metro, tåg, spårvagn och buss. Detta ligger helt i linje med den mobilitetspolitik som Vänsterpartiet drivit sedan mer än ett par decennier. Kollektivtrafiken inom stadsgränsen och spårvagnstrafiken mellan Malmö och grannkommunerna är skattefinansierad och således helt avgiftsfri.

Belastningen på Öresundsbron är enorm, trots tunneln mellan Helsingborg och Helsingör. Förbindelsen över Fehmarn-Belt med snabbtåg är en viktig ingrediens till belastningen. Överskotten för bron, som var färdigbetald 2037, används nu till att finansiera ännu en förbindelse, Öresundsmetron, som är under byggnad och räknas med att stå klar om ca två år. Metron kopplar direkt till Köpenhamns tunnelbanesystem och ansluter via tunnel under Öresund till Västra hamnen i Malmö. Där kommer den första stationen på svenska sidan att finnas. Nästa station blir centralstationen, där den så att säga bildar basen i Malmös egen tunnelbana genom att korsa citytunneln. Metron är dock tänkt att gå ett stycke till, med ytterligare en station vid Midhem, där den kopplar ihop med kontinentalbanan och Malmös lokala kollektivtrafik, spårvagn och buss.

– I största möjliga mån bygger vi ut spårvägsnätet i Malmö, förklarar Anders. Spårvagnarna är betydligt tystare än bussarna och orsakar mindre vibrationer. En spårvagn är också mer transporteffektiv, genom att de tar 225 passagerare åt gången där en buss enbart tar 75.

Malmö har valt snabbspårväg av den typ som till exempel används i Utrecht, Helsingfors och San Diego. Den använder

normal spårvidd, 1435 mm, samma som vanlig järnväg, går alltid i separerad bana och har en maxhastighet på 100 km/tim. Naturligtvis går den betydligt långsammare i stadsmiljö, men används också för förbindelser mellan våra grannkommuner. Malmö – Höllviken är i full drift och Staffanstorp – Dalby-linjen står klar nästa år. Båda dessa linjer ska kopplas på Nobelvägens spårvagnssträckning. Eftersom spårvagnarna kan köras från båda hållen behövs ingen vändplats vid ändhållplatserna.

Kommunalskatten går som tidigare till hemkommunen och till regionen, som vi inom gruppen är vana vid, men *allokeras nu också till den kommun där man arbetar*. Denna senare del används bl.a. för en förbättrad sjukvård och utbyggnaden av infrastrukturen, såsom kommunikationerna.

– Det är därför vi också kan erbjuda fria resor till exempelvis Vellingeborna via förlängningar av det kommunala spårvagnsnätet, säger Anders. Detta innebär en utjämning av den tidigare obalansen, där invånarna i rikare kommuner enbart betalade skatt i hemkommunen, trots att de belastar kommunikationer, sjukvård och en del annat där de arbetar.

## PRIVATBILISMEN

Som vi redan förstått håller man tillbaka privatbilismen i Malmö, både av klimat- och miljöskäl. Alla bilar är numera fossilfria, men utgör fortfarande en belastning. Redan ett par år efter vår avfärd från Malmö började man ifrågasätta den park av elbilar som hade byggts upp. En stor del var riktiga monster på ett par ton och med en effekt som överglänste en bensindriven Ferrari. Den energi som åtgår för att bygga ett

sådant monster med ett enormt batteripack räcker till för flera mindre elbilar. Dessutom är batterierna uppbyggda med metaller som tillhör kategorin ”ändliga resurser”. Litium, kobolt och mangan håller redan på att sina.

I grunden vill man inte ha annat än kollektiv-, utrycknings- och servicetrafik i Malmö och så cykel- och gångtrafikanter förstås, men man kan ansöka om dispens. Kraven att få dispens är hårda och omfattar i princip enbart handikappanpassade fordon. Dispansen för bilister med enbart kommersiella eller andra behov kostar en viss avgift, där en tyngre och motorstarkare bil är betydligt dyrare än en lättare och motorsvagare.

I praktiken innebär detta att privatbilismen sakta men säkert går tillbaka, till förmån för kollektivtrafik och cyklar av olika slag. Eftersom man inte får ha bil i staden, så anser man det för jobbigt att ha dem i de stora parkeringshusen i Malmös periferi. Det är betydligt enklare att nyttja kollektivtrafiken, som dessutom är gratis. Två- och trehjuliga transportcyklar har också märkbart ökat på gatorna.

Man vill även begränsa bilinpendlingen in till Malmö. Parkeringsstaxorna i parkeringshusen är höga för alla som inte bor i Malmö och har parkeringstillstånd. Men även i övrigt styr man över till kollektivtrafiken. Alla företag i Malmö med mer än 50 anställda måste, enligt lokala förordningar, kunna uppvisa samåkningsplaner för de anställda som bor utanför Malmö och kör bil. Miljöförvaltningen har fått i uppgift att utöva tillsyn och kan göra punktvisa nedslag för att upprätthålla efterlevnaden.

Kollektivtrafiken är så pass väl utbyggd numera att det varken är lönsamt eller speciellt bekvämt att använda privata bilar.

Samtidigt har de stora parkeringshusen

*innanför* stadsgränserna tömts på bilar. De flesta har redan rivits och fått lämna plats till annan bebyggelse, även bostäder, men en del står fortfarande kvar och väntar på att ersättas.

## CYKELN PRIORITERAS

Vid sidan om utbyggnaden av kollektiva transporter har satsningarna på cykelbanor och cykelstråk ökat. Den styvmoderliga behandlingen av cyklister och fotgängare stoppades en bit in på 20-talet, fram till dess tvingades de samsas om utrymme eftersom bilparkering och biltrafik prioriterades i trafik- och mobilitetsplaneringen.

Det statligt initierade storstadspaket som genomfördes under åren runt 2020 och ett decennium framåt innehöll framförallt en satsning på kollektivtrafik och bostadsbyggnad men också en viss satsning på cykelbanor. Genom politiska beslut i mitten av 20-talet har satsningarna på cykeltrafiken mer än fördubblats i de årliga kommunala budgetarna. I takt med att bilismen minskat har resurser dessutom omfördelats från bilvägar och parkeringsplatser till olika cykelsatsningar.

Biltrafiken har sina minimerade utrymmen och parkeringsplatser har fått ge vika för oskyddade trafikanter.

Fotgängare har sina egna utrymmen, fria från alla typer av trafikslag.

Cykelstråken, alltså de större cykelvägarna i tätbebyggda områden och ut till kranskommunerna, dimensioneras numera för moderna cyklar med relativt hög möjlig hastighet. Liksom på cykelbanorna kan alla typer av cyklar få plats och enkelt mötas, utan att störa varken gångtrafik eller övrig trafik.



Större satsningar har också gjorts med en mjukare och energiabsorberande asfalt. Enkelriktad trafik anläggs genomgående, avgränsade och skyddade mot andra trafikslag.

Sammantaget har olyckor med cykel minskats drastiskt. År 2020 var risken att skadas 29 gånger högre för en cyklist jämfört med när någon krockar i en bil. 20 år senare är förhållandet snarare tvärtom.

## Stadsplanering och markinnehav

### ÖKAD MILJÖHÄNSYN TILL VATTEN

Weserdomen avgjordes 1 juli 2015 i EU-domstolen och avsåg bland annat muddring av inloppet till Bremens hamn. Weserdomen bygger på dåvarande vattendirektivets artikel 4.1 och innebar bland annat att en verksamhet eller åtgärd inte tilläts som försämrar ytvattenstatus eller äventyrar uppnåendet av en miljökvalitetsnorm och att alla miljökvalitetsnormer för vatten från och med domen är gränsvärdesnormer och har en tvingande verkan. Icke-försämringskravet gäller dessutom för varje enskild kvalitetsfaktor. Enligt EU:s ramdirektiv för vatten skulle Sverige ha uppnått ”god status” på sina vattendrag till allra senast 2027, vilket man inte gjort fullt ut. Avsevärda summor har därför betalats till EU i sanktionsavgifter.

Detta innebar att det blev betydligt svårare även för Malmö att bygga ut staden i Öresund. Malmö hade tagit beslut redan något år tidigare att bygga ut Norra hamnen i Öresund med ytterligare 33 ha, motsvarande 47 fotbollsplaner. Utfyllnaden var tänkt att bygga på den utfyllnad på 25 ha, som gjordes av massorna från city-tunnelbygget. En av de dåvarande cheferna inom Malmö stad, menade att det är en styrka för en stad som växer att ha en strategisk dumpningsplats av schaktmassor.

På utfyllnaden, tillsammans med den befintliga utfyllnaden från tunnelbygget, ville man förlägga en stor sammanhängande ”Malmö Industrial Park” med en kraftig utbyggnad av främst CMP, Copenhagen Malmö Port. Ro-Ro verksamheten behövde byggas ut. Utfyllnaden var tänkt att ske under en tioårsperiod. Protesterna kom framför allt från miljöhall, politiskt tycks enigheten däremot ha varit stor. Det var inte bara försämringen av vattenkvaliteten som kritiserades, det var också att Malmö håller på att bygga bort de viktiga grundområdena runt staden, att man kommer att förändra flödet in i hamn och kanaler till Malmö, försämrar för både fåglar och sjöliv. Dessutom utgör området s.k. ”influensområde” till det befintliga natura-2000 området norr om Malmö.

Vi ser internationellt hur tokigt det blir när man bygger bort grundområdena runt de stora städerna. Utfyllnaderna tillsammans med klimatförändringarna och tyngden av städerna i sig skapar numera återkommande översvämningar i städer som New York, Tokyo och London.

Anders håller upp en tidningssida från DN, för att sedan kasta över den till oss. – Tidningen är bara två månader gammal, säger han. Artikeln handlar om den senaste stormen på USA:s östkust. Det är den tredje

stora stormen sedan ni lämnade er tid, med allt mer förödande effekter för New York. Ta gärna en titt på bilden, tagen vid det stora tunnelbanekomplexet mitt uppe i centrum av Manhattan. Skadorna i tunnelbanesystemet är enorma efter översvämningen. Dykare har inventerat skadorna och sökt efter drunknade. Lyckligtvis har man hunnit evakuera i tid, så dödstaten har varit låga.

## ÖVERSIKTSPLANERING

För att få en så inkluderande stadsplanering som möjligt så måste man ta hänsyn till både hur staden kan utvecklas på sikt och vad

man kan göra just nu. Grundläggande för en sådan planering är att skapa kollektivtrafiklösningar för att binda ihop staden och identifiering av olika ”motorer” i olika delar av stan. Egenskaper som lockar och kan höja statusen för ett visst område. Dessa så kallade motorer kan vara allting från platser man vill besöka av rent känslomässiga skäl som att det är en vacker plats. Man kanske besöker något ställe för att man tycker att det finns någon form av kulturellt liv eller en naturupplevelse, någonting som drar en till en plats. Man kan styra den typen av motorer i form av till exempel arbetsplatser, skolgång eller annat möjligt. *Allt som påverkar rörelse- och flyttmönster kan vara ett bra planeringsverktyg.*

För Malmös del vill man också begränsa



Figur 6: Dykare inventerar skador och söker efter drunknade i New Yorks tunnelbana efter de senaste översvämningarna.

utbyggnaden av staden så mycket som möjligt. Man ser att utbyggnaden på utfyllnad och åkermark, är starkt begränsad, samtidigt som man vill behålla de gamla delar av Malmö som ger staden dess karaktär. Människor trivs inte heller i byggnader som är allt för höga. Numera brukar man här i Malmö säga att byggnader inte ska vara högre än att man kan kommunicera från sitt fönster med någon på gatuplan. Då hamnar man någonstans runt fyra våningar.

Trycket på bostadsmarknaden är emellertid mycket stort, varför man funnit att samplanering med de omkringliggande kommunerna är en nödvändighet. Både översikts- och detaljplaner tas numera fram tillsammans med Helsingborg, Landskrona, Kävlinge, Lomma, Burlöv, Kävlinge, Eslöv, Lund, Svedala och Vellinge. Här planeras och fördelas utbyggnad av allt från bostäder och industrietableringar till kollektivtrafik.

– Vårt reformerade skattesystem är en väsentlig förutsättning för denna utvidgade

planering, berättar Amina Kadir.

## DETALJPLANERING

Detaljplaner har i princip obegränsad giltighetstid. Ej utnyttjade byggrätter i gällande planer och sammanhängande omgivningspåverkan kan få en sådan påverkan att till exempel miljö kvalitetsnormerna inte kan följas. En ensam plan kan vara den som bokstavligt talat får bägaren att rinna över.

I Malmö har man blivit observant på att påverkan från vissa sådana anläggningar, områden med stor andel hårdgjord yta, områden med enskilda avloppsanläggningar, större dräneringsarbeten, områden med förorenad mark, schaktnings- och utfyllnadsarbeten, bebyggelse i översvämningskänsliga områden, vattenverksamheter.

Klimatpåverkan kan successivt medföra ökad risk för översvämningar, skred och



Figur 7: Vision "Malmö Industrial Park" i Norra hamnen

stora mängder dagvatten, samt risk för utsläpp från avloppssystem och reningsverk kan akut försämra vattenkvaliteten i kommunens vattenförekomster. Analys av sådana riskscenarier ingår numera i alla planprocesser. Ekosystemanalyser finns nu också med i alla beslutsunderlag, där vi också bevakar att det finns spridningskorridorer för djur och växter.

Kommunen har också infört en hel del planbestämmelser i detaljplanarbetet, för vattenkvalitetens skull. Sådana kan till exempel innebära begränsningar av andelen hårdgjord yta för att säkerställa naturlig infiltration och minska mängden dagvatten, bestämmelser om undvikande av vissa material, till exempel koppar och zink i takmaterial, bestämmelser om högsta tillåtna dagvattenflöde från områden inom detaljplanen och bestämmelser om fördröjningsmagasin för dagvatten. Malmö har lyckats vända trenden med hårdgjorda ytor och hårdklippta gräsmattor. Malmö var för tjugo år sedan en av de kommuner som hade lägst tillgänglig grönyta per invånare. Nu ligger vi bland de främsta, mycket tack vare vår satsning på att omvandla gatumark till park.

Augustenborgs botaniska takträdgård har genom åren varit en stor inspirationskälla. Numera är gröna tak inte synonymt med sedumtak utan kan också vara ängskullar med vilda och perenna växter, buskar, träd och köksträdgårdar. Även om sedumtaken kunde minska dagvattenflödet med upp till 40 % går det att få en ännu bättre dagvatteffekt och biologisk mångfald med ett tjockare jordskikt.

Speciellt industriell nyetablering och utbyggnad av industriell verksamhet kräver noggrann utredning och planering. Frågor som utsläpp från utvidgad livsmedelsproduktion till recipient med måttlig eller

dålig status får stor aktualitet. Kan utsläppen gå genom den kommunala reningen eller krävs separat rening direkt vid källan? Till vilken nivå ska utsläppet i så fall renas? Fortfarande har vi en hel del problem att tackla, miljö- och klimatfrågorna kräver en kontinuerlig uppföljning och anpassning.

## MEDBORGARDIALOG

Kommunikationen mellan individen och kommunen har blivit bättre och bättre sedan vi lämnade 2021. Både när det gäller inflytande i kommunens plan- och programprocess och enskildas ärendehantering.

Redan 2022 togs ett fastare grepp om medborgarnas inflytande och rättssäkerhet i myndighetsarbetet. Bland annat fick vi en ny förvaltningslag som stramade upp service och tydlighet i förhållandet till individen och gav en legal utformning av sådant som tidigare enbart var av sedvanerättslig karaktär, såsom det man kallar *gynnande beslut*, det vill säga att ett tidigare myndighetsbeslut som är gynnande för medborgaren inte kan degraderas i senare beslut. Vi fick också in en hel del annat som bättrar på individens ställning i förhållande till myndigheten. Rätten till tolk och översättning av väsentliga handlingar fastställdes till exempel och vi fick in ett helt nytt institut, det som senare har kommit att kallas dröjsmålstalan.

Dröjsmålstalan innebär i princip att man inte kan dra på ett beslut i evigheter. På individens begäran måste det avgöras inom sex månader. Amina berättar att det tagit några år innan folk förstod hur användbart detta kunde vara. Inom asyl- och migrations-



området har det till exempel använts med framgång vid ett flertal tillfällen.

Under de senaste tio åren har en ny kommunal tjänst utvecklats och efterhand fått en allt större betydelse, medborgarkommunikatören. I Malmös fall rör det sig om tre personer för närvarande. De arbetar vid avdelningen för medborgarinflytande och är tillgängliga för medborgare som kan ha i stort sett vilka frågor eller ärenden som helst. Det är kommunikatörens uppgift att reda ut ramarna för det individuella inflytandet i olika processer och slussa personen rätt i kommunen. Uppdraget avser att öppna upp individens deltagande på olika nivåer.

Uppdraget för stadstjänstepersoner som jobbar med medborgardialog har fått generöst med tid för att möjliggöra samarbeten över Malmö stads förvaltningsgränser. Även samarbeten med universitetet har prioriterats, genom att man tar emot doktorander och initierar statligt stöd för forskning. Den öppna dialogen mellan akademien, politiker och tjänstepersoner har också bättre på vår kunskap om hur medborgarinflytandet ska utformas.

## Bostäder åt alla

Bostaden ska vara en social rättighet, som samhället ska svara för, vilket slås fast i 1 kap, 2§, 2 st Regeringsformen. Ansvaret för att trygga rätten till bostad och goda förutsättningar för hälsa åvilar således ”det allmänna”, lagens uttryck för staten. Internationella överenskommelser, som Sverige har ratificerat, tillsammans med bostadsförsörjningslagen och diskrimineringslagen

fastställer ungefär samma sak.

För sex år sedan stämde Södertälje kommun av en paraplyorganisation för hemlösa intressen. Organisationen, kallad ”Rätten Till Bostad”, bildades på initiativ av Stadsmissionen av frivilligorganisationer runt om i landet. Efter inlämnandet av stämningsansökan mot kommunen för grundlagsbrott befanns ”RTB” ha talerätt för kollektivet hemlösa. Processen som fick mycket uppmärksamhet blev smärtsam för kommunledningen, trots att man till sist friades. RTB uppnådde dock sitt syfte genom att Sveriges kommuner och regioner tog gemensamt beslut om att göra allt för att uppfylla syftet i regeringsformen.

År 2019 gick Malmö stad med i FN-initiativet The Shift, vilket satte igång en häftig lokal debatt i Malmö, redan innan stämningsansökan inlämnats mot Södertälje. Det innebar att man åtagit sig att arbeta för ett perspektivskifte, där bostaden ses som en social rättighet snarare än en vara på en marknad.

Vad har Malmö då lärt sig av detta och en del annat som påverkar rätten till en bra bostad och en dräglig hyra?

– Våra insatser kan sammanfattas i fem punkter, förklarar Amina. Kommunal prioritering av markägande, skärpt hyresreglering via bl.a. regelstyrning och lån, ökad kontroll över byggprocessen, minskad segregation och avskaffande av hemlöshet.

## TOMTRÄTT OCH PRIVAT ÄGANDE AV TOMTMARK

Tomträttsinstitutet instiftades redan 1907,

men har reviderats ett antal gånger sedan dess. Senast 1980, då man förklarar syftet med institutet på följande sätt.

*”Tomträttsinstitutet infördes i syfte att skapa ett medel för det allmänna att främja en sund utveckling av bostadsförhållandena till rimliga priser genom att åt enskilda tillhandahålla mark för bebyggelse utan att samhället därför avstod från äganderätten till marken. Avgälden för upplåtelse ansågs kunna sättas skäligen låg, eftersom samhället kunde tillgodogöra sig inträdd värdestegring vid upplåtelse tidens slut”.*

**SOU 1980:49**

Tomträttsinstitutets syfte är således att främja en sund utveckling av bostadsförhållandena till rimliga priser, utan att kommunen avsäger sig möjligheten att kunna tillgodogöra sig tomtmarkens värdestegring vid avtalsperiodens slut. Stora avgäldsuttag som anknyter till fulla marknadsvärdet kan leda till så höga avgäldsbelopp att avgälden kommer i konflikt med intresset att hålla tomträttsshavarens boendekostnader nere.

I rättspraxis har utvecklats en metod där man utifrån ett värde på marken (avgäldsunderlag) och en räntesats (avgäldsränta) som en produkt bestämmer den årliga avgäldens storlek. Samtidigt finns ett lagstadgat tak på

tomträttsavgälden, som förhindrar allt för omfattande tomtgäldsavgäld. Trots detta kan årsavgälden bli så hög att den förtar tomträttsens ursprungliga syfte.

På samma sätt utgör ett friköp av tomträtten till exempelvis en bostadsrättsförening en smärre katastrof på grund av det stegrade marknadsvärdet. Malmö kommun har i praktiken läst inne många bostadsrättsboende i en expanderade tomträttskuld-fälla när det avtalats om friköp redan vid bostadsföreningens tillkomst.

Som framgår av diagrammen (Figur 8) så utgjorde tomträtterna 5 % av det totala markinnehavet i Malmö år 2020. Det övriga kommunala markinnehavet uppgick till 46 %. Båda dessa ägartyper har ökat år 2040, på bekostnad av det mer privata ägandet. Nu upplåts 19 % av marken med tomträtt, medan kommunens övriga markinnehav uppgår till 52 %.

Det har även skett en förskjutning i upplåtelse med tomträtt till småhus, som var dominerande år 2020, då 71 % av tomträtterna gick till småhusbebyggelse. Nu har denna andel minskat till 40 %, medan 50 % nu går till flerbostadshus, som enbart tog 17 % av tomträtterna i anspråk år 2040. Industriell verksamhet har tagit resterande 12 % och 10 % i anspråk av tomträtterna år 2020 respektive år 2040.

Tomträtt är den huvudsakliga markupplåtelseformen i Malmö 2040 för bostadshus inom kommunen, vilket innebär att man får nyttja en tomt på i princip samma sätt som om man var fastighetsägare, men mot en årlig avgift till kommunen, som äger marken. Tomträttspriserna sätts lika, oberoende av var man bygger, vilket gör att bostadskostnaden bara skiljer sig marginellt beroende på läget.

Tidigare var det tillåtet att friköpa

tomträtter till marknadspris, men detta är stoppat för att hindra markspekulation. Kommunen tar nu inte själv heller ut så kallade marknadspriser på tomträtterna. Marknaden är ju i princip satt ur spel genom att tomträtter inte längre går att köpa. Priset på tomträtterna följer nu i stället konsumentprisindex, vilket ger en betydande påverkan på kostnaderna för bostad inom alla upplåtelseformer.

Bebyggd mark för service och allmän platsmark utvecklas mer och mer efterhand som välfärden byggs upp, men får inte avyttras i Malmö 2040.

Kommunen strävar efter att öka markreserven på olika sätt. Privat markinnehav minimeras på grund av dess negativa inverkan på bostadspriserna. Man vill minska klassklyftorna, inte vidga dem. Spekulation med markpriser är stoppat genom dels att priserna måste följa prisindex från år 2030 och dels genom att kommunen har förköpsrätt.

Bebyggd mark för service och allmän

platsmark utvecklas också mer och mer efterhand som välfärden byggs upp, men får inte avyttras i Malmö 2040.

– En liten men viktig detalj i våra nuvarande markanvisningsavtal är att de numera förses med ett utgångsdatum så att det faktiskt byggs något på den mark som avsatts och att man inte inväntar ett förhöjt marknadsvärde, avrundar Amina sin redogörelse om kommunens markanvändning. Bygger man inte, måste marken återlämnas.

## HYRESSÄTTNING OCH HYRESREGLERING

I 2 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) fastställs att kommuner ska använda självkostnadsprincipen för de tjänster och nyttigheter de erbjuder. I 7 § i samma kapitel anger man dessutom att näringsverksamhet som drivs i

kommunal regi måste drivas utan vinstsyfte.

– Hade det stoppat med detta hade vi haft ett utmärkt hjälpmedel att hålla tillbaka hyrorna inom MKB, menar Amina, men EU:s konkurrensklausuler hindrar oss. Det Amina avser är en annan kvarleva kvar från tidigt 2000-tal, lag (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag. I dess andra paragraf säger man:

*”Ett allmännyttigt kommunalt bostadsaktiebolag ska bedriva verksamheten enligt affärsmässiga principer trots 2 kap. 6 och 7 § kommunallagen.”*

Båda lagarna har reviderats ett par gånger men motsättningen består.

– Vad kunde vi då göra, fortsätter Amina, anmäla undantag från EU:s princip om konkurrens? Eller driva bostadsbyggande och förvaltning i stiftelseform?

– Ända sedan Södertälje stämdes för grundlagsbrott, fyller Anders i, har vi från politiskt håll krävt att Sverige inrättar en fristående författningsdomstol för att få bukt med sådana här stolligheter. En sådan domstol skulle ha som enda uppgift att övervaka att den svenska grundlagen och dess följdlagar efterlevs, med makt att stoppa lagar som inte är i överensstämmelse. Detta innebär att en sådan domstol även ska granska vilka EU-beslut som kan implementeras i Sverige. Tyskland är ett utmärkt exempel där detta fungerat.

Tyvärr har man ännu inte lyckats genomföra en bättre bevakning av våra grundlagar. Genom bokföringsmässiga finter

har man ändå lyckats hålla tillbaka hyrorna inom MKB. De stora utdelningarna till kommunen har i princip stoppats och investeras nu i stället i bostadsbyggande och förvaltning. Man funderar nu också på om man ska fortsätta att driva kommunalt byggande i aktiebolagsform eller pröva andra organisationsformer.

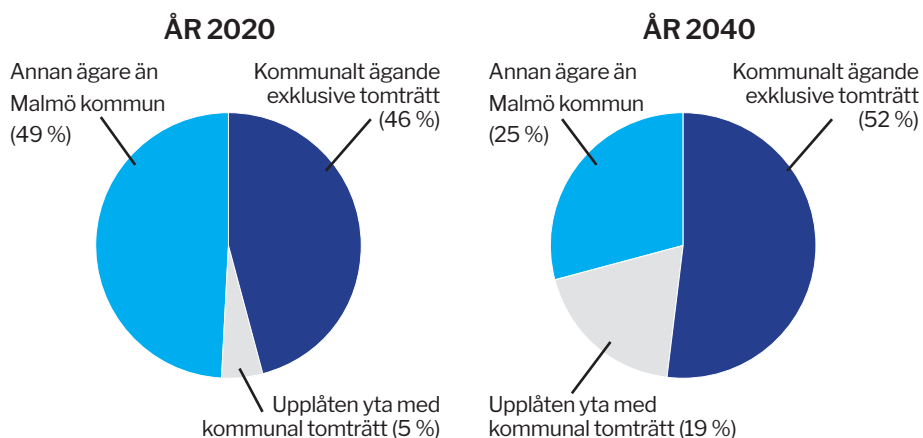
Finansieringen av bostadsbyggandet är en viktig del av kommunens policy för att minska på hyrestycket för de boende.

## UPPLÅTELSEFORMER

Efter att bostadsrättsmarknaden i Malmö i stort sett kraschlandat på grund av spekulation och hänsynslös exploatering av behovet av bostad, har en ny bostadsmarknad växt fram. Mångfald i boendeformer anpassat efter de behov som Malmöborna har styr nu den kommunala och regionala bostadspolitik.

12 kap har brutits ut ur Jordabalken, sedan 12 år tillbaka och lever nu ett självständigt liv i en utvidgad Hyreslag. I denna är marknadshyror uttryckligen förbjudna och en ny form av hyressättning har införts som följer kostnadsutvecklingen i samhället. Lokala variationer har finslipats i enskilda kommuner. I Malmö har vi byggt vidare på strukturen i den så kallade Malmömodellen, där vi lyckats få bort de värsta orättvisorna. Förhandlingar kring hyror hanteras fortfarande via kollektiva förhandlingar men sker nu på både central och lokal nivå, där “boföreningar” bestående av hyresgäster i hus och områden organiserat sig. En boförening kan vara sprungen ur en byggemenskap eller annat brukarinitierat projekt, men kan också orga-

### MARKINNEHAV I MALMÖ



Figur 8: Tomträtt som markupplåtelseform i Malmö 2020 och 2040

niseras i ett befintligt område.

Hyresgästernas besittningsrätt kring sitt boende har stärkts. Undantagen som tillämpats vid uthyrning av egenägd bostad, villa, bostadsrätt m.m., har avskaffats och anpassats till de generella regler som gäller på hyresmarknaden.

Upplåtelseformen bostadsrätt har, efter flera skandaler i Malmö - framförallt Brf Ida och två föreningar i "Kinesiska muren" - renodlats där lägenhetsinnehavare har ansvar, rättigheter och skyldigheter. Spekulationen med att i stort sett utan regelverk köpa och sälja bostadsrätter har stoppats. Dels genom lagstiftning kring just ägarskap och drift av bostadsrätter men framförallt genom att bostadsförsörjningen närmar sig målet "allas rätt till en egen bostad". Den ohämmade värdeökningen på villor och bostadsrätter har effektivt bromsats med skärpta skatteregler.

Den utredning som i början 20-talet initierades av vänsterpartister i Malmö, kring att se över lagstiftningen för att motverka att bostadsrättsföreningar kapas och missköts har blivit lag. Bostadsrättsinnehavare är på samma sätt som i andra boendeformer skyddade.

Nya gemensamma föreningar likt HSB och Riksbyggen har etablerats och är aktiva parter i planering av Malmös olika bostadsområden och stadsdelar där föreningarna ansvarar även för viss drift och underhåll.

Den finansieringsmodell för köp av bostadsrätter som Malmöbaserade fastighetsbolaget Trianon presenterade redan 2019 har blivit norm. För familjer och enskilda med normala inkomster där räntor och amorteringar inte är ett avgörande problem, men som saknar sparkapital för kontantinsats har en ny typ av "bolån" etablerats. Trianons modell, som byggde på

privat riskfinansierade "sociala obligationer" för att täcka insatsen på 15 %, har nu tagits över av kommunen eller andra offentliga institutioner, ibland även fastighetsbolag, som ser avkastning i förhållande till den samhällsnytta som pengarna gör.

Genom medveten styrning av den kommunala markanvisningen har den gemensamma marken kunnat erbjudas som tomträtt. Sedan mitten av 20-talet har Malmö stad dessutom inlett en kampanj att köpa tillbaka mark som under seklets första årtionden såldes till privata aktörer.

Den stora förändringen av Malmös bostadsmarknad skedde genom att en mängd så kallade byggemaskaper bildades, understödda av en aktiv kommunledning. En form av gemensamt byggande och ägande inspirerat från framförallt Österrike och Tyskland. En byggemaskap utgörs av en grupp människor som utifrån sina egna ambitioner tillsammans planerar, låter bygga och sedan använder en byggnad. Fördelarna är många men det finns också nackdelar, som vi har tvingats att ta höjd för, till exempel byggemaskapens uteslutningsmöjlighet av etniska, religiösa och andra skäl.

Med byggemaskaper har boendekostnaderna sjunkit avsevärt och genom olika varianter av ägande- och driftformer har de sociala klyftorna utjämnats, om än långt ifrån försvunnit.

Efterfrågan från invånare med särskilda önskemål om hur eller var de vill bo har Malmö stad till stor del lyckats möta och med det styra byggandet i kommunen.

Eftersom det inte finns något avkastningskrav från en extern byggaktör kan boendekostnaderna hållas låga. Förhoppningen och förväntan håller, att de som engagerar sig i byggemaskaper ofta är angelägna om kvalitet, hållbar livsstil och

att de ställer höga krav på materialval och energilösningar.

En annan upplåtelseform som trängt undan spekulatören inom bostadsmarknaden är så kallad kooperativ hyresrätt som har blivit den vanligaste upplåtelseformen vid nybyggnation. Skälen till den ökade populariteten är främst att hyrorna även med den här upplåtelseformen kan hållas låga. Men också att boendet innebär ett ökat ansvar och inflytande.

Den här "hyresmodellen" innebär oftast att en boförening hyr en hel fastighet av ett fastighetsbolag och svarar för en stor del av drift och skötsel. De tre olika kommunala fastighetsbolag som finns i Malmö sedan mitten av 20-talet producerar lika ofta för kooperativ som för renodlad hyresrätt.

Kollektivhus har också blivit en etablerad modell av boende, även här är det de kommunala fastighetsbolagen som bygger och "överläter" i allt större omfattning. Sedan pandemin 2020 har hemarbetet alltmer fått fäste inom flera områden. Den moderna formen av kollektivboende har tagit höjd för detta och innefattar oftast arbetslokaler för de boendes arbete. Sådana lokala arbetsplatser byggs f.ö. också allt mer in i vanliga hyres- och bostadsrättshus. Dagens lägenheter är välplanerade men ytsnåla, varför de gemensamma arbetsrummen kommer väl till pass.

Kollektivhuset Röda oasen på Kirseberg i Malmö, som även är en byggemaskap, började med att etablera sig i en av de gamla byggnaderna i Sege Park. Man köpte huset inom ramen för en bostadsrättsförening och stod som byggherrar genom hela ombyggnadsprocessen. Nu driver man kollektivet dels genom brf och dels genom en boendeförening. Brf tar de formella beslut som stipuleras i bostadsrättslagen, men styrs av de beslut som tas i boendeföreningen.

Detta på grund av att 60 % av lägenheterna är bostadsrätter och 40 % hyresrätter och att man vill att alla ska vara delaktiga i kollektivets beslut oberoende av plånboens tjocklek. Två av hyreslägenheterna hyrs dessutom ut till kommunen som anvisningslägenheter. Även dessa hyresgäster ingår i boendeföreningen. Röda oasen är ett mycket öppet kollektiv och anordnar ofta författarkvällar och annat för alla i området. Deras stora matsal är också öppen för matlag, där även andra i området är välkomna. Erfarenheterna har hittills varit goda, även om det funnits problem på vägen.

Nu har kollektivet fått fler efterföljare i kommunen, där man bygger på de erfarenheter som Röda oasen gjort genom åren.

Nya versionen av kollektivboende har också sett dagens ljus. Så kallat delningsboende och coliving, har lett till att bostadsbristen bland studenter vid Malmö Universitet så gott som försvunnit, samtidigt som det är insteget till en egen bostad för många av Malmös ungdomar.

## MATERIELLA FAKTORER OCH HYRESSÄTTNING

De kommunala bostadsbolagen växer sig allt starkare, både i Malmö och runtom i landet. MKB har därmed också blivit en köpstark kund för tillverkarna av bygg- och installationsvaror, vitvaror, schakt- och andra former av entreprenad. Genom att dessutom i vissa fall göra gemensamma inköp via en gemensam inköpscentral, kan Malmö tillsammans med omkringliggande kommuner pressa bygg- och underhållskostnader rejält. Något som i slutändan får återverkan på



hyressättningen. Lägre byggkostnader ger lägre hyror i dagens Malmö, inget hamnar i privata fickor.

## MINSKAD SEGREGATION

All nyproduktion sker numera med blandade upplåtelseformer. Hyres-, bostads- och ägarrätter, tillsammans med olika former av kooperativa hyresrätter, tredimensionella fastighetsbildningar, och kollektivhus blandas fritt. Människor från olika samhällsskikt, åldrar och etnicitet måste komma i kontakt med varandra. Möten ger förståelse.

De gamla bostadsområdena i miljonprogrammen har länge varit en tung börda. Den enahanda bebyggelsen har alltmer luckrats upp. Vissa hus har ersatts med hus med mer behagliga proportioner, bostadsrätter har sprängts in i stora områden med dominerande hyreshus och vise versa. Detta ger en direkt påverkan på den sociala strukturen.

Villamattorna i Limhamn och liknande områden är också problematiska. Stora markområden upptas av enbart låg bebyggelse med företrädesvis äganderätt. Detta bildar omfattande segregerade områden, socioekonomiskt homogena. Detta är problematiskt av åtminstone två anledningar. Dels genom den segregeringseffekten och dels på grund av den mark de upptar.

Vi har försökt att lösa båda dessa problem i efterhand. Förutsättningen för detta var att Vänsterpartiet fick igenom en kraftigt progressiv fastighetsskatt på nationell nivå. Det kostar således att ha en stor tomt. Av denna anledning väljer många att stycka av delar av sin tomt för fristående byggnader

eller radhus, allt beroende på tillgänglig friställd tomtmark. De byggnader som uppförs får endast upplåtas på annat sätt än med äganderätt. Företrädesvis sker det med hyresrätt i kommunal regi, men andra upplåtelseformer förekommer också, experimentlustan har varit stor.

Ny bebyggelse på fri mark inom områden med företrädesvis ”äganderätt” upplåtes generellt numera enbart till upplåtelseformerna ”hyresrätt” och ”bostadsrätt”.

Ett stort problem, som också fått konsekvenser för segregationen, är den strukturella hemlösheten. Vanliga orsaker till att människor av olika anledningar hamnar i strukturell hemlöshet är betalningsanmärkningar eller skulder som gör det svårt att få ett hyreskontrakt. Vi ser detta både som ett tillitsproblem och ett ekonomiskt problem. Till stor del har vi kommit tillrätta med den strukturella hemlösheten, vilket vi beskriver i avsnittet om hemlöshet.

Eftersom både skolor och förskolor hämtar sina barngrupper från närliggande områden får den förändrade sociala strukturen i bostadsområdet också effekt på förskole- och skolsegregationen.

I Malmö har man också använt sig av målbildsmodellen, som vi tidigare redogjort för, i syfte att bryta en alltför socialt homogen struktur. Vi blir utlovade att besöka ett sådant område under morgondagen. En del av Rosengård har på ett framgångsrikt sätt strukturerats om och har ökat sin attraktivitet, både internt och från det omgivande samhället.

## SITUATIONEN FÖR HEMLÖSA

Att människor hamnar i hemlöshet beror

på både strukturella och individuella faktorer. Människor kan hamna i olika situationer, med varierande längd, som leder till hemlöshet. Akut hemlöshet uppstår då man inte har någon som helst möjlighet att få tak över huvudet. Trappuppgångar, tält, härbärgre med mera blir i stället lösningen. Den vanligaste situationen är annars att man, av olika anledningar, är utestängd från bostadsmarknaden och därför *måste bo tillfälligt på olika adresser*. Andrahandskontrakt, inneboende hos vänner, familj eller helt främmande människor blir då den tillfälliga lösningen.

Det finns också en mängd specialfall som kan innebära hemlöshet, såsom tiden efter en institutionsvistelse eller anvisningslägenhet via socialförvaltningen.

I Malmö fanns för 15 år sedan något mer än 14.000 skuldsatta personer med en genomsnittlig skuld på ca 250.000 kr. Samtliga dessa var i princip utestängda från bostadsmarknaden.

För att hyra bostad i Malmö krävdes att man hade en inkomst som var dubbelt den hyra man ska betala och att man var utan skuld hos Kronofogden. Av det 40-tal bostadsföretag som fanns på Boplats Syd fanns inget, som hyrde ut till skuldsatta, med undantag för MKB som hade satt en gräns på 5000 i skuldsaldo och färre än två anmärkningar hos Kronofogden.

Till en del har vi idag lyckats reformera bostadsmarknaden så att den öppnat upp för fler.

Tyvärr har vi inte kunnat komma tillrätta med de företag som lever på att sälja upplysningar om varenda liten ekonomisk blotta de kan finna hos enskilda medborgare. Däremot har vi fått bort kravet på total skuldfrihet för att kunna få ett förstahandskontrakt. Ett skuldsaldo upp till 10.000

accepteras numera av alla fastighetsbolag som finns på Boplats Syd. Man får inte heller notera anmärkningar, skuldsaldot säger tillräckligt. I de fall hyresgäster kan redovisa en ordnad ekonomi och en plan för framtiden ska inte en större skuld hindra människor från att återhämta sig. Kommunen kan då erbjuda ett lån på upp till 50.000 kr på tio år för att få ner skuldsaldot. Människor måste få en andra chans.

Sedan ett par decennier tillbaka har Vänsterpartiet drivit tesen att vi måste hantera hemlöshet som ett bostadsproblem som går att lösa snarare än som en konsekvens av människors personliga problem. Detta sätt att hantera frågan om hemlöshet måste vara vägledande i alla steg vi tar.

Här vill vi redogöra för ett av de program som varit lyckosamma i denna anda.

## TILLIT SOM RESURS

Under 20 år har vi utvecklat programmet Bostad först. Grundat på tanken om långsiktiga lösningar framför kortsiktiga så närmar sig programmet hemlöshetsfrågan genom att sätta de hemlösas behov först. Programmet implementerades i Finland redan på det tidigare 2000-talet och forskningen visade tydligt att det lönade sig i längden att erbjuda permanent boende och att det hade positiva effekter vare sig individen varit hemlös på grund av missbruk, stabil ekonomi eller social problematik.

I Sverige infördes *Bostad först* som ett alternativ till den så kallade *Boendetrappan*, som användes fram till 2021, där de hemlösa i etapper måste bevisa sig dugliga och förtjäna ett boende. När Bostad först blivit en nationell strategi drog det ner på kommunernas administrativa resurser, eftersom kontinu-



erlig förflyttning innebär mycket pappersarbete för de tjänstepersoner som måste hantera fallen och minskade också kommunernas kostnader för kortsiktiga boenden. Man såg tydligt att en fast bostad var en grundpelare i rehabilitering, vilket i sin tur minskade på kostnader för både värden och för kommunernas socialförvaltningar. Man ser också att det kan motverka segregation, då långsiktig etablering gör det möjligt att bygga relationer och skapa sociala nätverk.

En viktig aspekt inom Bostad först är dess uppsökande verksamhet. De hemlösa som inte finns inne i Malmö stads system är ofta de som far mest illa: De som sover i parker eller trappuppgångar lever under konstant otrygghet, i utsatthet för allt ifrån fysiskt våld till sjukdomar. Men det är också de som är svårast att nå och hjälpa. En uppsökande verksamhet väntar inte på att individer ska dyka upp på rätt plats innan de kan få hjälp, utan går istället ut i parker eller på gatorna och hittar de som behöver hjälp. Därigenom kan vi tillgodose både deras mest akuta behov, till exempel sjukvård, men också påbörja det relationsbyggande som krävs för att kunna stötta och uppmuntra dem att ta del av Bostad försts program.

## Politiskt obekväma beslut

### ATT VILJA ÄR ATT VÄLJA

Det är alltid en mardröm för ett politiskt parti att ta beslut som går emot stora delar av befolkningen. Politiska beslut stödjer sig trots allt på politiska församlingar med stöd strax över hälften av delegaterna. Straffet blir att man kan bli avsatta. Trots detta måste man försöka tänka lite längre för att skapa ett samhälle som blir både hållbart och underlättar livet för så många som möjligt. Amina berättar om de beslut man tagit som man genomdrivit under stor vanda. Ibland har man lyckats argumentera väl och fått medborgarna med sig, ibland har man fått genomdriva besluten ändå, på grund av klimatkrav eller av miljöhänsyn. Amina inleder med att berätta om vad som varit kontroversiellt inom bostadssektorn.

Sammanfattningsvis finns ett politiskt sprängstoff i följande punkter:

- Tomtmark och hyreshus i Malmö överförs gradvis till kommunen, med hjälp av bestämmelser om kommunal förköpsrätt, med mera.
- Nybyggnation sker företrädesvis på

mark med tomträtt, i avsikt att stoppa spekulation.

- Förmånliga statliga lån för byggnation utan vinstintresse.
- Stopp för övervinster på hyresrätter genom reglering av uttag i förhållande till bland annat länekostnader.
- Stopp för ohämmad vinst stegring på bostadsrätter.

En ytterligare punkt skulle kunna fogas till ovanstående, Malmö yttersta gräns för utbyggnad. Inom kommunen har man alltmer själv nuddat vid frågan. Kan det finnas en rimlig gräns för en stads utbyggnad eller ska man offra jordbruksmark, natur- och kulturmiljöer och stadens själva karaktär genom en ohämmad utbyggnad?

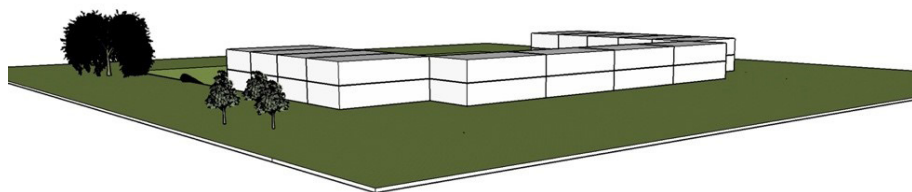
man kan bygga ut en stad som Malmö. Om en stor del av den fria marken är förbjuden jordbruksmark och man fortfarande vill ha kvar de historiska delarna av staden är den temporära lösningen förtätning och extensivt utnyttjande av kommunal mark.

– Donationsjorden längs Drottninggatan har till exempel omdisponerats, säger Amina, avtalen från 1600-talet upplöstes redan 1965. Detta medförde att sammanhängande mark i sträckan Kungsgatan/Drottninggatan, från Amiralsgatan och till Rörslöjparken blev fri att disponera för Malmö kommun. Som ni ska få se senare, på en liten rundtur vi planerat att ta ut er på, så rymmer donationsjorden numera 1700 lägenheter av varierande storlek och upplåtelseform. Den planerade Rörslöjparken, ja vi ser det som en utvidgning av den befintliga parken, kommer att binda ihop den gamla och nya bebyggelsen på ett fint sätt.

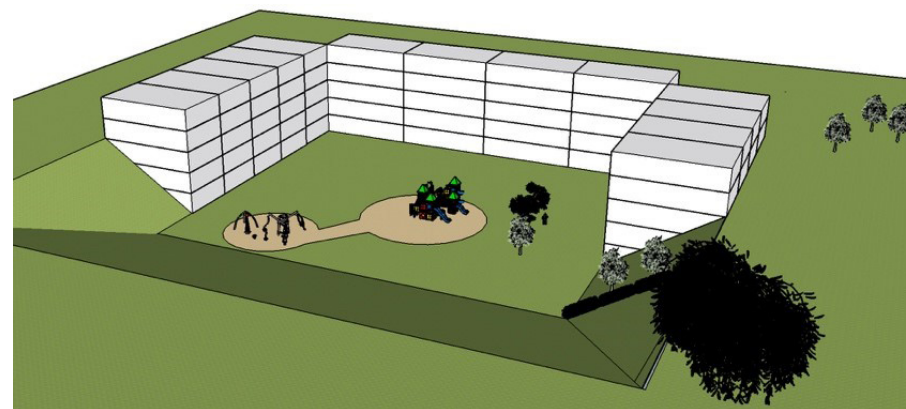
Anders fyller i med att berätta att Malmö experimenterar en hel del med nya sätt att bygga. Ett sådant alldeles nytt projekt är nedgrävda hus, kallade "Djuphus", intill Beijers park. Husen finns enbart på skisstas-

## HUR LÅNGT SKA EN STAD TILLÅTAS VÄXA?

Omgivningsfaktorer, tillgänglig fri mark och politisk rådighet är avgörande för hur långt



Figur 9: Djuphus, front mot Kirseberg i två våningar



Figur 10: Djuphus, innergård mot Beijers park i fem våningar

diet än så länge men i princip handlar det om femvåningshus, som ser ut som tvåvåningshus. Figur 9 visar husets front, som i detta fall är vänd mot Kirseberg. Enbart två våningar är synliga för att inte störa omgivningen. Nedanvåningen har uteplats, medan ovanvåningen har balkong.

Husgruppens innersida är vänd inåt Beijers park och grönytorna på innergården växer ihop med parken. Innergården blottar huskropparna, som i sin helhet är fem våningar höga. Se figur 10.

Ett problem som kommunen har uppmärksammat är det oerhörda slöseriet med mark till villabebyggelse med stora tomter. Limhamns villamattor är till exempel orimligt glesbefolkade. Numera byggs inga fristående villor och fastigheternas trädgårdar får endast uppgå till totalt 83 % av bostadens yta. Själva bostaden får inte vara i ett plan och bottenplattan får inte uppta mer än 120 kvm, vilket ger en maximal tomt på 220 kvm. Ny bebyggelse inom områden med företrädesvis äganderätt upplättes numera enbart till upplåtelseformerna hyresrätt och bostadsrätt. Fristående byggnader kan beviljas om de placeras på tomtmark som tillhör annan fristående byggnad, men måste även i dessa fall upplätas på annat sätt än med äganderätt. Har man en stor tomt uppmanas man att dela upp den, för att få en förtätning även av villaområdena. Fastighetsskatten är numera progressiv och ökar kraftigt ju större tomten är.

Trots allt innovativt arbete man lagt ner så kommer man förr eller senare att slå i taket, det går inte att få in ett enda hus mer inom ramen för Malmös gränser, det vill säga om man inte vill göra våld på sina ideal, som till exempel bevarandet av gamla miljöer. Amina menar att den rimliga maxstorleken på Malmö ligger strax runt 900.000 invå-

nare. Sedan är det stopp. Den stora frågan är då, hur går vi vidare? Ska vi bygga vidare till priset av annat, såsom Malmös gamla miljöer? Hur blir balansen mellan stad och landsbygd?

För att komma vidare har Malmö därför valt att organisera ett samarbete med omkringliggande kommuner när det gäller översikts- och detaljplanering. Genom detta samarbete fördelas den fortsatta utbyggnaden av såväl bostäder som industri mellan de samarbetande kommunerna. Samtidigt ser man till att kommunikationerna mellan kommunerna löper så bra som möjligt. Den stora pressen på Malmö, på grund av de nya förbindelserna med Danmark och kontinenten, fördelas nu mellan de samverkande kommunerna. Malmös tillväxt blir till regionens tillväxt.

## På rundtur i Malmö

### Ett exempel på målbildsprojekt i Malmö

Dag två hämtades vi på vårt hotell på Malmö Live. Kommunens eldrivna minibuss var på plats vid entrén redan klockan åtta för ta oss runt på en tur i Malmö.

Turen börjar i Rosengård, Amina Kadir introducerar oss i problematik och lösning redan på vägen dit:

– Som ni vet har Rosengård och ett par andra ytterområden varit en svår huvudvärk för kommunpolitikerna. Den starka centrumorienteringen, de tomma allmänna ytorna, den ensidiga arkitekturen och den uttalade segregationen byggdes in i området redan från början.

Ett svagt hummande kommer från alla oss som kommer direkt från ytterområdesproblematiken, lite spända att nu få höra om hur man löst problemen.

Amina och Anders avlöser varandra med att återge diskussionerna kring Rosengård. Huvudfrågan var helt enkelt vad man kan göra med Rosengård arkitektoniskt och planmässigt? Går det att göra det offentliga rummet och bostäderna attraktiva? Lösningen påbörjades redan år 2028 och byggs fortfarande ut.

När det gäller bostäderna behövde man göra om många av de hyresrätter som finns där till bostadsrätter. Merparten av Rosengårds delområden har en för stor andel hyresrätter, vilket bidrar en stor socioekonomisk segregation.

Det som behövs för de offentliga utrymna är först och främst mer affärer, caféer och så vidare, utspridda i området. Små och fler caféer är då bättre än ett fåtal stora, som upptar alltför stor del av utemiljön. Närvaron ökar. Den starka centrumplaneringen i Rosengård hade ödelagt resten av området. Dessutom var det för mycket offentligt utrymme som upptogs av gator, parkeringsplatser och liknande. Det finns också stora utmaningar när det kommer till offentliga platser som grönområden, parker etcetera. Man insåg att de grönområden som finns i Rosengård måste användas bättre för att göra området i stort mera attraktivt för människor. Både för besökare och för de som bor där. Kontaktytor och platser för socialisering bör premieras.

Allt detta är sådant vi hört förut, men nu hade man gått vidare i omdaning av Rosengård. Man frågade sig om en gentrifieringsprocess, liknande klassiska exempel som till exempel Berlinska Prenzlau Berg, skulle kunna ta fart i Rosengård? Nej, inte på egen hand, allt för mycket skiljer de båda områdena åt. Här behövdes i stället en ”målbild”, någonting att styra mot. Inom kommunen har man diskuterat igenom gentrifieringsfenomenet grundligt. Gentrifieringsprocessen har både en negativ och positiv sida. Det finns en tendens att blandningen blir till en ny ensidighet, en överklassens segregation tar över. Det gäller således att hitta en balanspunkt.

Man frågade sig då vad som skulle kunna vara ”motorn” i en sådan förändringsprocess och gick systematiskt genom alla delområdena i Rosengård för att

hitta ett område att testa sina teorier. *Örtagården*, med sina 5000 invånare, var ett av de Rosengårdsområden som uppvisade mest problem, inklusive fysiskt och socialt ordningsstörande. Trots detta ansåg man att området hade rätt kvaliteter för en ökad attraktionskraft.

– Låt oss ta en titt i området, säger Anders, dags att kliva av. Minibussen stannar till utanför MKB:s lokal i Örtagårdsområdet.

– Som ni ser så ligger Örtagårdsområdet alldeles intill tågstationen för kontinentaltalbanan och bara en bit härifrån ligger busstationen. Förbindelserna med centrum är goda.

Under tiden vi går runt pekar Amina och Anders ut olika förtjänster i området. Redan från början fanns här utomhusbad, isbana, fotbollsplaner och en idrottsanläggning. Ett större grönområde med tennisbanor och lekplatser binder samman husen. Området har också ett eget kommersiellt centrum, med mer måttliga proportioner än Rosengårds centrum. I en satsning från MKB har en del lägenheter också byggts om till affärer, caféer och småföretag.

Örtagård kan knappast erbjuda klassiska gentrifieringar någon match när det gäller

historisk förankring och kulturell bakgrund, men Örtagård erbjuder ett annat slags alternativ. Rosengård har en speciell klang inom idrottskretsar med alla sina idrottsanläggningar och Rosengårds många framgångar inom idrotten. Fotbollen, Zlatan Ibrahimovic naturligtvis, en fotbollslegend i Malmö, men också flerfaldiga SM-guld-mästarna FC Rosengård och den än idag närmast kultförklarade boxningstränaren ”Dallas”, som lett så många ungdomar bort från gatan och in i idrottens värld.

Man insåg snabbt att en målbild för Örtagård borde innefatta idrott, inte kultur. Det var denna målbild man byggde på. Områdets idrottsprägel förstärktes med utegym, löpspår, övernattningsmöjligheter för träningsläger, med mera.

– Pricken över i ser ni där borta. Anders pekar ut en arkitektoniskt attraktiv byggnad, högst 10-12 år gammal. Utanför byggnaden står några hundra ungdomar i små klungor och pratar. Cyklisterna och gående är på väg till och från byggnaden på de många gångarna som ansluter.

– Det här är Malmö Idrottsgymnasium som flyttat ut hit i nya lokaler. Den har nationell intagning och tar emot idrotts-

intresserade från hela landet. Den har blivit mycket populär och har efterhand höjt sina intagningskrav, där rekommendation från den lokala klubben har stor betydelse. En viktig orsak till populariteten är att man samarbetar med universitetets idrottsforskare. Den mindre byggnaden intill gymnasiet tillhör Malmö Universitet. Här finns också studentboende för de som behöver, även gymnasiestudenter från andra delar av landet kan få billigt boende här.

Som alla vi tidsresenärer kan se har området levt upp. Det är folk överallt, i utegymmen, löpspår, till och från boende, affärer, caféer och gymnasium. Vi är alla imponerade över resultatet och hur man metodiskt målbildsanalyserat fram de positiva egenskaperna i området och byggt vidare på dessa. Man har hittat motorn som gör Örtagård attraktivt.

## Nya områden

### NÄSTA STOPP, MALMÖ CENTRAL- STATION

Från Västkustvägen viker vi av mot Malmö centralstation och kör in vid bangårdsområdet. Redan när vi stannar till med vår guidebuss och kliver ut vid en mindre byggnad, så kan vi konstatera att området har krympt avsevärt. Efter att vi väntat en stund kommer en kvinna oss till mötes. Hon är klädd i skyddshjälm och en reflexfärgad överdragsjacka. Leende välkomnar hon oss och presenterar sig som Sara Edvardsson, platschef för bangårdsarbetet i Malmö.

– Det är riktigt att bangården i Malmö har krympt väsentligt, förklarar hon. Det beror på att Malmö inte klarar av den kraftigt ökade godstrafiken ner till Europa via Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen. Det går inte heller att bygga ut rangelbangården som skulle behövas. Här finns helt enkelt inte tillräckligt med utrymme att bygga på.

Vi får oss till livs en helt ny verklighet än vi har varit vana vid från 2021. De spårlängder som försvunnit i Malmö har fått lämna plats åt ny bebyggelse åt Norra Vallgatan till. Hur har man då klarat av den nya godstrafiksituationen, frågar vi Sara.

– Många alternativ stod till buds, men klimatfrågan fick avgöra valet, svarar Sara. Det bästa läget för en helt ny rangerbangård var Marieholm, som hade plats för utbyggnaden, samtidigt som orten ligger nära Helsingborg, som är den andra knutpunkten för godstrafik i Skåne.

Malmös gamla bangård hade nått sitt kapacitetstak. Man kanske skulle kunna bygga ut någon enstaka spårlängd för att kunna hantera 750 m långa tåg. Man ville dock av miljöskäl kunna hantera en kilometer långa tåg, vilket också är kapaciteten via Fehmarn Bält-förbindelsen, varför man således valde att bygga en helt ny bangård i Marieholm. Där har vi nu 16 rangerspår och åtta infartsspår. Rangerdelen används för att växla och koppla ihop godsvagnar och lok till transportfärdiga tåg. Hela anläggningen är gjord för att kunna hantera upp till 1000 meter långa tåg.

All godstrafik, som tidigare gick via Malmö går nu via Skånes godsbangård i Marieholm. Denna svarar nu mot klimatkraven på en ökning av godstågstrafiken på minst 85 % under en 20 årsperiod och har fortfarande stora utbyggnadsmöjligheter. Vi räknar med att bangården gett mellan 250



Figur 11: Malmö idrottsgymnasium vid Örtagård på Rosengårdsområdet



och 300 nya jobb i Marieholm.

Vi tackar Sara för den gedigna genomgången och hoppar in vår guidebuss för fortsatt färd till det intilliggande Nyhamnsområdet.

## VAD BLEV DET AV NYHAMNEN?

Redan när vi vek av från Västkustvägen, för att besöka Sara på Malmö bangård häpnade vi över Malmös nya skyline, eller ”highline” som kommunen själv fördrar att kalla den. Den som man ser när man kliver av tåget vid centralstationen eller när man anländer till Malmö via Öresund. Höghusrader kantar vår väg in till bangården och växer samman med Malmö Live något längre bort.

Nu var det dags att ta en närmare titt på ett för oss alldeles nytt område, Nyhamnen. Området sträcker sig i öst-västlig riktning från centralstationen till frihamnsbasängen. I andra riktningen sträcker den sig från Västkustvägen och fram till Malmö universitetets Orkanenbyggnad.

Vi glider ljudlöst in i området med vår eldrivna buss. Vi ser nu att höghusen framför allt är samlade kring hamnbassängen vid universitetet och längs bangården. Längre österut blir husen lägre och omgivningarna grönare. Här börjar också en övergång till småindustri bli märkbar. På andra sidan Västkustvägen finns inga bostadshus, så vitt vi kan se.

Vi kör in i området igen och kliver av bussen för att spatsera runt lite i det nya Malmö. En rundtur till fots visar på trevliga promenadstråk längs kajerna. Kajerna och vissa delar av marken i de inre områdena har höjts med tre meter för att möta

klimatkraven. Conny minns att Länsstyrelsen ansåg att detta var för lite och frågar Anders om detta stämmer.

– Ja, tyvärr, svarar Anders. Malmö har ofta haft en tendens att bygga på marginalerna. Man missbedömt höjdkraven vid kraftig storm. Vissa delar av bangården vi nyss lämnat har stått under vatten vid ett par tillfällen och vattnet har vid samma tillfällen gått oroande högt vid kajkanterna runt Nyhamnen.

– Vad Malmö vill beror på hur den politiska majoriteten ser ut, inflikar Amina och skrattar till. Vänsterpartiet som vi enbart kallade då, var inte tillräckligt starka. Vi var skeptiska på många punkter, bland annat hushöjd och gatustrukturen.

– Ok, men just klimataspekten var det nog bara Länsstyrelsen som anmärkte på.

Vi lämnar snabbt det politiska bekräftandet och nöjer oss med att man nu uppvisar en helt annan enighet. Alla nickar instämmande.

– Vilka erfarenheter har ni då gjort av det här området?, flikar Alicia in.

Vi ser att åtminstone ett par gator är både breda och spikraka genom området. Vi kan också se att de inte är speciellt trafikerade, privatbilismen är ju så gott som helt borta. Våra guider konstaterar att det varit en stor strid när det gäller gatorna. Vänsterpartiet markerade kraftigt att man då, i planeringsstadiet, hade chansen att planera för det samhälle man ville ha. Ett samhälle som var planerat för människor, inte för bilismen. Tyvärr blir det inte så.

– Vi har nu ett nybyggt område, där vi redan nu måste planera om för att bryta upp de breda gatorna för att mer passa cyklister, service och kollektivtrafik.

Hushöjderna kan man inte göra mycket åt. De bryter starkt mot Malmös uttalade

önskan att husen inte ska vara högre än att man kan kommunicera med någon på marken från husets högsta våning. Man hamnar då på hushöjder runt fyra fem våningar. Mänskliga höjder. Höghusen försämrar också boendekvaliteten för boende i de lägre husen i området, genom sina långa skuggor. Vissa delar av området ligger i skugga så gott som hela förmiddagen.

– Vi fick åtminstone stopp på planerna att bygga en Arena för 30.000 åskådare här i Nyhamnen, säger Anders. Det är ju fullständigt vansinnigt att lägga ett sådant bygge här i centrala delarna av Malmö, både ur buller- och anslutningssynpunkt.

Vi vänder tillbaka till vår buss och sätter oss tillrätta för att besöka ännu ett område, Sorgenfri. När vi glidit igång säger Amina:

– Den största besvikelsen med Nyhamnsområdet är att vi hade chansen att bygga ett bostadssocialt framgångsprojekt, visa att ett annat Malmö var möjligt. Bostadspolitikerna måste vara en central del av välfärdspolitikerna, den har stor betydelse för en hållbar ekonomisk och social utveckling. Men allt släpptes fritt, marknadskrafterna var vägledande. Utan någon som helst styrning. Det

är dyrt att bo i Nyhamn, mycket dyrt.

Det är tyst i bilen i några minuter. Alla sitter försjunkna i sina egna tankar. Nyhamnen är arkitektoniskt smakfullt, lite grann som ett miniatyrmanhattan. Säkerligen en turistmagnet, med sina långa kajer och uteserveringar, men stämmer det överens med en önskan att bygga ett samhälle för alla?

## NORRA SORGENFRI

Malmö är fortfarande en stad där man snabbt förflyttar sig mellan dess olika delar. Snart är vi framme vid Sorgenfriområdet och kliver av vår buss vid Celsiusgatan, strax bredvid de så kallade båghallarna. Vi kommer inte längre, Nobelparken korsar området och bryter av Celsiusgatan. Här känns grönskan verkligen av. Framför oss har vi Nobelparken, till vänster det kulturskyddade koloniområdet Zenit och till höger båghallarna med en massiv grönska runt sig.

Det är fullt med folk runt om och inne i hallarna. Anders förklarar för oss att detta är de gamla busstallarna som fått nya funktioner. Vi tidsresenärer känner väl till



Figur 12: Kvarteren norr om centralstationen, sett från Norra Vallgatan



båghallarna. Bussarna åkte ut långt innan vår tidsresa och den första etappen i Norra Sorgenfriprojektet var nästan färdigt. Totalt har det nu vuxit ut till tio liknande områden, som sträcker sig ut mot Bulltoftaparken.

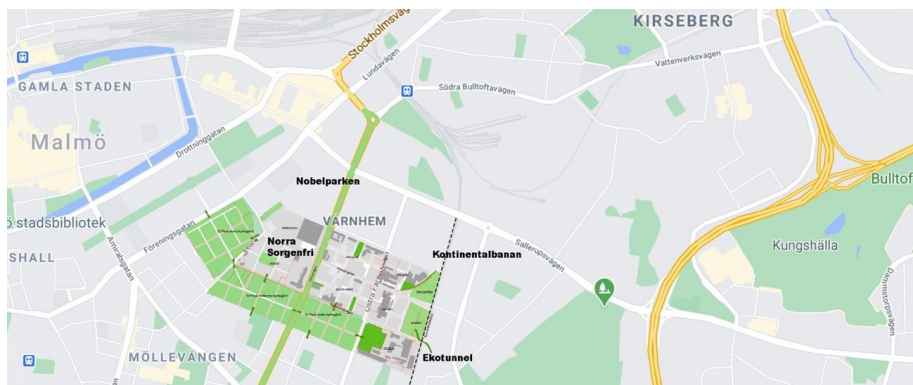
Förebilden för omvandlingen av båghallarna var Old Spitalfields Market i London. Här blandas, under ett och samma tak, konstutställningar, klädmarknader och matstånd i en livlig och intressant blandning. Konsthögskolan här intill brukar ha en stående utställning vid västra ingången. I ett av hörnen ut mot Celsiusgatan har en speakers corner spontant utvecklats på helgerna, där alla får utveckla sin talan i max tio minuter, men också får vara beredda på mothugg och livliga debatter. Amina förklarar att båghallarna har blivit ett omtyckt utflyktsmål för Malmöborna under helgerna.

Sorgenfriområdet är inte spektakulärt som Nyhamnen, utan har utvecklats enligt andra principer. Här har man i stället premierat de funktionella, innehållsmässiga, mänskliga och hållbara målen. Flera av husen är av s.k. passivmodell, som är extremt energisnåla. De flesta husen är också försedda med parallella elnät och solceller eller urban vindkraft.

Området är byggt med mångfald och blandning av olika livsstilar som mål. Området är varierat med lättillgängliga mötesplatser och grönområden, uppblandat med ett stort utbud av restauranger och olika former av småbutiker och aktivitetslokaler. Här finns bostads- och hyresrätter blandat med t.ex. kollektivboende och andra boendeformer. Inom området rör man sig främst till fots och på cykel. Eftersom området är tänkt som en del av innerstaden är det lätt att ta sig till och från området med kollektivtrafik.

Tvärs igenom Sorgenfri går Nobelparken. St Paulis tre kyrkogårdar har gjorts tillgängliga med sina breda alléer och har blivit till gröna gångstråk för Malmöborna. Tillsammans med nyanlagda grönområden bildar de ekopassager för djur- och växtliv och gröna stråk för motion och rekreation (Figur 13).

Marken har i många fall ägts av kommunen, varför markavtalen tecknats som tomträtter. Detta gäller framför allt den senare delen av utbyggnaden, allt eftersom staden utvecklat sin nya markanvisningsstrategi.



Figur 13: Norra Sorgenfriområdet med sina gröna passager i både riktning väst-öst och nord-syd

## Tack för den här gången

Vi får skjuts till vår deLorian, som vi aningslöst parkerat vid trottoaren på Adelsgatan. Den låga bilen med sina gälar och kraftiga avgasrör bryter verkligen av mot gatubilden. Den är som en varböld, med sin blotta existens, i det nya Malmö av år 2040. En lite skara ungdomar står förundrat och studerar bilen. Anders och Amina går med oss ut till den parkerade bilen. De skrattar när de ser att framrutan är dekorerad med böteslappar och en stor röd lapp. Den röda lappen upplyser om bortforsling inom tre dagar och ett ditskrivet datum. Alicia bleknar när hon bläddrar i bunten av böteslappar.

– Hur fasen ska vi kunna betala det här, tolv tusen för två dagar, sextusen om dagen?

– Ingen fara, ni kunde ju knappast veta... och ni är faktiskt kommunens gäster. Hur ska vi förresten kunna bötfälla er, ni bor ju i en tid då det här inte hunnit hända.

Anders tar böteslapparna och river dem. Han kan inte hålla tillbaka ett skratt.

– Ha en trevlig resa tillbaka till 2021. Det har varit spännande och roligt att träffa er.

Vi tackar för den fina genomgången och bemötandet från våra guider och sätter oss i bilen. Vi vevar ner rutorna och ropar farväl och tack för allt. Amina och Anders står kvar och vinkar bland de häpna ungdomarna.

Vi skäms lite grand när den kraftiga motorn brummar igång. Det känns så fel, men vi kommer ju från forntiden, tröstar vi oss.

Conny trampar försiktigt på gaspedalen. Stilla, för att inte låta för mycket, glider vi iväg från Adelsgatan, ut mot Slussen och Västkustvägen. Vi behöver en raksträcka för att ta oss härifrån, till vår egen tid.

Vi känner oss nöjda, ivriga att få sammanställa allt vi upplevt.

# En summering

## Kommunikationer

### PRIVATBILISMEN

- Privatbilism i Malmö enbart tillåten för särskilda behov.
- Privatbilar i Malmö måste drivas fossilfritt.
- Garagen i Malmös periferi är avsedda för arbetspendlare som inte täcks in av allmänna kommunikationer. Intygs krävs.
- Samåkning krävs där sådan är möjlig. Företag med fler än 50 anställda måste redovisa samåkningsplaner.

### KOLLEKTIVTRAFIKEN

- Ny förbindelse med Köpenhamns Metro via tunnel. Noder i VA-hamnen, Malmö C och Midhem.
- Spårvagnstrafiken kraftigt utbyggd, både i gatuplan och via tunnlar under Nobelvägen och Kungsgatan.
- Direkt spårvagnsförbindelse via Malmös spårvagnsnät och Staffanstorp-Lund och Vellinge-Höllviken.
- Ovanstående linjer är finansierade av Malmö kommun, vilket möjliggjorts av ett nytt skattesystem. Kommunal-skatten fördelas nu till både hemkommun och arbets-kommun.
- Kraftig utbyggnad av Skånetrafiken.
- Kollektivtrafiken i hela Skåne skattefinansierad och gratis att nyttja.

## CYKEL- OCH GÅNGTRAFIKEN

- Utbyggnaden av cykelvägar och cykelstråk har prioriterats. Den minskade privatbilismen har gett utrymme för breda cykelvägar som kan hantera en mer omfattande cykeltrafik. Breda cykelstråk till kranskommunerna har också byggts.
- Malmö har blivit en stad att promenera i. Nobel- och Rörsparkerna ger utrymme för radiell förflyttning över större avstånd i grön miljö. Trottoarer har breddats i övrigt där behovet funnits. Även här har den minskade bilismen gett sitt bidrag.

## GODSTRAFIKEN

- Ny rangerbangård som klarar av ett ökat antal godstransporter och 1000 m långa tåg, vilket är maxlängden på Fehmarn Bält-förbindelsen.
- All godstrafik, som tidigare gick via Malmö går nu via Skånes godsbangård i Marieholm. Denna svarade mot klimatkraven på en ökning av godstågstrafiken på minst 85 % under en 20 årsperiod.

## Klimat- och miljöanpassning

- Framtidssäkrad avloppstunnel Turbinen-Sjölunda tar hand om avlopps- och dagvatten. Minskat hårdgjord yta och därmed ökat naturlig infiltration över en omfattande yta med Nobelparken och så småningom Rörsparkerna längs Kungsgatans sträckning.
- Kraftigt ökat grönstråken i Malmö med Nobel- och Rörsparkerna.
- Helt stoppat nybyggnation på högkvalitativ jordbruksmark.

- Stoppat utfyllnaden av Öresunds grundområden för Malmös expansion.
- MK Energi, Malmös kommunala energibolag inrättades i syfte att trygga tillgången på förnybar energi, ta kontroll över produktion, leverans och omställningstakt till fossilfritt.
- Under ledning av MK Energi satsar Malmö 2040 på användarnära elproduktion i syfte att nedbringa långväga transporter av högspänningsenergi med stora energiförluster.
- Parallella elnät i bostadshusen. Alla nybyggda bostadshus förses med dubbla elnät. Ett 220 V, avsett att driva köks- och tvättmaskiner, samt ett lågspänt 12 V att driva belysning och elektronik. Samtlig belysning är av LED II modell, som ger ett mycket stort energiutbyte. Miljontals laddare och transformatorer har i sammanhanget kunnat skrotas. Mobiltelefoner, TV- och musikanläggningar drivs numera direkt från nätet.
- 12 V näten är enkla att förse med lokalproducerad el från solpaneler och urban vindkraft. El som är lätt att magasinera i batterier, liknande de i elbilar.
- Uppvärmning sker genom fjärrvärme enbart, eftersom den är billigare och snabbt kan kompletteras med ny tillskottsvärme. Idag används industrins överskottsvärme till nästan 90% för uppvärmning.
- Energidelningssystem flyttar fokus från energiproduktion till energikonsumtion. Genom att koppla samman stora områden med både bostadsbebyggelse och industri kan man balansera energibehoven inom området så att enbart en mindre del av energibehoven behöver tillföras.
- På nationell nivå har Vänsterpartiet tillsammans med andra miljöpartier ersatt den gamla ramlagen, Miljöbalken, med en mer tvingande lagstiftning som inte gynnar det privata ägandet på bekostnad av miljö- och klimathänsyn.

## En god bostad åt alla

- Tomtmark och hyreshus i Malmö överförs gradvis till kommunen, med hjälp av bestämmelser om kommunal förköpsrätt.
- I stället för att sälja ut kommunal mark, köper kommunen numera på sig allt mer mark. Allt i syfte att få kontroll över bostadsbyggandets prissättning och allokering.
- All ny markupplåtelse sker i form av tomträtter, vilket minimerar kostnaderna för bostadsbyggandet. Tomträttspriserna sätts lika, oberoende av var man bygger. De centrala delarna av staden blir därmed tillgängliga för alla.
- Det är inte längre tillåtet att friköpa tomträtter till marknadspris, för att hindra markspekulation.
- Kommunen tar inte ut marknadspriser på tomträtterna. Priset på tomträtterna följer nu i stället konsumentprisindex, vilket ger en betydande påverkan på kostnaderna för bostad inom alla upplåtelseformer.
- Förmånliga statliga lån för byggnation utan vinstintresse.
- Markanvisningsavtal förses med ett utgångsdatum så att det faktiskt byggs något på den mark som anvisats. Bygger man inte, måste marken återlämnas. Detta hindrar också spekulation i de fall industrimark säljs.
- Genom bokföringsmässiga finter har man kringgått EU:s konkurrenslagstiftning och möjliggjort återinvestering av vinst från det kommunala bostadsbolaget i nya bostäder.
- 12 kap har brutits ut ur Jordabalken, sedan 12 år tillbaka och lever nu ett självständigt liv i en utvidgad Hyreslag. I denna är marknadshyror uttryckligen förbjudna och en ny form av hyressättning har införts som följer kostnadsutvecklingen i samhället.
- Nya grepp på byggande, hyressättning och förvaltning har sett dagens ljus. Byggemenskaper och andra brukar-initierade projekt spelar en allt större roll.

- Olika former av boföreningar tar del i eller övertar förvaltningen av bostadsområden eller deltar som part i hyresförhandlingar med fastighetsägare.
- Nya former av kollektivboende gör sig också gällande, som öppnar dörrarna för mer praktiska och sociala boendeformer för en bredare grupp människor.
- Stor vikt läggs vid medborgarinflytande vid översikts- och detaljplanering.
- En ny kommunal tjänst har inrättats, medborgar-kommunikatör, som enbart arbetar med medborgarinflytande. Uppgiften är att vara medborgarna behjälpliga i alla former av kommunala ärenden och inflytandefrågor.
- Uppdragen för stadstjänstepersoner som jobbar med medborgardialog har fått generöst med tid för att möjliggöra samarbeten över Malmö stads förvaltningsgränser. Även samarbeten med Universitetet har prioriterats, genom att man tar emot doktorander och initierar statligt stöd för forskning.
- All nyproduktion sker numera med blandade upplåtelseformer. Hyres-, bostads- och ägarrätter, tillsammans med olika former av kooperativa hyresrätter, tredimensionella fastighetsbildningar och kollektivhus blandas fritt.
- Numera byggs inga fristående villor och fastigheternas trädgårdar får endast uppgå till totalt 83% av bostadens yta. Själva bostaden får inte vara i ett plan och bottenplattan får inte uppta mer än 120 kvm, vilket ger en maximal tomt på 220 kvm.
- Fastighetsskatten är numera progressiv och kopplas till fastighetens storlek.

## SEGREGATIONEN

- Den enahanda bebyggelsen i miljonprogrammen har alltmer luckrats upp. Hus har rivits och ersatts med mer lämpliga proportioner, bostadsrätter har sprängts in i



stora områden med dominerande hyreshus och vise versa.

- Villamattorna i Limhamn och liknande områden är problematiska. Dels genom den segregeringseffekten och dels på grund av den mark de upptar. Ny bebyggelse inom områdena med företrädevis "äganderätt" upplåtes numera enbart till upplåtelseformerna "hyresrätt" och "bostadsrätt". Fristående byggnader kan beviljas om de placeras på tomtmark som tillhör annan fristående byggnad, men måste även i dessa fall upplåtas på annat sätt än med äganderätt.
- Skol- och förskolesegregation har minskat eftersom skolor och förskolor följer områdenas socioekonomiska struktur.
- Målbildsmodeller har praktiserats framgångsrikt för att bryta en alltför socialt homogen struktur och ge attraktionskraft för en socioekonomisk mångfald.

## SITUATIONEN FÖR HEMLÖSA

- Malmö kommun har öppnat upp bostadsmarknaden för fler. Kraven på skuld- och anmärkningsfrihet har slopats. Ingen kan nekas lägenhetskontrakt för rimliga skulder.
- I de fall hyresgäster kan redovisa en ordnad ekonomi och en plan för framtiden kan kommunen erbjuda ett lån på upp till 50.000 kr på tio år för att få ner skuldsaldot.
- Under 20 år har man utvecklat programmet Bostad först med goda resultat. Syftet är att komma tillrätta med hemlösheten och premiera människors egen vilja till förändring genom ett permanent boende. Programmet visar tydligt att det lönar sig med tillit. Programmet har positiva effekter på rehabilitering vare sig individen varit hemlös på grund av missbruk, ekonomi eller social problematik.



**S**tora genomfartsgator som gjorts om till parker, hus nedbyggda i marken i stället för på höjden, effektiv kollektivtrafik med underjordiska spårvagnar, parallella elnät och lokal energiproduktion.

Några av de mest synliga förändringarna i Malmö 2040.

Det händer uppenbarligen en hel del på 20 år... Men hur är det med allt som inte är lika påtagligt? Har Malmö växt över sina bräddar? Hur stort kan Malmö bli, en halv miljon invånare, 1 miljon, 2 miljoner? Har man klarat av klimatproblemen? Har människor någonstans att bo till rimliga kostnader? Har man fått bukt med hemlösheten?

Vi vet en del, vi har varit där. Ja, åtminstone imaginärt, vilket bland annat innebär att det är en verklighet som fortfarande går att forma. Det är just detta som är poängen med vårt lilla reportage från framtiden.

Det är en idealbild av verkligheten vi beskriver, vår idealbild.

Motsvarar vår idealbild er idealbild? Om det är så, så ok.

Men er idealbild kanske ser annorlunda ut? Det är faktiskt också ok.

Vi vill att reportaget ska trigga igång en diskussion om vår gemensamma framtid. Hur vill vi att den ska se ut? Hur tar vi oss dit? Har vi olika meningar om framtiden och hur vi tar oss dit vill vi synliggöra dessa skillnader och anledningen till att de finns.

Vi ser det här reportaget som en startpunkt för en seriös diskussion om hur vi vill bygga ett samhälle. Hur ska vi kunna bedöma varje handling idag, varje projekt och varje översikts- och detaljplan om vi inte kan inordna den i ett större sammanhang?. Vi behöver något att mäta verkligheten med. Åtminstone vi har saknat ett sådant verktyg.

Låt oss börja med en idealbild för att sedan diskutera vägen dit.



ISBN 978-91-519-9282-2



9 789151 992822