



Datum
2024-03-27
Adress

Yttrande

Diarienummer
SBN-2024-6

Till
Kommunfullmäktige

Yttrande över Motion Anton Sauer (C) och Emelie Nyman (C) om en bilfri innerstad STK-2023-1765

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Anton Sauer (C) och Emelie Nyman (C) har i en motion till kommunfullmäktige föreslagit att kommunfullmäktige ska anta ett inriktningsbeslut om att Malmö ska ha en bilfri innerstad samt att uppdra åt tekniska nämnden att i nära dialog med invånare, näringsliv och andra berörda parter utarbeta en genomförandeplan för hur en bilfri innerstad ska förverkligas. Kommunfullmäktige har skickat motionen för yttrande till stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden. Stadsbyggnadsnämnden anser att frågor relaterat till minskad biltrafik behandlas i ett flertal styrdokument och pågående initiativ inom Malmö stad. Resultatet av dessa arbeten bör först vägas samman för att sedan kunna komma fram lämpliga åtgärder.

Yttrande Motionen

Anton Sauer och Emelie Nyman (C) har skrivit en remiss om bilfri innerstad i Malmö. De menar att:

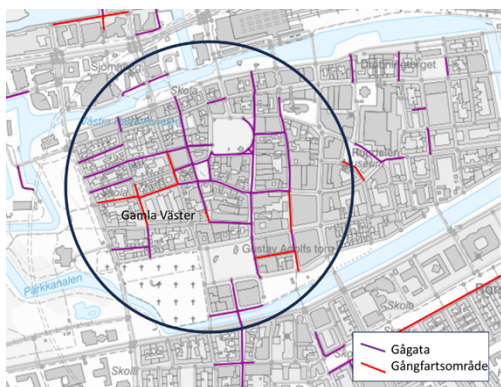
En bilfri innerstad innebär mindre buller, bättre luft och frigör stora ytor som kan nyttjas för rekreation, uteserveringar, grönområden och offentliga platser. Idag finns planer för omvandling av Davidsbolls torg och Södra Förstadsgatan. Detta skulle kunna bli startskottet på en långsiktig omvandling av Malmös centrala delar, där gatorna innanför kanalen (utöver de som trafikeras av kollektivtrafik), samt kvarteren kring Södra Förstadsgatan blir till gågator, gångfartsgator och/eller cykelgator.

Remissen är riktad till kommunfullmäktige, som föreslås besluta:

Att kommunfullmäktige antar ett inriktningsbeslut om att Malmö ska ha en bilfri innerstad, samt Att uppdra åt Tekniska nämnden att i nära dialog med invånare, näringsliv och andra berörda parter utarbeta en genomförandeplan för hur en bilfri innerstad kan förverkligas.

Nuläge

Sedan tidigare är en betydande del av gatorna innanför kanalen, främst i Gamla Väster, reglerade som gågata eller gångfartsområde. På så sätt har trivsamma miljöer kunnat skapas, där det ändå finns tillgänglighet för bland annat utryckningsfordon och leveranser. En ombyggnad till fler gågator och gångfartsområden betyder inte att ett område blir helt fritt från biltrafik. På gångfartsområden får all trafik köra, och även på gågator får viss biltrafik (bland annat varutransporter) köra. Bilars framkomlighet begränsas för att ge mer plats för fotgängare och cyklister, men områdena är fortfarande inte helt bilfria.



Kända konsekvenser av bilfria miljöer

Det är inte helt klart vad begreppet bilfritt enligt motionen innebär i praktiken. Många städer runt om i världen arbetar för att minska biltrafikens inflytande över stadsmiljön. Några av de positiva effekter som uppstått i bilfria miljöer är bland annat lugnare vistelsemiljöer, ökad grönska och renare luft. Minskad biltrafik betyder också förbättrade möjligheter till aktiv transport (gång och cykel) med vinster för folkhälsan, samt att barns rörelsefrihet ökar.

Samtidigt är det viktigt att tillgodose att de behov av transporter som finns för att innerstaden ska kunna fungera för människor och företag. Så som framgår av motionen är en dialog med berörda parter av stor vikt. Att lösa godstransporter på gågator och gångfartsområden är fullt möjligt, men innebär samtidigt att det inte blir en helt bilfri miljö.

Då Malmös centrum planerades och bebyggdes långt före bilismens genomslag finns det många fastigheter som saknar parkering. På gatorna finns det nu parkeringsplatser, många av dem reglerade som boendeparkering, som används av boende och besökare i centrum. Parkeringen är svår att ersätta inom rimligt avstånd och vissa boende och besökare kommer att se negativt på ett borttagande av parkering.

Befintliga riktlinjer och styrdokument

Malmö stad har ett flertal styrdokument och pågående arbeten som syftar till att skapa goda förutsättningar för folkliv, hälsosamma miljöer och hållbar mobilitet.

Området som anges i motionen ligger inom det som i *Översiktsplan för Malmö* (2023) är utpekade som *Primär fotgängarzon*. Där gäller bland annat att fotgängares behov och upplevelser ska prioriteras högt i relation till andra anspråk. Gatorna ska ha tilltagna mått på gångbanor, fler och säkra passager över gatorna samt varierande upplevelser. Detta kan ske genom exempelvis gågator och gångfartsområden, lägre fordonshastigheter, utsmyckningar och material samt genom stor hänsyn till gröna värden. Översiktsplanen anger inte specifikt att gatorna i en fotgängarzon måste vara reglerade som gågator eller gångfartsområden men det är tydligt att fotgängare ska prioriteras.

Gällande *Trafik- och mobilitetsplan* (Tromp) antogs 2016. I Trompen sätts mål för hur resor i Malmö ska ske utifrån att det ska vara möjligt att uppnå en hållbar stadsutveckling. Trompen har specifika mål för färdmedelsandelar för boende i olika stadsdelar och för inpendlare. För boende i delområdet Centrum är målet att andelen resor som sker med bil ska minska från 25 % (år 2013) till 15 % (2030). Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång behöver således öka. I dagsläget pågår arbetet med en revidering av Trafik- och mobilitetsplan med nya ambitiösa mål för en minskad andel bilresor i Malmö.

Med *Policy och norm för mobilitet och parkering*, som antogs 2020, ges mobilitet ett ökat fokus jämfört med tidigare policier för parkering. Fastighetsägare ges ett ökat utrymme att minska antalet bilparkeringsplatser genom att arbeta med åtgärder som främjar mobiliteten på andra sätt. Ett uttalat mål är att förändra färdmedelsandelarna enligt Tromp, det vill säga minska biltrafikens andelar. Det anges också tydligt att staden ska vara restriktiv till parkering på gatumark, då ytorna behövs till att förstärka stadens attraktivitet och att förbättra för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

I Malmö pågår arbete med flera projekt för att öka gång-, cykel- och kollektivtrafik för att minska klimatpåverkan. Fastighets- och gatukontoret har flera pågående arbeten för att utreda och genomföra insatser som ska förbättra trafiksituationen i staden. Några av dessa är arbetet med *Insatser för ett tryggare, trafiksäkrare och grönare Möllevången* samt en utredning avseende *Reglering för minskad biltrafik i centrum*. Syftet med studien är att studera hur trafikreglering på en övergripande nivå i gatusystemet kan medverka till minskad bilanvändning och genomfartstrafik i Malmös centrala delar. Andra planerade arbeten som kan beröra mobilitet inom staden är bland annat framtagande av strategi för området kring Malmö C samt en planerad strategi för stadskärnans utveckling.

I planeringen av Nyhamnen är arbetet med hållbar mobilitet av stor vikt. Då Nyhamnen idag till stor del består av obebyggda ytor finns stora möjligheter att etablera nya hållbara vanor avseende resor och förflyttningar. I detta arbete har ett konsultuppdrag genomförts och det pågår nu arbete med att konkretisera hur förslag för ett hållbart trafiksystem och minskat bilanvändande ska kunna förverkligas. Det finns även pågående och planerade ombyggnader av gator i centrala Malmö, så som Södra Förstadsgatan och Friisgatan som syftar till att främja gång- och cykel.

Sammantagen bedömning

Det finns en rad kända positiva effekter av bilfria miljöer samtidigt som det finns utmaningar med att implementera en sådan reglering. Mycket av det som Malmö stad gör idag går i linje med det som motionen föreslår gällande mindre buller, bättre luft och frigör ytor för rekreation, uteserveringar, grönområden och offentliga platser. Både gällande planering, strategier och policies, men också gällande fysiska ombyggnader i innerstaden så som ombyggnader av Södra Förstadsgatan och Friisgatan. Resultatet av dessa arbeten bör först vägas samman för att sedan kunna komma fram lämpliga åtgärder.

Utifrån ovanstående yttrande föreslår stadsbyggnadsnämnden att kommunfullmäktige ska anse motionen besvarad.

ordförande

Arwin Sohrabi (S)

sekreterare

Kristina Andersson

Reservationer

Anders Olin (SD) och Stefan Claesson med instämmande av Evert Rydell (SD) och Jane Olin (SD) lämnar in en reservation, bilaga § 71a.

Jens Portinson Hylander (V) och Anton Wendt (V) lämnar in en reservation, bilaga § 71b.

Martin Molin (C) lämnar in en reservation, bilaga § 71c.