



## Tjänsteskrivelse

**Datum**

2025-02-18

**Vår referens**

Andreas Nordin

Trafikplanerare

Andreas.Nordin@malmo.se

## Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad

**TN-2020-3149**

### Sammanfattning

Ett förslag till ny Trafik- och mobilitetsplan är framtagen av förvaltningen. Förslaget har under 2024 skickats på remiss och inkomna synpunkter har sammanställts i en remissredogörelse. Förslaget till Trafik- och mobilitetsplan har justerats efter inkomna synpunkter. Förslaget läggs fram för tekniska nämnden den 24 februari för kännedom. På tekniska nämndens sammanträde den 25 mars tar nämnden ställning till förslaget.

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att notera informationen.

### Beslutsunderlag

- [Här kommer namnet på de handlingar som ligger till grund för beslutsförslaget hämtas in automatiskt. Du behöver inte skriva något under denna rubrik.]

### Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2021-05-25

Tekniska nämndens trafikutskott 2023-06-08

Tekniska nämndens trafikutskott 2024-04-02

Tekniska nämnden 2024-06-12

Tekniska nämnden 2025-02-24

Tekniska nämnden 2025-03-25

### Ärendet

*Nuvarande trafik- och mobilitetsplan för Malmö*



Malmö nuvarande trafik- och mobilitetsplan (TROMP) syftar till att ta ett helhetsgrepp om kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån alla hållbarhetsaspekter. TROMP:en är förvaltningsövergripande och beslutades i kommunfullmäktige 2016. I TROMP:en fastställdes bland annat en målsättning i form av en färdmedelsfördelning med målår 2030 och för att nå målen listades ett antal åtgärder som skulle genomföras.

#### *Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö*

Ur Kommunfullmäktiges budget år 2020 framgår att: ”För att Malmö fortsatt ska vara offensiv vad gäller hållbart resande påbörjas en revidering av stadens trafik- och mobilitetsplan. I denna sätts målen och strategierna för att få fler Malmöbor att cykla och färdas med kollektivtrafik. Därefter prioriteras och konkretiseras årligen åtgärderna samlat av tekniska nämnden.”

Den uppdragsbeskrivning som antogs av Tekniska nämnden den 26 maj 2021 handlade i huvudsak om att Trafik- och mobilitetsplan ska vara ett tydligare beslutsunderlag där fokus ligger på riktlinjer och mål som ger underlag till beslut. Detta innebär att dokumentet kan vara mindre omfattande och lättare att applicera. Vid översyn av nuvarande Trafik- och mobilitetsplan konstaterades att målåret 2030 ligger alltför nära i tiden för att ge strategisk riktning och bör flyttas fram till 2040. Detta överensstämmer bra med Översiktsplan för Malmö 2023, där 2040 valts som nytt målår. Förutsättningarna för trafikstrategiskt arbete har sedan förra TROMP:ens antagande förändrats genom ny teknik och nya möjligheter till ändrat resande, vilket ytterligare motiverar en revidering.

Med hänsyn till detta har förslaget till reviderad TROMP komprimerats, fått nytt målår 2040 och kompletterats med nya mål för resande inom Malmö samt för pendling in och ut ur staden. Det tidigare omfattande dokumentet är i reviderad form fokuserat till ett dokument som anger vision, mål och riktlinjer. Val av åtgärder ingår ej utan återfinns i den ordinarie budgetprocessen.

#### *Revideringsprocessen*

Revideringsarbetet inleddes med analys av gamla Trafik- och mobilitetsplanen, varpå tematiska arbetsgrupper arbetade med cykel, kollektivtrafik, ITS (intelligenta transportsystem), utformning, delningsfordon, buller & luftkvalitet, gods & blåljus, privatägda motorfordon, gång, trafiksäkerhet & trygghet och regional mobilitet. Dessa grupper tog fram underlag till projektgruppens vidare arbete. De tematiska arbetsgrupperna inkluderade tjänstemän från FGK, SBK, MF och STK. Ett arbetsmaterial sammanställdes och skickades ut på internremiss i tidigt skede för möjlighet till förankring och inspel till det vidare arbetet. Parallellt skedde ett arbete med reviderade målen (färdmedelsmål för 2040) som togs fram i dialog mellan FGK och SBK och byggde på trafikprognoser/modeller utifrån utbyggnadsstrategier och planer för staden. Under framtagandet har förslag till riktlinjer utarbetats och förankrats inom förvaltningen, samt vid ett par träffar där alla förvaltningar som deltagit i arbetet bjöds in för att ta del av materialet och ge kommentarer och input. Som en del av framtagandet hölls också workshops och diskussioner med tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden. Arbetet med revidering har även varit lyhört gentemot parallella pågående utredningar och utvecklingsarbeten inom mobilitetsområdet, t ex



kring MEX, cykelåtgärder, mobilitetshubbar, delningsfordon, möjliga framtida åtgärder inom trafikreglerings- och utformningsområdet, samt stadens arbete med klimatomställning.

Tekniska nämnden beslutade om att skicka TROMP på bred remiss från juni till sista oktober 2024. Inkomna synpunkter och vilka revideringar det föranlett redovisas i en remissredogörelse.

#### *Synpunkter som inkom i samband med remiss*

Yttranden från 25 instanser har inkommit. Samtliga instanser som uttalar sig om innehållet ser generellt positivt på TROMP som styrdokument för att styra mot ett mer hållbart transportsystem och därigenom bidra till att nå flera av stadens mål. Vissa instanser har även framfört synpunkter där man inte är överens med specifika delar av innehållet i TROMP.

Remissredogörelse, där det framgår vilka ändringar som gjorts efter remissen, återfinns som beslutsunderlag för ärendet. Tillägg som gjorts i TROMP i samband med remissen innefattar bland annat text om Öresundsmetro, regionalt perspektiv, barnkonsekvensanalys, förtydligande om ansvar och genomförande, och tydliggjort vikten av social hållbarhet.

*Barnkonsekvensanalys* av TROMP genomfördes efter remissen. Den samlade bedömningen av planens inriktningar och mål pekar tydligt mot en utveckling av ett Malmö som gagnar barn och ungas uppväxtvillkor på flera sätt: ett trafiksäkrare, tryggare och hälsosammare trafiksystem med renare luft och bättre förutsättningar för att gå och cykla samt ett trafiksystem som är mer tillgängligt för fler Malmöbor oavsett var i staden man bor. Detta innebär ett mer jämlikt trafiksystem och tillgänglighet på lika villkor. Ett Malmö med lägre klimatpåverkan ger på sikt framtida generationer samma möjligheter att leva ett gott och hållbart liv i staden.

En större översyn av färdmedelsmålen har genomförts baserat på ny resvaneundersökning som genomfördes 2023. Resvaneundersökningen redovisades i oktober 2024.

#### *Resvaneundersökning 2023*

Resvaneundersökningar (RVU) för Malmö genomförs vart femte år och är en av utgångspunkterna när mål sätts för stadens trafikutveckling. I oktober 2024 inkom resultatet för malmöbornas resor från resvaneundersökningen som genomfördes 2023. I januari 2025 inkom resultatet för regionala resor till och från Malmö. Dessa underlag är utgångspunkt i målsättning för färdmedelsandelar, och en viktig indikator i stadens hållbarhetsarbete, och ersätter RVU 2018 som utgångspunkt vilket var fallet i remissversionen av TROMP. RVU 2023 bygger på svar från 7 640 malmöbor i åldern 15-84 år.

För första gången är andelen kollektivtrafikresor större än andelen bilresor, 31 resp 30 %. Det är i första hand kollektivtrafik som tagit andelar från bilresorna. Detta



tillsammans med inkomna synpunkter gör att målet för färdmedelsandelar till 2040 har reviderats och andelsmålet för kollektivtrafik har höjts jämfört med remissversionen.

RVU fångar dock inte totala mängden gångresor som görs. Eftersom det är huvudresor som mäts, betyder att det är många delresor som inte syns. Exempelvis är promenaden till bussen, eller cykeln till tåget inte med. Gångresor förväntas därför inte ta större andelar från de andra färdsattnen när vi blickar framåt och sätter mål för 2040. Det betyder inte att förvaltningen inte satsar på förbättrad tillgänglighet för fotgängare.

#### *Ny Trafik- och mobilitetsplan*

TROMP består av ett dokument som anger vision, mål och riktlinjer för trafik och mobilitet.

TROMP anger målbild och inriktning för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040. TROMP är ett planerande styrdokument och utgör ett av flera styrande dokument för stadens planering och utveckling. TROMP konkretiserar översiktsplanen gällande planering för framtidens trafik, mobilitet och transporter, samt kompletterar andra styrdokument för staden, till exempel miljöprogram och energistrategi. TROMP lyfter också vikten av att jobba långsiktigt med trafiksäkerhet, minskat buller och klimatpåverkan – dessa är självklara delar av ett hållbart transportsystem.

TROMP handlar om behovet av ett helhetstänk där hållbara transporter och resande inte är ett isolerat mål i sig, utan tätt sammankopplat med en effektiv användning av stadens ytor som också ger utrymme för att utveckla attraktiva och trygga vistelse- och skapande ytor. TROMP är en viktig pusselbit för att Malmö ska bli en mer tillgänglig, hälsosam och klimatneutral stad. Ett transportsystem i enlighet med TROMP leder till förbättrad rörlighet och tillgänglighet för Malmöborna, vilket bidrar till ökad integration och ekonomisk tillväxt. Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över hur de kan omsätta TROMP:ens riktlinjer i sin verksamhet och koppla till budgetarbetet.

Färdmedelsmålen utgår från befintlig yta i staden som inte ger utrymme för trafiktillväxt med bil när stadens befolkning växer, särskilt utifrån perspektivet att ytor behövs omprioriteras för att möjliggöra att en majoritet av resorna 2040 ska kunna ske med gång/cykel/kollektivtrafik.

Genom TROMP fullföljer Malmö en långsiktig strategi och trend för stadens trafikutveckling som bygger på kontinuerligt minskad andel bilresor. 2018 låg bilandelen på 34% och 2023 hade den sjunkit till 30%.

Att ändra resbeteenden och förflytta oss från dagens 30% till 23% bilresor 2040 är ett ambitiöst mål, särskilt då vi redan minskat antalet korta och "onödiga" bilresor och nu behöver skifta även de längre bilresorna. Om man utgår från Resvaneundersökning 2023 med 30% bilandel skulle det år 2040 (utifrån befolkningsökning och bibehållet antal resor per malmöbo och dygn) innebära ca 250 000 bilresor per dygn. Målbilden om 23%



bilandel (20% privat bilism och 3% delade bilresor) år 2040 innebär ca 195 000 bilresor, det vill säga att flytta över drygt var femte bilresa (ca 55 000 bilresor) till andra färdmedel.

Att vi i Malmö tillämpar TROMP:ens färdmedelsmål i prognoser, vilket ligger till grund för en målstyrd trafikplanering, innebär på så sätt en offensiv strategi. Målet är realistiskt om staden kontinuerligt satsar på att stärka gång, cykel och kollektivtrafik, medan biltrafiken i ökad utsträckning styrs, inte minst genom regleringsåtgärder, för att nå målet om maximalt 23% bilandel. Andelen delade bilar har även stor påverkan på ytbehovet då en delad bil beräknas kunna ersätta 5 - 15 privata bilresor.

#### *Uppföljning*

Uppföljning av TROMP:ens mål och inriktningar sker årligen i tekniska nämndens årsanalys genom indikatorn "Samlad bedömning av utvecklingen av trafiksystemets positiva och negativa konsekvenser". Årsanalysen utgör underlag till årsredovisning i kommunfullmäktige.

#### *Revidering av Trafik- och mobilitetsplan*

Behovet att revidera TROMP bedöms i samband med aktualisering av Översiktsplan för Malmö, eller som ett uppdrag till följd av budgetarbetet, eller då annan anledning uppstår.

### **Ansvariga**

[Här kommer namnet på de chefer som i systemet har godkänt ärendet inför nämnd att hämtas in automatiskt. Du behöver bara skriva något under denna rubrik om du INTE kommer att få ärendet godkänt digitalt.]