



Datum

2025-10-17

Adress

Diarienummer

TN-2025-1323

Yttrande

Till

Kommunfullmäktige

Remiss - Motion Gunilla Ryd (V) och Tobias Petersson (V) - Utredda införandet av trängselskatt i Malmö, STK-2025-999
STK-2025-999

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Gunilla Ryd (V) och Tobias Petersson (V) har i motion ställt till kommunfullmäktige föreslagit att införande av trängselskatt i Malmö ska utredas.

Med tanke på de problem som skapas av trafikträngsel under de mest intensiva pendlingstimmarna, in och ut ur staden, men även på vissa stråk inom staden, anser Tekniska nämnden att om trängselskatt införs kan det vara ett av alla de verktyg förvaltningen kan titta på för att hantera trafikströmmar i, från och till staden. En eventuell trängselskatt beslutas av riksdagen ~~det är motiverat att förvaltningen fortsatt betraktar trängselskatt som ett potentiellt verktyg framöver.~~

Yttrande

Maxtimmarna

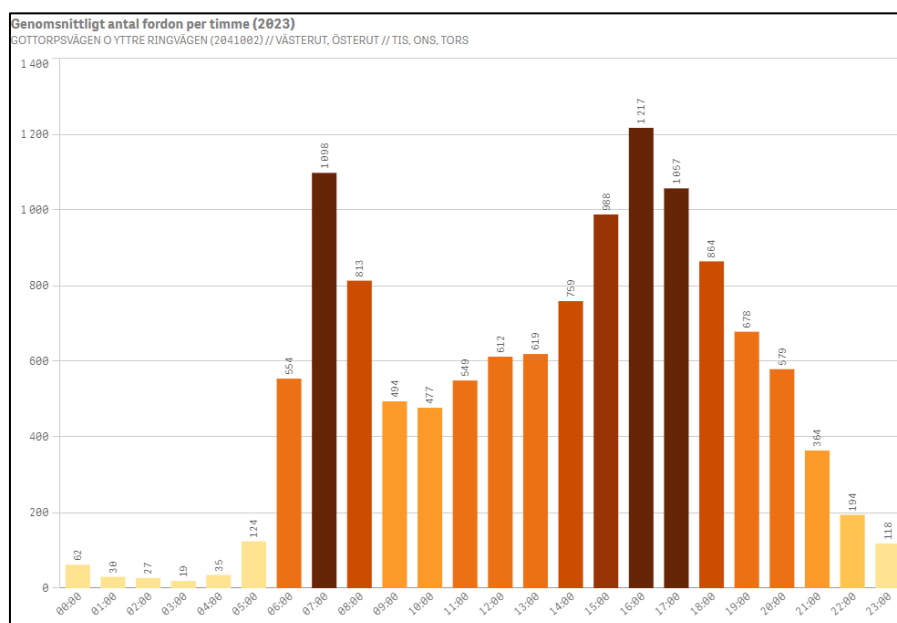
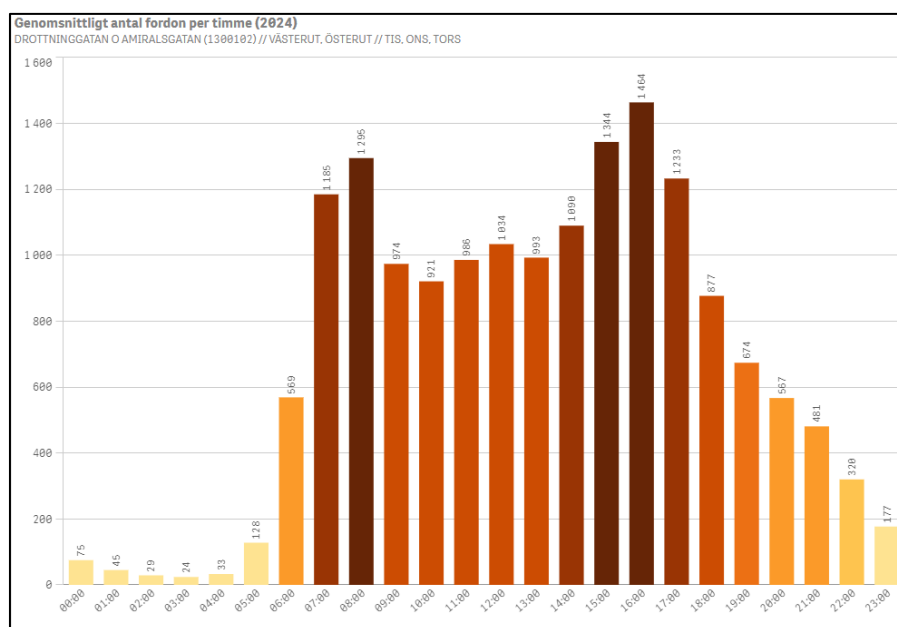
En viktig aspekt kring trafikflöden är att en relativt stor del av trafikrörelserna sker under några begränsade timmar på morgonen och eftermiddagen, de så kallade maxtimmarna eller ”rusningstrafiken”. Som en grov tumregel brukar man säga att 10+10% av trafikrörelserna sker under morgonens och eftermiddagens maxtimmar sammantaget, dvs 10% av dygnets trafik sker under den mest trafikintensiva timmen på morgonen och samma sak på eftermiddagen.

I princip är hela gatusystemet kapacitetsmässigt utformat för att kunna hantera dessa maxtimmar. Genom så kallad ”peak shaving” skulle man teoretiskt kunna platta till och jämna ut biltrafikens dygnsvariation, och då skulle också gatuutformningen delvis



kunna anpassas till dessa något lägre flöden. Detta skulle kunna få konsekvenser för allt ifrån antalet körfält och gatasektionsbredder till framkomligheten för kollektivtrafiken.

Hur trafikflödena varierar över dygnet kan se lite olika ut beroende på var i staden man befinner sig. Detta illustreras med exempel från Drottninggatan och Gottorpsvägen nedan. För exempelvis industriområden och hamnverksamhet kan maxtimmarna vara runt klockan 7 och klockan 16, medan det för områden med mycket kontor och liknande kan ligga klockan 8 klockan 17.





Figur Biltrafikflödena varierar över dygnets olika timmar med en tydlig topp på morgonen och en lite mer utjämnad topp på eftermiddagen. Fördelningen mellan de olika timmarna kan se olika ut beroende var i staden gatan är belägen. Exempel ovan från Drottninggatan som är en centralt belägen huvudgata och Gottorpsvägen som matar trafik till och från Bunkeflostrand.

Inre Ringvägen

Flera av trafikplatserna längs Inre Ringvägen och delsträckorna däremellan är överbelastade under maxtimmen då de hanterar flöden nära det teoretiska maxtaket. De stora flödena innebär risk för stor hastighetspåverkan och risk för upphinnandeolyckor. För Inre Ringvägens delsträcka söder om Amiralsgatan ses en ökande trend och en fördubbling av trafiken mellan 1977–2014.

Trafiken förväntas även öka framöver på ringvägarna. Anledningen till en ökad trafik, trots att målen i Tromp (Trafik- och mobilitetsplan) i sig innebär att biltrafiken inte ska öka i Malmö, beror bland annat på:

- förväntad utträngning av biltrafik från stadens centrala delar
- att många nybyggnadsområden tillkommer i stadens ytterområden
- att trafiken mellan andra kommuner samt mot Danmark på Öresundsbron förväntas öka.

”Peak shaving”

Detta sammantaget gör det angeläget för staden att försöka jämna ut timmarna med rusningstrafik för att få ner topparna, så kallad ”peak shaving”. En mer utjämnad trafik över dygnet kan också sägas vara något som kännetecknar större städer om man jämför med mindre städer. Efterhand som Malmö har vuxit befolkningsmässigt och fått en ökad regional betydelse har också maxtimmen delvis kommit att jämnas ut mer, men som statistiken visar så skiljer sig intensiteten åt över dygnet. Att införa en trängselavgift skulle kunna vara ett sätt att åstadkomma en större förändring. På det sättet blir staden mer motståndskraftig också som regional motor samt troligen lättare när målsättningar både gällande utsläpp och yteffektivitet.

När Stockholm år 2006 införde trängselskatt ledde detta till ca 20 procents minskning av trafiken med effekt på trängsel och resandetider, en minskning som enligt staden står sig än idag. Som framgångsfaktorer lyfter Stockholm stad fram tillgång till alternativa färdssätt och möjligheten att använda inkomsterna från trängselskatt till ny transportinfrastruktur.



Sammanfattningsvis

Stora trafikmängder genereras under maxtimmarna när pendlingstrafiken är som mest intensiv. Trafikträngsel bidrar till en rad negativa samhällskostnader. Utifrån möjligheten att minska belastningen i trafiknätet under maxtimmarna och att en trängselskatt skulle kunna utgöra en finansieringskälla för framtida investeringar i infrastruktur är det intressant att utreda ett införande av trängselskatt. En trängselskatt är också intressant utifrån perspektivet att minskad trängsel kan ha positiv effekt för kollektivtrafikens framkomlighet. Detta i sin tur kan påverka möjligheten att uppnå stadens mål om att öka andelen resor med kollektivtrafik. Om en trängselskatt också får effekten att befintlig infrastruktur livslängd förlängs, är det positivt ur ett investeringsperspektiv. Om trängselskatt införs ~~Därför~~ är det viktigt att förvaltningen kan behandla trängselskatter som en del av sin verktygslåda i framtiden.

Notera att det är Riksdagen som slutligen beslutar om att eventuell trängselskatt ska införas i Malmö.

Ordförande

Andreas Schönström

Förvaltningsdirektör

Tobias Nilsson

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]