



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2021-05-25 kl. 09:00-11:45
Plats	Microsoft Teams/FGK O-hus Kungsparken, Stadshuset
Beslutande ledamöter	Andréas Schönström (S) (Ordförande) Per Håkan Linné (L) (Vice ordförande) Yvonne Olsson (S) Stefan Pinjefors (S) Magdalena Beck (S) Stefana Hoti (MP) Susanna Lundberg (V) Lars-Göran Jönsson (M) Karin Elisabet Olsson (M) Henrik Malmberg (C) Stefan Robert Plath (SD) Anders Pripp (SD) Niclas Röhr (M) ersätter Håkan Fäldt (M) (2:e vice ordförande)
Ej tjänstgörande ersättare	Fehim Yilmaz (S) Shler Murad Bradostin (S) Roland Hejde (S) Teréz Palfy (S) Marie Jacobsson (L) Lucas Karl-Åke Karlsson (MP) Mats Billberg Johansson (V) Petter Naef (M) Lena Eva-Marie Hjalmarsson (M) Hedvig Listrup (C) Lars Hallberg (SD) Patrick Angelin (SD)
Övriga närvarande	Anna Bertilson (direktör) Benny Nilsson (kanslichef) Peter Nilsson (tf. avdelningschef) Sarah von Liewen (avdelningschef) Tobias Nilsson (avdelningschef) Philip Lee (nämndsekreterare) Annika Abrahamson (kommunikationschef) Sven Gustafsson (enhetschef) Martin Warmark (enhetschef) Joakim Norgren (personalföreträdare, Vision) Anna Bjerndell (personalföreträdare, SACO)
Underskrifter	Sekreterare Philip Lee
	Ordförande Andréas Schönström (S)
	Justerande Lars-Göran Jönsson (M)

Maria Brodde Makri (trafikplanerare)
Andreas Nordin (strateg)
Christian Resebo (sektionschef)

Utses att justera

Lars-Göran Jönsson (M)

Justeringen

2021-06-01

Protokollet omfattar

§211

§ 211 Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad – uppdragsbeskrivning

TN-2020-3149

Sammanfattning

Tekniska nämnden föreslås besluta om upplägget för revideringen av Malmö stads trafik- och mobilitetsplan, detta i enlighet med föreliggande tjänsteskrivelse, där inriktningsområdena föreslås vara yteffektivitet, pendlingsresor, godstrafik och Malmös roll i det omkringliggande transportsystemet.

Beslut

Tekniska nämnden beslutar

att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att utarbeta förslag på reviderad *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad* i enlighet med i ärendet föreslagna riktlinjer,

att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att i framtagandet samverka med övriga berörda förvaltningar, bolag och intressenter, samt

att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att senast i december 2022 presentera ett förslag på samrådshandling.

Yrkanden

Håkan Linné (L) biträder förvaltningens beslutsförslag och yrkar därmed att Tekniska nämnden ska besluta att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att utarbeta förslag på reviderad *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad* i enlighet med i ärendet föreslagna riktlinjer, att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att i framtagandet samverka med övriga berörda förvaltningar, bolag och intressenter, samt att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att senast i december 2022 presentera ett förslag på samrådshandling.

Stefana Hoti (MP) yrkar att Tekniska nämnden ska besluta att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att utarbeta förslag på reviderad *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad* i enlighet med i ärendet föreslagna riktlinjer, då dock med följande justeringar av dessa:

- Minskad klimatpåverkan och maximerad nytta av befintlig infrastruktur ska utgöra ett ytterligare inriktningsområden för trafik- och mobilitetsplanen.
- Ett sammanhängande trafiksystem med minsta möjliga klimatpåverkan ska utgöra ett ytterligare inriktningsområde för trafik- och mobilitetsplanen.
- Avseende framtida investeringar ska anges att detta kan inkludera investering i infrastruktur för spårvagn.
- Avseende tillväxt för staden ska anges att denna ska ske inom hållbarhetsgränser.
- Konkreta sammanhängande handlingsplaner för de olika trafikslagen (exempelvis cykel) ska tas fram som en del av trafik- och mobilitetsplanen.
- Trafik- och mobilitetsplanens roll i den övergripande strategiska planeringen för staden bör tydliggöras. Uppdragsbeskrivningen/riktlinjerna ska därför kompletteras med följande lydelse – "Trafik- och mobilitetsplanen ska tydligt kopplas till miljöprogrammet och målet om utsläppsminskning. Trafiken i Malmö ska ställa om så att utsläppen inte överskrider nivåer för 1,5-gradersmålet. Koldioxidbudget ska

kopplas in som ett verktyg för att kunna synliggöra och laborera med utsläppen från trafiken."

att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att i framtagandet samverka med övriga berörda förvaltningar, bolag och intressenter, samt att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att senast i december 2022 presentera ett förslag på samrådshandling.

Susanna Lundberg (V) yrkar att Tekniska nämnden ska besluta att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att utarbeta förslag på reviderad *Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad* i enlighet med i ärendet föreslagna riktlinjer, då dock med följande justeringar av dessa:

- Vad gäller förtydligande av prioriterade inriktningar och mål ska befintlig lydelse ersättas med följande – "Trafik- och mobilitetsplanens mål är att möjliggöra och genomföra en övergång till hållbar trafik och mobilitet. Va gval och prioriteringar ska beskriva existerande och förväntade krav och målsättningar avseende hållbarhet och miljö. Nyttänkande, innovationer och förändring av nuvarande och kommande trafikslag och infrastruktur uppmuntras och uppmanas. Stadens förhållande till internationella, nationella och regionala prioriteringar och mål inom trafik och mobilitet ska förtydligas.
- Att mängden bilar ska minska i staden ska utgöra ett uttryckligt mål för trafik- och mobilitetsplanen.
- Vad gäller styrdokument inom trafik och mobilitet ska befintlig lydelse ersättas med följande – "I trafik- och mobilitetsplanen ska trafikslagsspecifika strategier och målsättningar beskrivas. Ambitionen är att se över strukturen för politiskt beslutade styrdokument, strategier och kunskapsunderlag inom trafik och mobilitet med målsättningen att skapa överblickbarhet och tydligare styrning av trafikpolitiken. Uppdraget att *få fler Malmöbor att cykla och färdas med kollektivtrafik är prioriterat* medför att ett särskilt cykelprogram för Malmö stad ska tas fram.
- Avseende omvärldsfokus ska befintlig lydelse ersättas med följande – "Trafik- och mobilitetsplanen ska förtydligas vad gäller kopplingen mellan mobilitet, näringsliv och befolkning samt omställning och utveckling."
- Vad gäller förankring ska befintlig lydelse ersättas med följande – "Under framtagandet ska avstämning ske över förvaltningsgränser, detta da ° sådan förankring a r viktig för att skapa kunskap, förståelse och acceptans i kommande planering för staden i stort. Miljöförvaltningen och Miljönämnden har en särskilt viktig roll i detta samverkansarbete. Det finns även all anledning att också involvera externa aktörer i intressentarbetet, inte minst representanter inom forskning och utveckling, liksom intresseorganisationer inom trafik och mobilitet."
- Riktlinjerna ska inkludera ytterligare punkt, rubricerad "Ekonomi och samhällsnytta", med följande lydelse – "Som modell för beräkning av samhällsnytta inom trafik och mobilitet ska den modell som används av WHO tillämpas, detta för att ge en rätt och rimlig motivation till förslag avseende förändring och utveckling. Fördelningen av resurser avsedda för olika trafikslag ska tydliggöras, med avsikt att inför kommande budgetarbete beskriva tilldelning och fördelning."
- Riktlinjerna ska inkludera ytterligare punkt, rubricerad "Koldioxidbudget", med följande lydelse – "Till trafik- och mobilitetsplanen ska knytas en koldioxidbudget som beskriver förändringar i samband med beslut som föreslås och fattas.

Uppföljning och insatser för att uppnå trafik- och mobilitetsplanens mål, framförallt miljö- och hållbarhetsmålen, sätts in för planens genomförande till 2030."

att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att i framtagandet samverka med övriga berörda förvaltningar, bolag och intressenter, samt att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att presentera ett förslag på samrådshandling inom en tidsram som möjliggör att slutligt antagande av reviderad trafik- och mobilitetsplan kan ske allra senast i årsskiftet 2022/2023.

Ordförande Andréas Schönström (S) yrkar att Tekniska nämnden ska besluta att avslå såväl Stefana Hotis (MP) som Susanna Lundbergs (V) yrkanden om justerade förslag till riktlinjer, detta till förmån för bifall till Håkan Linnés (L) yrkande.

Stefan Plath (SD) yrkar att Tekniska nämnden ska besluta att avslå samtliga framställda yrkanden.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först proposition på Håkan Linnés (L) och eget, Stefana Hotis (MP) respektive Susanna Lundbergs (V) yrkanden, vart och ett för sig, och finner att Tekniska nämnden beslutat i enlighet med Håkan Linnés (L) och eget yrkande.

Ordföranden ställer därefter Håkan Linnés (L) och eget yrkande mot Stefan Plaths (SD) yrkande om avslag på detsamma och finner att Tekniska nämnden beslutat i enlighet med Håkan Linnés (L) och eget yrkande.

Reservationer

Stefana Hoti (MP) reserverar sig skriftligen mot beslutet till förmån för eget yrkande. Se bilagd reservation, § 211a.

Susanna Lundberg (V) reserverar sig skriftligen mot beslutet till förmån för eget yrkande. Se bilagd reservation, § 211b.

Stefan Plath (SD) och Anders Pripp (SD) reserverar sig skriftligen mot beslutet till förmån för Stefan Plaths (SD) yrkande. Se bilagd reservation, § 211c.

Särskilda yttranden

Henrik Malmberg (C) anmäler ett särskilt yttrande till protokollet. Se bilaga § 211d.

Lars-Göran Jönsson (M), Karin Olsson (M) och Niclas Röhr (M) anmäler ett särskilt yttrande till protokollet. Se bilaga § 211e.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Stadsbyggnadsnämnden
Miljönämnden
Parkering Malmö

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TN 210525 Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad – uppdragsbeskrivning

Reservation

Tekniska nämnden, 2020-05-25

Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad -uppdragsbeskrivning

Diarienumr: TN-2020-3149

Trafikomställningen är en central process för att vi ska lyckas nå en klimatomställning. Vi vill att Malmö ska vara en stad där det är nära till allt. En stad där Malmöborna enkelt kan välja hållbara och klimatsmarta resealternativ utan att göra avkall på livskvalitet. Trafik- och mobilitetsplanen spelar därmed en stor roll i omställningen av trafikmaktordningen. Planen behöver vara progressiv och ta tydlig ställning i att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka samtidigt som bilismen minskar.

Miljöpartiet har yrkat på bland annat följande justeringar i uppdragsbeskrivningen:

Att Trompen tydligt ska kopplas till det antagna Miljöprogrammet och målet om utsläppsminskning. Trafiken i Malmö ska ställa om så att utsläppen inte överskrider nivåer för 1,5 graderamålet. Koldioxidbudget ska kopplas in som ett verktyg för att kunna synliggöra och laborera med utsläppen från trafiken.

Vi har föreslagit att minskad klimatpåverkan från trafiken ska utgöra ett eget inriktningsområde i Trompen.

Vi vill att Trompen ska redogöra för hur vi utvecklar det yteffektiva resandet med minst klimatpåverkan och maximera nyttan av befintlig infrastruktur.

Miljöpartiet vill att Trompen ska beakta framtida investeringar, där spårvagnen är en tydlig del av Malmös framtida kollektivtrafik.

Miljöpartiet vill också möjliggöra för Malmöborna att slippa bilägandet och de kostnader som det medför men samtidigt kunna ha en smidig förflyttning i staden. Därför föreslog vi att det i Trompen tas fram mål för omställning mot fler delningstjänster och service.

Uppdragsbeskrivningen lyfter frågan om tillväxt, Miljöpartiet vill förtydliga att tillväxt behöver ske på ett hållbart sätt inom ramar för naturens gränser.

Malmö har under Miljöpartiets styre blivit en cykelstad. Detta vill vi bevara och utveckla vidare genom att aktualisera ett nytt cykelprogram samt ta fram konkreta sammanhängande handlingsplaner för de andra trafikslagen.

Att styret yrkar avslag på samtliga våra tilläggsyrkanden är oroväckande och skickar fel signaler om de har en ambition att nå klimatomställning på riktigt. Miljöpartiet kommer dock att kämpa för mer konstruktiva och progressiva samtal och överenskommelser under arbetet med framtagandet av den nya Trompen som bättre speglar en grön vision för ett hållbart och klimatsmart Malmö.

För Miljöpartiet de gröna

Stefana Hoti, ledamot tekniska nämnden

Med instämmande av

Lucas Carlsson, ersättare tekniska nämnden



Reservation till förmån för eget yrkande

Tekniska nämnden

Ärende nr. 23 Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad

Vänsterpartiet välkomnar att TROMPen är ett levande dokument som uppdateras kontinuerligt. Syftet med att Malmö Stad har en Trafik och mobilitetsplan sammanfattas i underlaget till nämnden "... *ta ett helhetsgrepp om kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån alla hållbarhetsaspekter*".

Som utgångspunkt för arbetet med revideringen har kommunfullmäktige särskilt påpekat: "*I denna sätts målen och strategierna för att få fler Malmöbor att cykla och färdas med kollektivtrafik.*"

Varför får då cykeltrafik och kollektivtrafik en undanskymd roll i underlaget? Förslaget till inriktning av revideringen fylls istället med den lätta hybris som präglat den politiska ledningen i Malmö sedan några år tillbaka. Det tycks viktigare att att hålla en internationell profil än att ge tydliga riktlinjer.

Kopplingarna mellan mobilitet, näringsliv och tillväxtfokus tycks viktigare än hållbarhet och miljö. När det, som det skrivs i förslaget till beslut i nämnden, föreskrivs att alla vägval och prioriteringar ska göras utifrån gällande mål och budget så begränsas och undanhålls alla alternativ och förslag som hamnar utanför gällande budgetramar. Det är att låta ekonomin styra medan innovationer och förändringar för bättre miljö, klimat och folkhälsa betalar priset.

Fyra saker finner Vänsterpartiet anmärkningsvärda i förslaget till revidering:

- Tekniska nämndens ordförande har vid upprepade tillfällen de senaste åren besvarat frågor från Vänsterpartiet varför ett nytt Cykelprogram för Malmö inte initieras, med att det ska integreras i den nya TROMPen. Nu när inriktningsbeslut ska fattas så finns det inte med, trots att det särskilt påpekas i kommunfullmäktiges uppdrag.
- Hållbarhet är ett värdeord som används relativt ofta i revideringsdirektiven. Det låter bra men utan innehåll och mål blir det omöjligt att förstå vad skrivningarna egentligen betyder. TROMPen borde istället möjliggöra och genomföra en övergång till hållbar trafik och mobilitet, inte endast främja hållbara trafikslag. Det gäller såväl trafiken i stan, pendlingen, godstrafiken och rollen i det omgivande trafiksystemet.
- När krav på att gällande mål och budgetramar ska styra arbetet med en ny TROMP så förhindras initiativ till nytänkande, till innovationer och förändring. Om ökade satsningar och/eller omprioriteringar krävs för att, som det står i direktiven till TN "få fler Malmöbor att cykla och färdas med kollektivtrafik" så får de politiska instanserna hantera det när beslut ska fattas.

- Tidplanen för att ta fram en reviderad TROMP är alltför spatiös, inte minst eftersom 2030 är slutår. Det ska inte behöva gå till 2024 tills besluten ska effektueras.

Den modell för beräkning av samhällsnytta som används av förvaltningen och nämndens styrande politiker skiljer sig från beräkningar i andra länder och av WHO. Det leder till att bilen och dess infrastruktur prioriteras och att cykeltrafiken undervärderas. En ny modell och beräkningsmetod skulle ge en mer relevant bild över olika trafikslags samhällsnytta och därmed bli mer relevant.

Det är Vänsterpartiets bestämda uppfattning att det till TROMPen och dess tidplan knyts en koldioxidbudget, för uppföljning och insatser för att uppnå målen och att åtgärder sätts in i vid rätt tidpunkt.

Vänsterpartiet yrkar att till listan över utgångspunkter och inriktning för revidering av TROMP görs följande förändringar och kompletteringar

1. Första punkten ändras till

TROMPens mål är att möjliggöra och genomföra en övergång till hållbar trafik och mobilitet. Biltrafiken och mängden bilar måste sammantaget minska, till förmån för hållbara transportmedel.

Vägval och prioriteringar ska beskriva existerande och förväntade krav och målsättningar avseende hållbarhet och miljö. Nytänkande, innovationer och förändring av nuvarande och kommande trafikslag och infrastruktur uppmuntras och uppmanas. Stadens förhållande till internationella, nationella och regionala prioriteringar och mål inom trafik och mobilitet ska förtydligas.

2. Den tredje punkten ändras till

I TROMPen ska trafikslagsspecifika strategier och målsättningar beskrivas. Ambitionen är att se över strukturen för politiskt beslutade styrdokument, strategier och kunskapsunderlag inom trafik och mobilitet med målsättningen att skapa överblickbarhet och tydligare styrning av trafikpolitiken. Uppdraget att *få fler Malmöbor att cykla och färdas med kollektivtrafik är prioriterat*, ett särskilt Cykelprogram för Malmö Stad tas fram.

3. Den fjärde punkten ändras till

TROMPen ska förtydligas gällande kopplingen mellan mobilitet, näringsliv och befolkning samt omställning och utveckling.

4. Den femte punkten ändras till

Under framtagandet ska avstämning ske över förvaltningsgränser då förankringen är viktig för att skapa kunskap, förståelse och acceptans i kommande planering. Miljöförvaltningen och Miljönämnden har en särskilt viktig roll i arbetet och samverkan.

Det finns all anledning att involvera externa aktörer i intressentarbete, inte minst forskning och utveckling liksom intresseorganisationer inom trafik och mobilitet.

5. En nionde punkt tillfogas

Ekonomi och samhällsnytta

Som modell för beräkning av samhällsnytta inom trafik och mobilitet ska den modell som används av WHO tillämpas. Detta för att ge rätt och rimlig motivation till förslag till förändring och utveckling.

Fördelningen av resurser avsedda för olika trafikslag ska tydliggöras, med avsikt att inför kommande budgetarbete beskriva tilldelning och fördelning.

6. En tionde punkt tillfogas
Koldioxidbudget
Till TROMPen knyts en koldioxidbudget som beskriver förändringar i samband med beslut som föreslås och fattas. Uppföljning och insatser för att uppnå TROMPens mål, framförallt miljö- och hållbarhetsmålen, sätts in över planens genomförande till 2030.
7. Tidplanen justeras så att beslut om en reviderad TROMPen kan fattas senast årsskiftet 2022/2023.

Då nämnden avslag Vänsterpartiets yrkande reserverar vi oss mot beslutet.

Malmö 2021-05-25

Susanna Lundberg

med instämmande av

Mats Billberg Johansson



Reservation

Tekniska nämnden 2021-05-25
Ärende: TN-2020-3149

Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad – uppdragsbeskrivning

Sverigedemokraterna delar inte den styrande minoritetens vision om ett bilfritt Malmö, där det inte ska finnas privatägda bilar. Vi anser att bilen är och även i framtiden kommer vara en viktig del av många människors liv och vi kan därför inte ställa upp på den styrande minoritetens ständiga försämringar för stadens bilister och den permanenta ensidiga prioriteringen av cykeltrafiken. Malmö ska vara en stad för alla typer av trafikslag, både för fotgängare, cyklister, bilister eller de som åker kollektivt. Malmö stad måste dock arbeta betydligt mer med morötter än med piskan.

Vi ska skapa en trafiksituation där människor gladeligen gör ett aktivt val, att ta cykeln eller bussen och inte en situation där människor blir så pass frustrerade över trafiksituationen, att de känner sig tvungna att göra detsamma. Den styrande minoriteten verkar inte förstå att bilen är en viktig del för många människors vardag. Genom att gång på gång försämma för stadens bilister skapas en mer och mer oattraktiv stad för de människor som varje dag behöver ta sig till och från sina jobb. Malmö behöver en politik där fler med arbete väljer att bo i staden, inte färre.

Sverigedemokraterna har tidigare reserverat sig mot trafik och mobilitetsplanen (TROMP), samt diverse andra strategiska dokument inom Malmö stad och yrkade därför även avslag på detta förslag.

Då vårt yrkande inte fått majoritet, reserverar vi oss mot detta beslut.

Stefan Plath (SD)

Patrick Angelin (SD)

Anders Pripp (SD)

Lars Hallberg (SD)

Särskilt Yttrande

Tekniska Nämnden 2021-05-25 Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad – uppdragsbeskrivning

Centerpartiets uppfattning är att det är av avgörande betydelse att den nya Trafik- och Mobilitetsplanen har som utgångspunkt att Malmö skall bli en stad med ett hållbart och yteffektivt resande inom staden.

Det är för oss självklart att de klimat- och miljömål som Sverige bundit sig till på nationell nivå också arbetas in i trafik- och mobilitetsplanen.

Vår uppfattning är att yteffektiva transportmedel utvecklas på bekostnad av övriga transportslag och att resandet med privat bil inte skall öka från dagens nivå i absoluta tal, snarare minska.

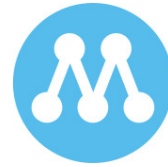
Vår uppfattning är också att näringslivstransporter måste särskilt beaktas i den nya trafik- och mobilitetsplanen och inte enbart omfatta godstransporter utan även övriga näringslivstransporter.

Malmö hamns strategiska betydelse i det internationella logistiksystemet måste särskilt beaktas.

Henrik Malmberg (C)

Med instämmande av

Hedvig Listrup (C)



Tekniska Nämndens sammanträde

2021-05-25

Särskilt yttrande för ärende 23

Angående revidering av TROMP

Sammanfattning / bakgrund

Vi moderater vill bara belysa och förtydliga vikten av att man tar med den tunga godstrafiken i beräkningen i samband med planering av ombyggningar och avsmalnande av vägar samt att man säkerställer att det finns tillräckligt med lastzoner inom kommunen. Vi kan alla se trender att e-handel ökar lavinartat och med detta följer behovet att transportlogistik med hemleveranser fungerar som det är tänkt. Då vi anser att detta inte var belyst i ärendet skriver vi därför ett SY

Lars-Göran Jönsson (m) Karin Olsson (m) Niclas Röhr (m)

Med instämmande av

Petter Naef (m) Lena Hjalmarsson (m)