

Nyhamnens och Varvsstadens bidrag till Malmös ekonomi – ett räkneexempel

Förord

Denna rapport är framtagen av Future City Malmö (FCM) som är en ideell förening som arbetar för att utveckla Malmö's centrala delar med särskild tonvikt på city. Arbetet är koncentrerat till fyra huvudteman Öresundsmetroprojektet, nya utvecklingsområden (Varvsstaden och Nyhamnen), kultur och universitetsutbildning. FCM bedriver lobbyarbete och samverkar med olika aktörer som är intresserade av och engagerade i dessa teman.

Denna rapport ägnas i första hand Öresundsmetron och de nya utvecklingsområdena och vilken betydelse en metro kan få för områdenas utveckling. FCM har under en tid fört diskussioner med de större fastighetsbolagen i Malmö kring denna fråga. Rapporten är bland annat inspirerad av dessa diskussioner.

Projektet med Öresundsmetron drivs av Malmö stad och Köpenhamns kommun tillsammans. Varvsstaden utvecklas i samarbete mellan byggbolaget Peab och fastighetsbolaget Balder. Utvecklingen av Nyhamnen leds av Malmö stad.

FCM står ensam bakom rapporten och de slutsatser som redovisas. Rapporten är sammanställd av Christer Persson, docent i ekonomisk geografi och styrelseledamot i FCM.

Malmö den 11 september 2024

Future City Malmö

Bengt E Svensson, ordförande

Syfte

Syftet med rapporten är att presentera en kortfattad beskrivning av projekten Öresundsmetron, Varvsstaden och Nyhamnen. Huvuduppgiften är att försöka beräkna och analysera de ekonomiska konsekvenserna av utbyggnaden av Varvsstaden och Nyhamnen och påverkan på Malmös city.

Detta ska ses som ett *räkneexempel*, eftersom beräkningar av den här typen av naturliga skäl är förenade med ett antal osäkerheter. Den uppenbara anledningen till detta är att vi rör oss i framtiden. Och den har alltid flera obekanta eller svårbedömbara faktorer som man måste förhålla sig till. Det viktiga är att öppet redovisa osäkerheterna, vilket vi återkommer till.

För att stå på lite fastare mark har vi valt att använda utvecklingen i Västra Hamnen som en ”modell” för den kommande utvecklingen av Varvsstaden och Nyhamnen. Västra Hamnen har byggts ut under en tjugofemårsperiod, där man kan följa till exempel befolkningsutvecklingen och inkomstutvecklingen. En del talar för att utvecklingen i de nya områdena kommer att ha likheter med vad som skett i Västra Hamnen – lägenhetsstrukturen, sammansättningen av hushåll, ekonomiska resurser med mera.

Källmaterialet till rapporten är statistik och olika rapporter. En del av det statistiska materialet har bearbetats vidare och förädlats av FCM. Huvuddelen av statistiken kommer från Malmö stad. Andra källor är Varvsstaden, Nyhamnen och Statistiska Centralbyrån (SCB). Olika rapporter kommer från Malmö stad, Citysamverkan, Fastighetsägarna Syd, Malmö universitet och Metroselskabet i Köpenhamn.

Öresundsmetron



Öresundsmetrons planerade sträckning, källa: Malmö stad

Idén om Öresundsmetron lanserades 2009 av den danske framtidsforskaren Uffe Palludan. Den mottogs positivt både av Malmö stad och Köpenhamns kommun. Det ledde till att städerna startade en serie utredningar 2012 med delfinansiering från EU. Idag är allt från teknik, finansiering, resandevolymer, samhällsekonomi med mera studerat. Nu återstår en omfattande politisk process i Sverige och Danmark som kommer att avgöra om projektet realiserar. Därefter ska projektet planeras, upphandlingar ske, miljökonsekvensbedömningar göras och byggandet ske. Någon gång mellan 2035-2040 kan anläggningen stå klar.

Som framgår av den blå streckade linjen på kartan på förra sidan är Öresundsmetron en direktförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. En borrad tunnel under norra delen av Saltholm, som ansluter till metrosystemet i Köpenhamn. Förarlösa tåg, snabb resa på cirka 20 minuter och hög turtäthet med ett tåg var nittionde sekund – ett perfekt alternativ för bland annat pendlarna.

En ny prognos för den framtida tågtrafiken över Öresund 2040, 2050 och 2050+ har nyligen presenterats av Malmö stad. Den anger resandet per medelvardagsdygn utan och med Öresundsmetro. Vi väljer att redovisa talen för 2040. Det totala resandet utan Öresundsmetron uppskattas till 60 000 resenärer. Motsvarande siffra med en Öresundsmetro är 69 000, varav Öresundsmetron står för 38 000 resande. Öresundsmetrons snabbhet, tätare avgångar och större bekvämlighet leder till klart ökat resande. Enligt tidigare studier innebär Öresundsmetron att tusentals fler personer får tillgång till en större arbetsmarknad inom en timmes pendlingsavstånd.

Det som är speciellt intressant för vår rapport är tankarna att förlänga metron in i Malmö (se bilden nedan). Första etappen omfattar två stationer i Västra Hamnen, i norr Galeonen och i syd Masttorget samt Malmö central. Kommande etapper skulle kunna inkludera Nyhamnen, Värnhem, Södervärn, Triangeln och en station i östra Malmö. Varvsstaden täcks in i första etappen och Nyhamnen kan få en station i en kommande etapp. Dessa stationer kommer att öka områdenas attraktivitet. Hela projektet har en stark grön profil. Med en framtida befolkning i Malmö som uppgår till 500 000 skulle en utbyggnad av metron bidra till att effektivt klara kollektivtrafiken, som senast 2045 behöver utökas och förstärkas.



Öresundsmetron och kopplingen mellan Köpenhamns metro och ett tänkt metrosystem i Malmö, källa: Malmö stad

I den tidigare nämnda prognosrapporten har även antalet resenärer 2040, 2050 och 2050+ på metrostationerna Galeonen, Masttorget och Malmö C beräknats. För respektive station uppskattas antalet resenärer 2040 vara 6 000, 10 000 och 42 000 per vardagsdygn. Det handlar således om många miljoner resande per år. En metro i Malmö med utbyggnad av ytterligare stationer skulle bli en avgörande strategisk faktor för utvecklingen av kollektivtrafiken.

Öresundsmetron kan även ses som ett viktigt steg mot att förverkliga den vision som Malmö och Köpenhamn gemensamt presenterade år 2000 om att de två städerna skulle betraktas som ett sammanhängande stadsområde av invånarna. Området skulle på ett naturligt sätt utnyttjas av medborgarna vad gällde tillgång till arbete, bostäder, shopping med mera.

Varvsstaden

Under många decennier var Kockums varv Malmös största arbetsplats där flera generationer Malmöbor arbetade med att bygga allt från mellanstora fartyg till stora tankers. Området hyste många typer av byggnader som verkstäder och stora hallar. Många av dem var gediget byggda i röd tegelsten med arkitektoniska detaljer som gav byggnaderna en egen karaktär.



Kockums gamla gjuteri, källa: Varvsstaden

Efter varvets nedläggning 1987 började en successiv omvandling av det stora området. I området närmast den så kallade Klaffbron har Sveriges Television etablerat sig. En annan verksamhet i närheten är Media Evolution. Peab och fastighetsbolaget Balder håller nu på att utveckla den del av området som kallas Varvsstaden, med ambitionen att bevara vissa av de gamla industribyggnaderna och fylla dem med nytt innehåll. Området ska innehålla bostäder, kontor, affärer, restauranger med flera. Lunds universitets filialer i Malmö - Musikhögskolan, Teaterhögskolan och Konsthögskolan planerar också att flytta till området.



Skiss över Varvsstadens utbyggnad, källa: Varvsstaden

När Varvsstaden är utbyggd beräknas antalet bostäder vara 2 500, vilket motsvarar cirka 5 000 boende. Antalet arbetsplatser förväntas uppgå till 4 000. Det betyder att centrala Malmö får ett rejält tillskott av invånare och sysselsatta. Området har ett mycket intressant läge nära Malmö centralstation och Malmö city. Med gång- och cykelbroar över de inre bassängerna förbinds området med Universitetsholmen och city. Och med en Öresundsmetro med station i närheten ökar områdets attraktivitet ytterligare.

Nyhamnen

Nyhamnen är Malmös nästa stora utbyggnadsområde med ett utmärkt läge nära stadens centrala delar och city. Utvecklingen av området är igångsatt och leds av Malmö stad som tagit fram en fördjupad översiktsplan för området. Det är ett stort område och som framgår av namnet tidigare använt som hamn med kajer och ett stort antal magasin. För närvarande pågår ett par detaljplanarbeten och fler kommer att startas i närtid. Utbyggnadsplanen för området innehåller flera etapper som sträcker sig ända fram till 2050. Här kommer att finnas bostäder, arbetsplatser, service, parker med mera.

Fullt utbyggt kommer området att rymma 7 000-9 000 bostäder, vilket motsvarar cirka 18 000 boende. Antalet befintliga och nya arbetsplatser kommer att uppgå till 15 000-21 000. Ett sådant tillskott av boende och sysselsatta kommer att ställa krav på försörjningen med kollektivtrafik, där närheten till Malmö centralstation är en stor fördel. Med en Öresundsmetro och en metrostation centralt placerad i området förbättras förutsättningarna kraftigt för kollektivtrafiken. Kopplingen till övriga knutpunkter i Malmö och till Köpenhamn kommer att underlätta både för boende och sysselsatta att ta sig till och från området.



Visionsbild över Nyhamnen, källa: Malmö stad

Förutsättningar för en Öresundsmetro och ett metrosystem i Malmö

Först är det viktigt att understryka att förutsättningen för ett metrosystem i Malmö är att det byggs en Öresundsmetro mellan centrala Köpenhamn och centrala Malmö. Med det sagt, finns det två sätt att betrakta helheten. Möjligheten att koppla Öresundsmetron till Köpenhamns metrosystem betyder mycket för inte minst arbetsmarknaden i Malmö och Köpenhamn, men även för hela Öresundsregionen. Även andra resor för till exempel nöje och shopping kommer att dra stor nytta av den snabba, täta och bekväma förbindelsen.

Ett metrosystem i Malmö kommer att ha en betydande positiv inverkan på stadens möjligheter att i framtiden utforma och effektivisera kollektivtrafiken. Det ger en möjlighet att knyta samman staden på ett snabbt och bekvämt sätt. Det gäller inte minst befintliga områden som Västra Hamnen och östra Malmö liksom nya områden som Varvsstaden och Nyhamnen.

En annan aspekt handlar om möjligheterna till ekonomisk utveckling i området kring stationerna. Erfarenheterna visar att områden närmast kring stationerna blir attraktiva både för boende och verksamheter. Studier knutna till metron i Köpenhamn visar att värdet av fastigheter nära stationerna stiger både i befintlig stadsmiljö och vid nybyggnation. I Malmö har vi noterat både ökad attraktivitet och ökade fastighetsvärden då det gäller Citytunnelstationerna vid Triangeln respektive i Hyllie. Huruvida dessa förhållanden kan ge underlag för ett bidrag till finansieringen av ett metrosystem i Malmö råder det däremot olika uppfattningar om. Det gäller framför allt frågan om hur stora sådana bidrag skulle kunna bli.

Det för oss in på frågan om att finansiera stora infrastrukturprojekt. Då det gäller Öresundsmetron måste denna fråga hanteras i två separata delar. Förbindelsen över Öresund är ett gränsöverskridande internationellt projekt som Sverige och Danmark måste komma överens om och finansiera. Det är i sig en komplicerad fråga som vi inte ska djupdyka i här. Det kan dock påpekas att när Öresundsbron med anslutningar är betald kommer det att finnas betydande överskott som bland annat skulle kunna användas vid finansieringen av en

Öresundsmetro. En annan källa är med stor sannolikhet EU, eftersom förbindelsen knyter samman två EU-länder och därmed blir en del av EU:s överordnade transportsystem.

Den andra delen av frågan handlar om en förlängning av metrosystemet in i Malmö. Detta är i första hand en lokal och regional angelägenhet. Men stora infrastrukturprojekt i storstäderna har tidigare delfinansierats av svenska staten (jämför de aktuella Sverigeförhandlingarna). Som exempel kan också nämnas Citytunneln i Malmö. Det är nog ingen överdrift att påstå att ett förverkligande av ett metrosystem i Malmö kommer att kräva en medverkan från staten, Region Skåne, Malmö och delar av näringslivet.

Varvsstadens och Nyhamnens ekonomiska betydelse – ett räkneexempel

En Öresundsmetro och ett metrosystem i Malmö kommer att kunna få stor betydelse för stadens framtida hantering av kollektivtrafiken. Det påverkar hela Malmö och inte minst Varvsstaden och Nyhamnen som är stora satsningar på utveckling av nya citynära områden. En fråga är vilka ekonomiska plusfaktorer som Malmö kan räkna med när dessa områden är utbyggda. Eftersom detta handlar om framtiden finns det flera osäkra parametrar att hantera. Det är dock värt ett försök att bedöma möjliga ekonomiska konsekvenser. Räkneexemplet gäller intäktsidan. Vi är väl medvetna om att det finns kostnader för gator, parker, vatten och avlopp, barnomsorg med mera. Syftet är emellertid inte att göra en fullständig kostnads- och intäktsanalys. Vi har valt att beräkna två variabler som är kopplade till befolkningen i Varvsstaden och Nyhamnen – konsumtionens värde och skatteintäkternas storlek. Beräkningarna omfattar inte de som arbetar i områdena, såvida de inte också bor i områdena. Som tidigare nämnts används utvecklingen i Västra Hamnen som underlag för att simulera utvecklingen i Varvsstaden och Nyhamnen.

Antaganden och beräkningsunderlag

Antalet förväntade boende i Varvsstaden är 5 000 och i Nyhamnen 18 000, d.v.s. sammanlagt 23 000. I kalkylerna medtas endast de åldersgrupper som antas ha en inkomst. Den gruppen omfattar åldrarna 20-79 år och utgör 80 procent av de boende, närmare bestämt 18 400 personer.

Många i den här gruppen är redan Malmöbor och flyttar från andra delar av staden till de nya områdena. Det betyder att de redan konsumerar i Malmö och betalar in skatt till kommunen. För att få en rättvis bild av tillskottet av ekonomiska värden behöver andelen nya Malmöbor i Varvsstaden och Nyhamnen bestämmas. Jämför man med Västra Hamnen är genomsnittssiffrorna för perioden 2008-2020 följande för gruppen 25-79 år.

<i>Inflyttare från</i>	<i>Procentandel</i>
Övriga Malmö	65
Övriga Sverige	27
Utlandet	9

Källa: Malmö stad

Baserat på dessa siffror antar vi att andelen nya konsumenter och skattebetalare är 35 procent av inflyttarna (20-79 år) till Varvsstaden och Nyhamnen, vilket betyder 6 500 personer. Vi antar vidare att gruppens genomsnittliga disponibla inkomst (årsinkomst efter skatt) är cirka 350 000 kronor. Det motsvarar siffran för Västra Hamnen 2022 enligt Malmö stads senaste statistik.

Nästa fråga är hur mycket av den disponibla inkomsten som läggs på konsumtion av olika slag. Vi använder Statistiska centralbyråns siffror för den svenska befolkningens konsumtionsmönster, eftersom det saknas underlag för hur Malmöbornas konsumtion ser ut. Mycket talar för att Malmös befolkning i stort följer den genomsnittlige svenskens konsumtionsmönster. Nedanstående tabell visar hur konsumtionen i procent fördelar sig på olika kategorier. De kategorier som medräknas i vår kalkyl markeras med fetstil. Det bygger på en prioritering av varor, vissa tjänster, kultur och restauranger, som får en direkt konsekvens för den lokala ekonomin. Övriga poster är mer basala och tillför värden främst till den offentliga sektorn och bostadssektorns aktörer.

<i>Kategori</i>	<i>Procentandel</i>
Boende	23,9
Transporter	18,0
Rekreation/kultur	12,1
Restaurang och logi	7,8
Livsmedel	13,9
Diverse varor och tjänster	7,2
Post och tele	3,6
Kläder/skor	6,4
Alkohol	3,7
Hälso- och sjukvård	3,4

Källa: Statistiska centralbyrån

Utifrån dessa förutsättningar utgör de poster som vi inkluderar 53 procent av den disponibla inkomsten. Vi har valt att korrigera en post, restaurang och logi, eftersom vi bedömer att det är ovanligt att bo på hotell eller liknande i sin egen stad. Det finns dock ingen uppgift om hur stora andelarna restaurangbesök respektive logi är. En kvalificerad gissning är att login står för den minsta delen. Siffran 7,8 har därför justerats ned till 5,8. De valda posterna innebär att konsumtionen utgör 51 procent av individens disponibla inkomst, vilket är en årlig utgift på 178 000 kronor.

Resultat av beräkningarna avseende konsumtion och skatteintäkter

Det bör än en gång understrykas att de resultat som redovisas här är ett räkneexempel. Då flera variabler och antaganden innehåller vissa osäkerheter måste resultaten tolkas med försiktighet. Vi återkommer till detta senare i rapporten.

Som tidigare redovisats är den disponibla årsinkomsten avrundad 350 000 kronor. Det betyder ett tillskott av konsumtion från varje boende i Varvsstaden och Nyhamnen med 178 000 kronor årligen (51 procent av den disponibla inkomsten). Eftersom vi utgår från att 6 500 av totalt 23 000 boende är nyinflyttade Malmöbor med inkomst, blir den totala ökningen av konsumtionen per år 1 157 miljoner kronor.

En fråga av intresse för bland annat Future City Malmö är hur stor del av konsumtionen som sker i stadskärnan eller city. Dessvärre finns det inget underlag för att bedöma detta för hela konsumtionsökningen. Däremot kan det skattas för den fysiska detaljhandeln (dagligvaror och sällanköpsvaror). Denna del av konsumtionen utgör 65 procent, d.v.s. cirka 752 miljoner kronor. Enligt rapporten Cityindex 2023 från Fastighetsägarna Syd och Handels Utredningsinstitut sker ungefär 20 procent av den fysiska detaljhandeln i stadskärnan/city. Om vi utgår från detta skulle det innebära att de nyinflyttade Malmöborna till Varvsstaden och Nyhamnen kommer att konsumera för 150 miljoner kronor per år i citys detaljhandel.

Förutom ökad konsumtion innebär ny befolkning också större skatteintäkter med det tillägget att personerna måste ha arbete och inkomst. Om vi håller fast vid vår jämförelse med Västra Hamnen så är bilden mycket positiv. Andelen sysselsatta där är bland Malmöns högsta. Förvärvsgraden är nästan 80 procent.

Vid beräkningen av skatteintäkterna utgår vi från följande underlag. Medelinkomsten brutto i Västra Hamnen är 475 000 kronor. Efter att grundavdraget, cirka 10 procent, dragits ifrån kvarstår den beskattningsbara inkomsten som då uppgår till 428 000. Aktuell kommunalskatt i Malmö är 21,24 kronor. Med 6 500 nya skattebetalare ökar kommunens skatteintäkter med cirka 590 miljoner kronor.

Osäkerheter i räkneexemplet

Den största osäkerheten är självklart att vi valt att basera våra beräkningar på att Varvsstaden och Nyhamnen kommer uppvisa samma befolkningsstruktur, inflyttningsmönster och inkomstmönster som Västra Hamnen. En hel del talar för detta med tanke på områdenas karaktär, men det kan trots detta visa sig att mönstren skiljer sig något.

Beräkningen av den genomsnittliga inkomsten bygger på en summering av alla individers inkomster. Denna siffra tillämpas sedan på vår avgränsade inkomstgrupp 20-79 år. Eftersom genomsnittsinkomsten sannolikt är lägre i åldersspannen 20-24 respektive 65-79 finns det skäl att anta att detta resultat (konsumtionsökningen) ger ett något för högt värde.

Vid beräkningen av konsumtionens fördelning på olika poster har genomsnittet för landet använts. Det finns en risk att konsumtionens fördelning ser något annorlunda ut för en större stad som Malmö jämfört med Sverige i genomsnitt. Till exempel kan man tänka sig att boendekostnaderna upptar en större andel i Malmö än i landet i stort. Det skulle betyda att övrigt konsumtionsutrymme blir mindre och att vårt konsumtionsvärde blir lägre. Detta kan också påverka andra variabler.

Beräkningen av den totala konsumtionen tar inte hänsyn till konsumtionens geografiska fördelning, d.v.s. om konsumtionen sker inom eller utanför Malmö. Med tanke på det allmänna butiksutbudet plus shoppingcentra, varuhus och handelsplatser som Emporia, Mobilia, Triangeln, övriga city, Svågertorp och Toftanäs torde den absoluta majoriteten av

Malmöbornas inköp ske innanför kommungränsen. Därför bör det framräknade konsumtionstalet 1 157 miljoner inte påverkas nämnvärt i det här fallet.

De ovan nämnda osäkerheterna pekar på att det totala adderade konsumtionsvärdet är något överskattat. Det bör då noteras, som nämnts tidigare i texten, att inköpen som görs av nya inpendlare med arbetsplats i Nyhamnen och Varvsstaden inte medräknas. Dessa inpendlare kommer dock att bidra till en ökad konsumtion. Hur stort deras bidrag blir är mycket svårt att beräkna, men det kommer att hjälpa till att balansera det konsumtionsvärde som vi räknat fram.

Då det gäller beräkningen av skatteintäkterna har endast grundavdraget tagits med. Det finns ett antal andra avdrag som påverkar den beskattningsbara inkomsten som till exempel ränteavdrag. Dessa är svåra att beräkna eftersom de totala avdragen varierar mycket mellan enskilda individer. Det betyder att ökningen av kommunens skatteintäkter med största sannolikhet är för stor.

Det finns säkert ytterligare osäkerheter, men de som beskrivits framstår tydligast. Dock vill vi nämna en osäkerhet som hör hemma i det allmänna samhällsperspektivet då man blickar in i framtiden. Det handlar främst om klimatutmaningen och nya krav som kommer att ställas på människors levnadsvanor. Det är mycket som talar för att livsstilen behöver ändras och att det bland annat kommer att innebära nya konsumtionsmönster. Följden av detta blir sannolikt en minskad och förändrad konsumtion. Något som vi idag redan kan skönja bland vissa grupper i de yngre generationerna.

Avslutande kommentarer

Utbyggnaden av nya citynära områden som Varvsstaden och Nyhamnen kommer att tillföra staden nya invånare och nya kvaliteter. Den utvecklingen förstärks med en Öresundsmetro som förlängs in i Malmö med ett antal stationer. Detta kan bli ett första steg mot utbyggnaden av ett metrosystem, vilket onekligen öppnar upp för spännande perspektiv när det gäller stadens utveckling. Stadens plan för att i en inte alltför avlägsen framtid hysa en befolkning på 500 000 invånare är en betydande utmaning på flera sätt. Det handlar förstas om grundläggande service som skolor, barnomsorg och äldreomsorg. Med så många människor kommer även en väl utbyggd och effektiv kollektivtrafik att vara ett måste, inte minst i ljuset av klimatsituationen. Här skulle ett metrosystem passa väl in i samspel med Citytunneln och ett väl förgrenat system av bussar.

Allt detta innebär kostsamma investeringar som kräver en samordnad finansiering där flera aktörer måste samverka inom stat, region, kommun och näringsliv. Det innebär att det är hög tid att starta förberedelser och planering för att föra dessa stora projekt i hamn. Samtidigt visar denna rapportens räkneexempel att nya utbyggnadsområden kan locka helt nya invånare som kommer att bidra med ökad konsumtion och högre skatteintäkter som stärker den lokala ekonomin.

Våra beräkningar visar att konsumtionen kan komma att öka med 1 157 miljoner kronor per år, varav 150 miljoner hamnar i stadskärnans detaljhandel. Samtidigt kan kommunens skatteintäkter kanske öka med uppåt 590 miljoner.

Avslutningsvis är det ånyo viktigt att påpeka att den här typen av beräkningar som gäller den framtida utvecklingen är behäftade med osäkerheter och bör därför tolkas med försiktighet. Det är också viktigt att uppmärksamma att bakom dessa nya intäkter döljer sig också kostnader som i första hand drabbar den kommunala verksamheten men också de aktörer som är med och utvecklar de nya områdena.