

Remissredogörelse – Trafik och mobilitetsplan

Inledning

Tekniska nämnden beslöt i maj 2024 att utan eget ställningstagande skicka ut Trafik och mobilitetsplan (TROMP) på remiss. Remissperioden sträckte sig från mitten av juni till siste oktober 2024. Nämnden har mottagit svar med yttranden från 25 instanser och är tacksam för de synpunkter som kommit in.

Samtliga instanser som svarat ser generellt positivt på TROMP som styrdokument för att styra mot ett mer hållbart transportsystem och därigenom bidra till att nå flera av Malmö stads mål. Vissa instanser har även framfört mer specifika synpunkter där man inte är överens med valda delar av innehållet i TROMP.

I denna remissredogörelse redovisas och besvaras inkomna synpunkter, dels av mer övergripande och/eller omfattande karaktär, dels av mindre omfattande karaktär. Synpunkter som lyfts fram av mer än en instans är markerade med symbolen ∩.

Remissredogörelsen inleds med en sammanfattning av Resvaneundersökning 2023 och hur denna påverkat innehållet i TROMP (efter remissrundan). Därefter redovisas och besvaras synpunkter. Sist i dokumentet listas alla instanser som inkommit med svar, och varje remissvar redovisas i sammanfattad form.

Resvaneundersökning 2023

Under remisstiden, i oktober 2024, inkom resultatet från den RVU:n över malmöbornas resor som genomfördes 2023. I januari 2025 inkom sedan resultatet för regionala resor till och från Malmö. Dessa underlag utgör en viktig utgångspunkt i den, sedan remissversionen, omarbetade målsättningen för färdmedelsandelar för resor inom samt till/från Malmö i Trafik och mobilitetsplan. Remissversionen byggde på underlag från RVU 2018.

Resultaten från RVU 2023 visar att andelen bilresor fortsätter att minska. För första gången är andelen kollektivtrafikresor större än andelen bilresor, 31% respektive 30%. Det är i första hand kollektivtrafiken som tagit andelar från bilresorna. Tillsammans med inkomna synpunkter (avseende färdmedelsandelarna) från remissrundan gör detta att målet för färdmedelsandelar till 2040 har reviderats. Dessa nya resultat, tillsammans med inkomna synpunkter från remissrundan, har medfört att målet för färdmedelsandelar för 2040 har justerats så att andelsmålet för kollektivtrafik höjts och andelsmålet för biltrafik sänkts. Detta innebär att det totala antalet bilresor 2040 blir färre än idag samtidigt som befolkningen prognosticeras öka. Andelen resor som ska ske med delad mobilitet har också konkretiserats ytterligare – ungefär var tionde resa med bil och cykel ska år 2040 ske med delningsfordon. Den samlade målsättningen för malmöbornas resor (inom staden) är att 80% av dessa år 2040 ska ske med hållbara färdssätt, vilket inkluderar delad mobilitet.

När det gäller pendlingsresor till/från Malmö framgår av RVU 2023 att även för dessa resor har andelen kollektivtrafikresor gått om andelen resor med bil för första gången. Med utgångspunkt i detta har även andelsmålet för pendling in och ut från Malmö via de huvudsakliga pendlingsstråken justerats så att andelsmålet för kollektivtrafik höjts och andelsmålet för biltrafik sänkts. Jämfört med remissversionen föreslås dessutom all pendling ingå i målbilden, dvs inte endast arbetspendlingen (motsvarande ungefär hälften av alla pendlingsresor). Den sammantagna målbilden innebär att 65% av all pendling ska ske med hållbara trafikslag år 2040.

En viktig sak att notera kring RVU är att den inte fångar den totala mängden gångresor som görs. Eftersom det är huvudresor som mäts i undersökningen betyder det att det är många delresor som inte fångas i färdmedelsandelarna, såsom promenaden till bussen eller cykeln till tåget. Gångresor som huvudresor förväntas därför inte ta andelar från de andra färdssätten när vi blickar framåt och sätter mål för 2040. Det betyder dock inte att staden prioriterar ned satsningar på förbättrad tillgänglighet för fotgängare. Vikten av alla gångresor – som delresor - i den nära och täta promenadstaden har därför förtydligats i TROMP efter remissrundan.

Inkomna synpunkter av mer omfattande och/eller övergripande karaktär

Synpunkt:

☺ Social hållbarhet kan tydligare inkorporeras i ledord och vision

Svar:

Förvaltningen anser att ledorden yta, hälsa och vistelse i stor utsträckning handlar just om en mer jämställd, jämlik, rättvis och inkluderande tillgänglighet i staden.

Visionen har kompletterats med en tydligare formulering kring social hållbarhet och mobilitet enligt nedan:

Hållbar tillgänglighet gör det möjligt för alla att ta del av stadens utbud oavsett var man bor - dels genom utbyggd kollektivtrafik och bättre tillgång till delningsfordon, men även genom att fortsätta planera och bygga den nära, täta och blandade staden som gör cykel- och gångresor till ett naturligt val för fler malmöbor. Mer jämlik tillgänglighet skapar på så sätt bättre förutsättningar för en tryggare och mer jämlik och jämställd stad. Det är så planering av mobilitet i staden leder till ökad social hållbarhet.

Synpunkt:

Malmö's målsättning om att vara en klimatneutral stad till 2030 bör återspeglas i planens ledord

Svar:

Förvaltningen anser att ledord handlar om att bredda perspektiven och peka ut de funktioner och balanserande värden trafikplaneringen ska utgå från i den dagliga planeringen för att styra mot det trafiksystem vi eftersträvar att ha i staden. Minskad klimatpåverkan och klimatneutral stad är viktiga mål för stadens samlade arbete och dessa mål finns formulerade i miljöprogrammet. TROMP:ens mål och riktlinjer styr mot dessa. När trafikplaneringen utgår från yta/yteffektivitet, hälsa, vistelse behöver transportsystemet ställas om. Den

omställningen som genomförs i form av olika skiften, t ex elektrifiering, förnybara bränslen, delad mobilitet och ändrade resvanor, leder till minskad klimatpåverkan, men även renare luft, mindre buller, och mer jämlik och rättvis tillgång till hållbara transporter. Att planera trafiken utifrån yta/yteffektivitet, hälsa och vistelse står inte i motsats till utan ligger i linje med klimatneutral stad. *Målet* om ett klimatneutralt Malmö och minskad klimatpåverkan återspeglas däremot i inledning, vision och i vissa av riktlinjerna. Klimatsmart stad och klimatsmart livsstil nämns också som en del av en hälsosam stad (under ledordet hälsa).

Synpunkt:

○ Tydligare koppling till miljöprogrammet, energistrategi och klimatmålen efterfrågas

Svar:

TROMP:en bidrar till att uppfylla en mängd olika målformuleringar från stadens olika planer/program och strategier. Nedan listas vilka målsättningar TROMP har direkt koppling till:

Malmö som regional motor för grön tillväxt och sysselsättning	Översiktsplan
En nära, tät, grön och funktionsblandad stad	Översiktsplan
Malmö har ett hållbart mobilitetssystem	Miljöprogram
Utsläppen av växthusgaser i Malmös geografiska område har minskat med 70 % sedan 1990	Miljöprogram
Utbudet av och tillgången till gröna och blå miljöer har ökat i Malmö	Miljöprogram
Hälsofarlig exponering har minskat avsevärt i Malmö (luftföroreningar, buller)	Miljöprogram
Den fossila energianvändningen för transporter i Malmös geografiska område har minskat med 80 procent jämfört med år 2010	Energistrategi

Att minska bullrets negativa påverkan på människors hälsa och skapa en god livsmiljö	Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2024-2033
Under framtagande	Näringslivsprogram

Synpunkt:

Tydligare koppling till ÖP:s trafikstrategier efterfrågas

Svar:

Trafikstrategierna i ÖP är mobilitet och infrastruktur, promenadstaden, cykelstaden, biltrafik, godslogistik. Dessa har alla varit en viktig utgångspunkt i framtagandet av TROMP. TROMP har kompletterats med ett stycke om vikten av gångresor som delresor i promenadstaden.

Synpunkt:

☹ En tydlig riktning för tung trafik och näringslivstransporter saknas

Svar:

Förvaltningen har i dagsläget inte tydliga planeringsriktlinjer avseende godstransporter och citylogistik och därför kan riktlinjerna för godsarbetet inte konkretiseras ytterligare i denna TROMP. Arbeta pågår för att ta fram riktlinjer och förvaltningen håller med om att framtida TROMP bör stärka godstransporter och citylogistik som område.

Synpunkt:

Analys om huruvida angivna andelsmål är tillräckliga för att Malmö ska nå målsättningen om klimatneutralitet efterfrågas

Svar:

Som en del av Klimatomställning Malmö (KLOM) har backcasting-scenarier gjorts för att förstå hur omfattande omställning av persontransporter som skulle krävas för att nå klimatmålet, med fokus på möjliga skiften och tempo.

Färdmedelsandelarna kommer att bidra till målsättningen om klimatneutralitet men analysarbetet inom KLOM visar att elektrifieringen är

nödvändig för att nå klimatmålen (med avseende på vägtrafikens utsläpp). Vi har därför förtydligat detta i TROMP; även om vi når färdmedelsmålen så räcker det inte för att nå klimatmålen. Elektrifieringen är avgörande.

När det gäller elektrifiering är stadens rådighet begränsad. Här blir det viktigt dels att genom aktörssamverkan på olika nivåer vara med och skapa förutsättningar för utbyggd laddinfrastruktur, dels att statliga styrmedel underlättar för elektrifieringen. Utvecklingen mot elektrifierade fordon behöver dock balanseras gentemot målet om att minska resandet med bil för att inte underbygga den inneboende målkonflikten mellan elektrifiering och minskad biltrafik.

Synpunkt:

Vikten av konkreta mål avseende cykeltransporter inom Malmö och till grannkommunerna saknas

Svar:

Förvaltningen anser att TROMP:ens andelsmål för cykel - både för resor inom staden och för pendlingsresor - i sig är ett konkret mål som tydligt visar på vikten av cykeltransporter.

Andelsmål för cykel balanseras mot övriga trafikslag och hur dessas potential ser ut över tid. Trenden är att det framför allt är kollektivtrafiken som tar andelar från bil, det vill säga det är främst där överflyttningen sker, medan utvecklingen av cykeltrafiken snarare följer befolkningstillväxten. TROMP lyfter fram vikten av utbyggnad av både det kommunala cykelvägnätet och satsningar på regionala pendlingsstråk för att andelsmålen för cykel ska kunna nås. Cykling, precis som gång, utgör också många viktiga delresor, som en del av ett kombinerat resande, och bidrar också till ökade kollektivtrafikandelar. Dessa gång- och cykelresor fångas däremot inte i andelsmålen (som gäller huvudresor), men är ändå lika viktiga för utvecklingen av promenadstaden och cykelstaden. Här spelar bland annat tillgången till delningscyklar en stor roll. Målen kring resor med delningsfordon har därför förtydligats i den övergripande målbilden avseende färdmedelsfördelning.

Riktlinje 4 (om cykelstaden) har kompletterats för att återspegla att det är viktigt med satsningar både i det befintliga cykelvägnätet och genom utbyggnad av nya cykelvägar.

Synpunkt:

Målvärden för trafikbuller saknas

Svar:

Åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller syftar till att minska bullrets negativa påverkan på människors hälsa och skapa en god livsmiljö. Således gäller fortsatt befintliga övergripande formuleringar i TROMP avseende buller, det vill säga att TROMP:ens riktlinjer långsiktigt bidrar till sänkta bullernivåer i staden, till exempel genom lägre hastigheter, övergång till eldrivna fordon och i viss utsträckning även genom minskade bilandelar.

Förvaltningen är medveten om utmaningen i att minska bullerexponering vid ringvägarna när det är dit vi i första hand vill styra biltrafiken (för att undvika genomfartstrafik i stadens centrala delar). Beroende på hur trafiksituationen utvecklas vid ringvägarna, kan ytterligare bulleråtgärder bli aktuella i framtiden. Det är därför viktigt att följa utvecklingen.

Synpunkt:

Breda perspektiv till utanför kommungränsen och inkludera strategiska infrastruktursatsningar i regionen med påverkan på Malmös utveckling

Svar:

Förvaltningen har kompletterat visionen med ett regionalt perspektiv genom följande stycke:

Regional samverkan är lika viktig. Malmös utveckling har inverkan på regionen och likaså har regionens utveckling stor påverkan på Malmö. För att Malmö ska nå sina mål krävs en utveckling mot mer hållbart resande i hela regionen, framför allt genom stärkt kapacitet i kollektivtrafiken och att tågtrafiken går som planerat. Infrastruktursatsningar med stor påverkan är fyrspårsutbyggnad mellan Lund och Hässleholm, samt kapacitetsförstärkningar i anslutning till Malmö C. På lång sikt är Öresundsmetron en strategisk grön satsning för ökad kapacitet och tillförlitlighet i kollektivtrafiksystemet, både över Öresund och på sikt för den lokala och regionala

trafiken. Fehrman-Bält-förbindelsen innebär en särskild utmaning, i och med ökade trafikmängder och transittrafik som belastar Yttre Ringvägen.

Synpunkt:

☞ Tydliggör hantering av eldrivna fordon

Svar:

TROMP:en är i första hand ett måldokument som anger strategiska riktlinjer fram till 2040. Dokumentet anger inte exakt hur staden ska gå tillväga i fråga om varje enskild sakfråga. TROMP beskriver inte heller i detalj det arbete som bedrivs idag. Det pågår just nu en utredning om markanvändning och lämpliga platser för utbyggnad av laddinfrastruktur. Serviceförvaltningen utreder också Stadsfastigheters tillgång till tomtmark och var det är lämpligt att bygga ut laddinfrastruktur för stadens egna fordon men även hur och var dessa platser kan vara semipublika. TROMP understryker att för ökad tillgång till laddinfrastruktur i staden blir det viktigt med samverkan och att samla olika aktörer som tillsammans kan påverka utbyggnaden. Förvaltningen menar därutöver att utbyggnad av laddningsmöjligheter på boendeparkering på allmän plats inte är rätt väg att gå då det gynnar bilanvändande.

Synpunkt:

☞ Barnkonsekvensanalys måste göras och beskrivas

Svar:

En barnkonsekvensanalys gjordes inte innan remissversionen. Förvaltningen har efter remissperioden och inkomna synpunkter (utifrån Göteborgs stads modell för barnkonsekvensanalys) genomfört en stegvis genomgång av TROMP där olika aspekter ur ett barnperspektiv kopplas till planens innehåll. Den samlade bedömningen är att planens inriktningar och mål tydligt pekar mot en utveckling av ett Malmö som gagnar barn och ungas uppväxtvillkor på flera sätt: ett säkrare, tryggare och hälsosammare trafiksystem med bättre förutsättningar för aktiv mobilitet samt ett trafiksystem som är mer tillgängligt för fler Malmöbor oavsett ålder och var i staden man bor.

TROMP har nu kompletterats med en sammanfattning av genomförd barnkonsekvensanalys.

Synpunkt:

☺ Förtydliga genomförande och hur ansvarsfördelningen ser ut

Svar:

Följande förtydligande har integrerats i TROMP (under inledningsstycket):

En stor del av genomförandet av TROMP faller på Tekniska nämndens ansvar, i samverkan med förvaltningar med ansvar för stadens planering och utbyggnad. För övriga förvaltningar som inte ansvarar för trafikens planering och styrning handlar det i huvudsak om att förhålla sig till målbild och riktlinjer utifrån sitt grunduppdrag.

Synpunkt:

☺ Involvering under framtagandet har inte varit tillräcklig

Svar:

Förvaltningen tar till sig och drar lärdom av inkomna synpunkter gällande involvering och har som ambition att få till en bättre involvering nästa gång TROMP eller annan liknande process ska genomföras.

Synpunkt:

Vikten av god kollektivtrafik till skolor och kommunal service bör lyftas tydligare

Svar:

Riktlinjen om kollektivtrafik har kompletterats med detta perspektiv.

Synpunkt:

Kollektivtrafik borde vara kostnadsfri för studerande

Svar:

Beslut om kostnad/ingen kostnad för kollektivtrafiken är en fråga som regionens politiker fattar.

Synpunkt:

En fördjupad plan med beskrivningar av målkonflikter och prioriteringar skulle ge bättre stöd i verksamheterna

Svar:

TROMP innehåller inte några fördjupningar eller analyser med fokus på målkonflikter, inte heller listor med prioriterade åtgärder. Den anger målbild och riktlinjer för kommande årens arbete med att planera och bygga ut ett hållbart transportsystem, med primärt fokus på persontransporter. Planen riktar sig därför i första hand till de nämnder som har ansvar för planering och utbyggnad av staden. I andra hand riktar den sig till övriga nämnder, som kan jobba utifrån mål och riktlinjer utifrån sina respektive grunduppdrag.

Inkomna synpunkter av mindre omfattande karaktär

Synpunkt:

☺ Universell utformning är ett mer inkluderande och bättre uttryck än 8/80-staden

Svar:

Förvaltningen menar att begreppen är tämligen likartade och handlar om vikten av tillgänglighet och användbarhet för alla. 8/80-staden som begrepp leder till mer eftertanke och är mer talande som stadsplaneringskoncept, det vill säga lyfter fram vikten av att planera staden så att tillgängligheten

förbättras för äldre såväl som yngre malmöbor. Som det står i begreppsförklaringen: huvudfokus för 8 till 80-staden är att vara en inkluderande, jämlik, hållbar och vacker stad, där det offentliga rummet tillhör alla och där det är viktigt att involvera invånarna för att skapa en hållbar stadsutveckling. Universell utformning är ett bredare begrepp som även innefattar till exempel design av produkter, miljöer, program och tjänster. Med hänsyn till detta kommer begreppet 8/80 staden inte ändras. Det har förtydligats i begreppsförklaringen att begreppet inkluderar personer med funktionsnedsättningar.

Synpunkt:

Analys som förhåller sig till den prognostiserade ökande trafikmängden som Fehrman Bält-förbindelsen kommer att innebära för Malmö saknas

Svar:

TROMP har inte med analyser av specifika objekt. Fehrman Bält-förbindelsen kommer mycket riktigt leda till ökade trafikmängder, särskilt belastad kommer Yttre Ringvägen som är del av det statliga vägnätet bli av den ökade transittrafiken. Detta leder till en möjlig konflikt med stadens mål om att i större utsträckning styra trafiken utåt mot ringvägarna. Prognostiserade trafikmodeller som förvaltningen arbetar med innehåller denna typ av analys. Detta arbete beskrivs inte i TROMP.

Synpunkt:

Öresundsmetron bör tydligare adresseras som en långsiktig och strategisk grön satsning för ökad kapacitet och tillförlitlighet i kollektivtrafiksystemet, både över Öresund och på sikt för den lokala och regionala trafiken.

Svar:

Förvaltningen lyfter in detta i visionen som en strategiskt viktig fråga för Malmö och regionen.

Synpunkt:

TROMP bör linjeras med ambitionen och planerade satsningar relaterat till det europeiska transportnätet (TEN-T) inom EU, inte minst för att urbana noder som Malmö nyligen fått ett större fokus.

Svar:

Den del av EU:s regelverk kring TEN-T som handlar om urbana noder innebär att krav ställs från och med 2027 på att Malmö har en SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), vilket ÖP, TROMP och relaterade underlag i nuläget bedöms motsvara, samt att staden följer upp och rapporterar in ett antal indikatorer för hållbart transportsystem, så kallade SUMI-indikatorer (Sustainable Urban Mobility Indicators). Förvaltningens bedömning är att staden är förberedd på att hantera indikatorerna och bevakar detta aktivt, bland annat i samverkan med regionen och andra städer, och har påbörjat arbetet att inkludera SUMI-indikatorer i årliga uppföljningar. TEN-T och urbana noder samt hur staden förbereder sig för kommande regelverk beskrivs inte i TROMP.

Synpunkt:

Räddningstjänst, ambulanssjukvård, taxi och färdtjänst bör lyftas

Svar:

Riktlinje 3 (om trygghet och säkerhet i trafiken) kompletteras genom att lyfta vikten av bibehållen tillgänglighet för räddningstjänstfordon. Riktlinje 5 (om kollektivtrafik) kompletteras med vikten av en välfungerande färdtjänst för ett mer jämlikt och sammanlänkat Malmö.

Synpunkt:

Kulturinstitutionerna bör beaktas vid utformning och placering av nya mobilitetsnoder

Svar:

När mobilitetshubbar/noders placering ska planeras i detalj, bör detta utgå från en bedömning av hur hubbar/noder förbättrar tillgängligheten till stadens

(alla) olika målpunkter, inklusive stadens kulturinstitutioner. Detta beskrivs inte i TROMP.

Synpunkt:

Fler och djupare resonemang kring pendling efterfrågas

Svar:

TROMP beskriver inte djupare analyser av enskilda pendlingsstråk/relationer, mer än konstaterar att det råder olika förutsättningar för hållbar pendling i de olika stråken. Baserat på RVU 2023 har andelsmålen för in- och utpendling justerats (se stycket om Resvaneundersökning 2023). Malmö arbetar redan aktivt och kommer att utveckla fler och djupare resonemang i samverkan med grannkommuner, region och stat för att uppnå gemensamma mål kring hållbar pendling.

Svarande instanser som inkommit med yttrande

Arbetsmarknads- och socialnämnden
Fotgängarföreningen
Fritidsnämnden
Funktionsstödsnämnden
Förskolenämnden
Grundskolenämnden
Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen
Hälsa- vård och omsorgsnämnden
Kulturförvaltningen
Malmö centrala pensionärsråd
Malmö stads funktionshinderråd
Miljönämnden
Nätverket Malmö Works
MKB Fastighets AB
Parkering Malmö
Servicenämnden
Stadskontoret
Stadsbyggnadsnämnden

Kommuner/myndigheter:

Helsingborgs stadsbyggnadsnämnd

Lomma kommun

Lunds kommun

Länsstyrelsen

MSB

Polisen

Region Skåne

Räddningstjänsten

Svedala kommun

Trafikverket Syd

Trelleborgs kommun

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Arbetsmarknads- och socialnämnden

Arbetsmarknads- och socialförvaltningen är positiv till förslaget till Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) och anser att det stämmer överens med stadens mål. De ser att planen kan förbättra förutsättningarna för goda uppväxtvillkor och en mer jämlik och trygg stad.

De betonar vikten av jämlik tillgång till grönområden, särskilt i socioekonomiskt svaga områden. De stödjer förslagen om att prioritera ytor för hållbara färdmedel och att främja gång, cykel och kollektivtrafik, vilket kan leda till bättre livsmiljöer och hälsa.

De välkomnar också utbyggnad av cykelbanor, kollektivtrafik och mobilitetshubbar, men understryker att detta bör ske över hela staden. Förvaltningen ser positivt på att öka tryggheten i trafiken och att barn och unga inkluderas i utvecklingsarbetet.

Slutligen efterfrågar de tydligare information om hur stadens förvaltningar och bolag ska bidra till att genomföra planens riktlinjer.

Fotgängarföreningen

FOT är positivt inställda till att Malmö stad fortsätter sitt arbete med Trafik- och mobilitetsplanen, men de har vissa farhågor kring den nya versionen. De tycker att den nya planen verkar vara mer kondenserad och saknar många

av de goda principer och förslag som fanns i den tidigare versionen. FOT anser att det är svårt att bedöma hur väl planens ledord och mål kan omsättas i konkreta åtgärder.

Trots detta ser FOT potential i planen, särskilt med ledord som "Yta" och "Vistelse" som är viktiga för fotgängare. De uppskattar att gångresor inkluderas i de siffrsatta målen, men anser att målen för gångtrafik är något defensiva och otydliga. FOT påpekar också att målen för kollektivtrafik kan påverka gångresor positivt, men att detta inte tydligt framgår i planen.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden är positiv till planförslaget och ambitionen för ökat hållbart resande i Malmö. De betonar vikten av att utveckla kommunikationerna mellan viktiga målpunkter, inklusive fritidsaktiviteter, både centralt och i ytterområden, särskilt för barn och unga.

De påpekar att många besökare till fritidsanläggningar kommer från närliggande kommuner och att dessa anläggningar behöver effektiva kollektivtrafikmöjligheter. Vidare är det viktigt att ledare i ideella föreningar har goda möjligheter att ta sig till och från anläggningar med motorfordon, då de ofta behöver transportera skrymmande utrustning.

Nämnden framhåller att barn och unga har uttryckt svårigheter att röra sig mellan områden utanför centrala Malmö och att det kan behövas åtgärder för att synliggöra och medvetandegöra kollektivtrafikalternativ. Slutligen undrar nämnden om det har gjorts någon barnkonsekvensanalys i framtagandet av planförslaget.

Funktionsstödsnämnden

Funktionsstödsnämnden är positiv till Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) och dess målsättningar om att skapa ett tillgängligt, hälsosamt, jämlikt och jämställt transportsystem. De saknar dock begreppet universell utformning i planen och föreslår att det inkluderas för att möta behoven hos alla användare, oavsett ålder eller funktionsförmåga.

Nämnden stödjer planens fokus på hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik, men påpekar att vissa Malmöbor med funktionsnedsättningar behöver tillgång till specialfordon och färdtjänst. De betonar vikten av att inte

göra avsteg från krav på tillgänglighet, som angörings- och parkeringsplatser för rörelsehindrade.

De ser positivt på utvecklingen av delad mobilitet, förutsatt att delningsfordon är tillgängliga. Nämnden efterlyser också en bedömning av barnens bästa i beslutsprocesser och att tillgänglighetskrav ställs vid upphandlingar för att fler Malmöbor ska kunna använda tjänsterna.

Funktionsstödsnämnden framför att i alla beslut som berör barn ska en bedömning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys göras. Funktionsstödsnämnden saknar beskrivning av hur detta har gjorts.

Förskolenämnden

Förskolenämnden är positiv till Trafik- och mobilitetsplanens målsättningar men efterfrågar mer detaljerade ställningstaganden. De betonar vikten av ambitiösa mål inom alla tre hållbarhetsperspektiv för att minska Malmös utsläpp och skapa en grönare, mer jämlik och barnvänlig stad.

Nämnden anser att den nya planen är mer övergripande än tidigare och att en fördjupad plan med beskrivningar av målkonflikter och prioriteringar skulle ge bättre stöd i verksamheterna. De efterlyser också konkreta och nåbara mål för att planen ska få starkt mandat och förankring i stadens organisation.

Nämnden anser att barnperspektivet beaktas genom 8/80-modellen, vilket de anser är positivt, men föreslår ett särskilt mål för säkra skolvägar och en fördjupad planering för barnvänliga trafikmiljöer, särskilt för åldersgruppen 1–5 år.

Grundskolenämnden

Grundskolenämnden ser positivt på TROMP:s helhetstänk där hållbara transporter kopplas till effektiv användning av stadens ytor för att skapa en trygg och rättvis stad. De betonar också att god kollektivtrafik och cykelinfrastruktur ökar elevernas möjligheter att välja skolor och delta i fritidsaktiviteter, vilket bidrar till ökad integration.

De anser att en av riktlinjerna i Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) bedöms ha en direkt positiv inverkan på grundskoleverksamheten och skolbarnens trygghet i trafiken. Vidare anser de att principerna för "8 till 80-

staden” betonar att både barn och äldre ska känna sig trygga i staden, och att lägre hastigheter och förutsägbara miljöer ökar tryggheten.

Grundskoleförvaltningen deltar aktivt i trafikkonceptet “Skolgata”, som skapar gång- och cykelzoner utan biltrafik nära skolor. Pilotprojekt pågår vid Gullviksskolan och Sorgenfriskolan, och om de fungerar väl kan de bli permanenta och utökas till fler skolor.

Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden har via delegat menat att TROMP är väl genomtänkt och att den skapar goda förutsättningar för en hållbar utveckling av resande och transporter. De anser att det är positivt att utgångspunkten är att alla malmöbor ska ha lika tillgång till staden och att ett starkt fokus läggs på kollektivtrafikens utveckling samt bättre möjligheter för att på ett tryggt sätt cykla eller gå. De anser vidare att planen dessutom skapar förutsättningar för att barnen ska uppleva en säker och trygg trafikmiljö och att planen på så sätt bidrar till KF-målet om en stad med goda uppväxtvillkor för barn och unga. De anser att vikten av bra kollektivtrafik till exempelvis skolor och kommunal service bör lyftas tydligare i planen.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens ungdomsråd har yttrat sig över planen. Rådet påpekar att kostnaden för kollektivtrafik är en stor utgift för eleverna och föreslår kostnadsfri kollektivtrafik för studerande. Rådet anser också att det är otryggt att cykla i Malmö och menar att det är bra att trygghetsaspekten för cyklister lyfts i planen.

Hälsa- vård och omsorgsnämnden

Inget yttrande.

Kulturförvaltningen

Kulturnämnden är positiv till trafik- och mobilitetsplanens vision om ett tillgängligt, hållbart och klimatneutralt Malmö. De betonar vikten av att ta hänsyn till stadens kulturinstitutioner vid omfördelning av trafikytor och ombyggnad av infrastruktur, så att fler kan ta del av Malmös kulturutbud. De

framhåller också att kulturinstitutionerna bör beaktas vid utformning och placering av nya mobilitetsnoder.

Malmö centrala pensionärsråd

Malmö centrala pensionärsråd (CPR) betonar vikten av att se äldre som individer med olika behov och möjligheter.

CPR anser att följande saker är viktiga:

Tillgänglig kollektivtrafik: CPR förespråkar tät och tillgänglig kollektivtrafik med korta avstånd mellan hållplatser, upplysta hållplatser med sittplatser och vindskydd, samt talad information för synskadade. De vill också ha små bussar i skytteltrafik och övergångsställen på cykelbanor vid busshållplatser.

Säkra gångstråk: De påpekar bristen på säkra gångstråk för äldre med dålig balans eller funktionsnedsättning och föreslår förbud mot cyklar, elsparkcyklar och mopeder på trottoarer samt bättre skyltning och kontroll.

Offentliga rum: CPR önskar fler bänkar, gröna platser, offentliga toaletter, papperskorgar med lock, och möjligheter att fylla på vattenflaskor. De vill också undvika gångtunnlar under gator.

Trygghet och hälsa: De vill ha en ljus och trivsamt stadsmiljö som uppmuntrar människor att vistas i det offentliga rummet, vilket ökar tryggheten.

Framtida utmaningar: CPR stödjer övergången till hållbara färdmedel för att frigöra yta och skapa hälsosammare miljöer. De ser utvecklingen av nära kollektivtrafik och små elfordon som viktigare än delningsbilar.

Sammanfattningsvis vill CPR skapa en stad som är anpassad för äldre genom förbättrad kollektivtrafik, säkra gångstråk, och en trygg och trivsamt offentlig miljö.

Malmö stads funktionshinderråd

De betonar vikten av att samhället ska vara tillgängligt för alla, oavsett funktionsförmåga, och att den nationella funktionshinderspolitiken, baserad på FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar, syftar till jämlikhet och full delaktighet i samhällslivet.

Principen om universell utformning, som innebär att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt från början, lyfts fram som viktig. De framför att detta minskar behovet av anpassningar i efterhand och tar hänsyn till att människor har olika behov och förutsättningar.

För Malmö stad betonar de vikten av tillgänglighet i kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt delade mobilitetslösningar och att det är viktigt att inkludera personer med funktionsnedsättningar i planeringen och att säkerställa att alla har tillgång till nödvändiga transportmedel och information.

Miljönämnden

Miljönämnden är positiv till kopplingen mellan Malmö stads översiktsplan och trafik- och mobilitetsplanen (TROMP), men anser att kopplingen till miljöprogrammet och energistrategin bör stärkas. De vill att klimat- och miljöfrågorna får en mer framträdande roll i TROMP för att Malmö ska nå sina klimatmål.

De föreslår att målsättningarna i TROMP uppdateras baserat på Region Skånes senaste resvaneundersökning och att klimatneutralitetsmålet till 2030 återspeglas i planens ledord. Miljönämnden saknar också målvärden för trafikbuller och en tydlig riktning för tung trafik och näringslivstransporter.

De betonar vikten av att TROMP linjeras med EU:s transportnät och att Öresundsmetron adresseras som en strategisk satsning. Cykelns roll i transportsystemet och behovet av konkreta mål för cykeltransporter inom Malmö och till grannkommunerna lyfts fram.

Miljönämnden ser positivt på delad mobilitet men betonar behovet av utökad laddinfrastruktur, särskilt vid boendeparkering, för att stödja omställningen till el- och förnybara bränslen. De anser att kommunen behöver ta ett större ansvar för att skapa förutsättningar för transportsektorns omställning och att planen bör vara flexibel och anpassningsbar utifrån teknikutveckling.

Miljönämnden är positiv till att uppföljningen av TROMP kopplas till Klimatomställning Malmö och omställningsområdet Mobilitet. De anser att uppföljningen även bör kopplas till miljöprogrammets målområden för att säkerställa att ambitionerna för yta och vistelse är i linje med dessa mål.

De betonar vikten av att planens målbild är linjerad med miljöprogrammet och att det tydliggörs hur målen ska följas upp. Miljönämnden anser också

att framtagandet av TROMP borde ha skett med mer samverkan mellan berörda nämnder.

Nätverket Malmö Works

De framför att följande saker är bra:

- Fokus på vistelse i det offentliga rummet, vilket kan öka livskvaliteten.
- Satsning på kapacitetsstarka, yteffektiva färdmedel.
- Tydliga mål för delad mobilitet.
- Nedbrytning av TROMP:s mål i olika geografiska områden.

Det här anser de behöver förtydligas:

- Ett tydligare "varför" i inledningen för att ge dokumentet mer tyngd.
- Placering av TROMP i ett tydligare sammanhang med andra strategiska dokument.
- Roll och hantering av eldrivna fordon som elcyklar och elsparkscyklar.
- Områdesspecifika insatser för att nå målen.
- Trygghet för alla fordonsslag, inte bara bilar.
- Samverkan kring upphandling och inköp för att minska transporter och göra dem fossilfria.

Malmö Works föreslår gällande deras framtida involvering:

Fortsatt dialog och involvering i planeringen. Deltagande som remissinstans eller testbädd i kommande delprojekt.

MKB Fastighets AB

MKB ställer sig bakom Trafik- och mobilitetsplanen för Malmö och anser att visionen, målen och riktlinjerna stödjer en positiv utveckling. De uppfattar att

deras arbetssätt för delad mobilitet är i linje med planen. MKB föreslår dock att målen för resor i vissa områden, som Jägersro, Västra Hamnen och Nyhamnen, bör revideras och sättas högre för att bättre främja hållbart resande.

Parkering Malmö

Sammanfattningsvis är Parkering Malmö positiva till viljeinriktningen i Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) och anser att bolaget har mycket att bidra med. De anser att planen dock på flera punkter otydlig, vilket de anser gör det svårt att lämna rättvisa synpunkter. Framför allt saknar de tydliga beskrivningar av syfte, målgrupp, ansvarsfördelning och riktlinjer för hur målen ska uppnås. De anser även att det finns en brist på prioriteringsordning och vägledning för att säkerställa att ambitionerna, exempelvis om delningsfordon i Malmö till år 2040, blir verklighet. För att Parkering Malmö ska kunna ta till sig TROMP:en och för att Malmö stad effektivt ska kunna arbeta med de frågor som tas upp anser de att det krävs ett mer konkret dokument med tydligare riktlinjer, ansvarsfördelning och prioriteringar.

Servicenämnden

Servicenämnden anser att TROMP bör kompletteras genom att ta upp följande aspekter:

- oönskade händelser där exempelvis räddningstjänst, ambulanssjukvård, polis eller vinterväghållning aktiveras,
- taxi och färdtjänst, bland annat utifrån betydelsen för ökad tillgänglighet för äldre.

Servicenämnden anser att det i TROMP bör framgå att utbyggnad av laddinfrastruktur är av stor vikt bland annat utifrån att servicenämndens verksamheters arbetsfordon, som fyller viktiga funktioner för en välfungerande stad, ska vara eldrivna.

Servicenämnden anser därutöver att TROMP bör kompletteras eller förtydligas i vissa avsnitt (att dokumentet bör sättas i ett sammanhang, att det bör övervägas att ta med miljözoner i samband med godstransporters

hantering, att taxi och färdtjänst tas upp i riktlinjer, att förvaltningsövergripande arbete förtydligas).

Stadskontoret

Stadskontoret stöder tekniska nämndens ambition att genom TROMP styra mot yteffektiva och hållbara transporter i staden. Stadskontoret ser samtidigt att TROMP saknar viktiga perspektiv gällande vilka transportbehov som staden har och där ytterligare värden bör inkluderas när stadens transportsystem planeras. Bland annat önskar stadskontoret ett utvecklat och fördjupat resonemang kring näringslivets transportbehov, ett breddat geografiskt planeringsperspektiv samt en fördjupad analys och målsättning kring godslogistiken i och runt om Malmö. Vidare ser stadskontoret att det råder oklarheter kring hur TROMP förhåller sig till Malmö stads översiktsplan och dess trafikstrategier.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att TROMP lyfter fram trafik och mobilitet i relation till andra kvaliteter som yta, vistelse och hälsa. De påpekar dock att samarbetet i framtagandet av TROMP varit begränsat, vilket har påverkat resultatet negativt. De betonar vikten av samverkan både i framtagandet och genomförandet av planen.

Nämnden anser att TROMP bör vara mer visionär och spegla Malmö som en stad i framkant inom mobilitet och levande gaturum. De föreslår att ledorden i dokumentet utvecklas för att inkludera fler dimensioner som tillgänglighet, integration och social hållbarhet och att målsättningarna bör utvecklas med fler kvantitativa och kvalitativa mål.

De påpekar att Region Skånes resvaneundersökning visar att Malmö redan uppfyllt flera mål, vilket innebär att målen för 2040 behöver vara mer ambitiösa. De anser också att TROMP bör komplettera översiktsplanen med mer ingående riktlinjer för mobilitet och attraktiva gaturum.

Stadsbyggnadsnämnden vill vara en del av den fortsatta processen för att uppdatera TROMP och ge Malmö den bästa möjliga riktningen framåt. De har också specifika synpunkter på att förbättra dokumentets struktur, tydlighet och konkretion.

Stadsbyggnadsnämnden anser att principen för "8 till 80-staden" är exkluderande och föreslår istället universell utformning som ett mer inkluderande begrepp. De ser stor potential för ökad cykling i Malmö och vill att riktlinjerna för cykelstaden ska vara mer ambitiösa. De tycker att fotgängare bör få större utrymme i riktlinjerna, och att barriärer som hindrar gångtrafik bör hanteras.

De stödjer utredningen av spårburen kollektivtrafik, inklusive Öresundsmetron, och betonar vikten av att utbyggnaden sker i tid och i samarbete mellan berörda förvaltningar. Stadsbyggnadsnämnden vill ha en central roll i detta arbete och efterlyser mer aktivitet i frågan.

Kommuner/myndigheter:

Helsingborgs stadsbyggnadsnämnd

Sammantaget finner de remissförslaget inspirerande och ser fram emot att ta del av den slutliga versionen av TROMP. Helsingborgs stad efterfrågar en kort beskrivning av hur TROMP formellt ansluter till EU-kommissionens TEN-T-direktiv. De skriver att de arbetar med en liknande Plan för hållbar mobilitet och ser behovet av att konkretisera planen ytterligare, vilket är en utmaning. De framför att de uppskattar konkreta exempel, som under riktlinje 4 om cykelstaden, som visar hur målen kan uppnås.

Lomma kommun

Lomma kommun är positiv till Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan och betonar vikten av framkomlighet och enkelhet för pendlare från Lomma och Bjärred. De önskar fler och djupare resonemang kring pendling i planen och uttrycker vilja att samarbeta med Malmö stad för att öka övergången från bilpendling till kollektivtrafik eller cykel. Samarbetet kan inkludera frågor som cykelinfrastruktur och mobilitetshubbar.

Lunds kommun

Lunds kommun anser att Trafik- och mobilitetsplanen för Malmö (TROMP) är ett viktigt verktyg för att främja hållbart resande mellan Malmö och Lund.

De betonar behovet av betydande insatser inom transportsektorn för att nå klimatmålen och föreslår att målet om 75% hållbara resor till 2040 kan sättas högre. Lunds kommun ser positivt på att Malmö stad lyfter fram kommunens rådighet och betydelsen av långsiktig finansiering. De ser fram emot fortsatt dialog och samverkan med Malmö stad och andra aktörer i regionen för att lösa gemensamma utmaningar.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen uppskattar Trafik- och mobilitetsplanens breda perspektiv och fokus på långsammare trafiktempo, rörelse och vistelse i staden, samt de samhällsvinster som ett yteffektivt transportsystem ger. De betonar Malmös ansvar och påverkan på regionalt resande och vikten av samarbete med Region Skåne och grannkommunerna för att förändra resandemönstren från bil till cykel och kollektivtrafik. Länsstyrelsen föreslår också att det tydligare förklaras hur Trafik- och mobilitetsplanen förhåller sig till översiktsplanen.

MSB

Avstår från att yttra sig.

Polisen

Ingen erinran.

Region Skåne

Region Skåne är positiv till Malmö stads TROMP, som de anser är en genomarbetad och ambitiös plan för ett hållbart transportsystem. Planen är tydlig, koncis och inkluderar ett helhetstänk kring staden som utrymme för både resa och vistelse. Den lyfter även vikten av trygghet och trivsel för alla åldersgrupper samt inkluderar en begreppslista för att bredda tillgängligheten.

Region Skåne anser att målen i TROMP är väl valda och ambitiösa, men de betonar vikten av att bryta ner målen till tydliga riktlinjer och att ta hänsyn till

resvanor i olika samhällsgrupper. De föreslår att nuläget och källhänvisningar tydliggörs för att stärka trovärdigheten.

De ser positivt på målen för delad mobilitet och godstransporter men anser att målen för gods behöver konkretiseras. De uppskattar nedbrytningen av resor på stadsdelsnivå och tydligheten i målen för in- och utpendling.

Region Skåne anser att riktlinjerna är något vaga och bör utvecklas för att förtydliga hur de ska bidra till målen. De föreslår att fler gruppers behov, exempelvis personer med funktionsvariation, inkluderas i riktlinjerna.

Region Skåne är positiv till att omvärlds- och intressentsamverkan betonas i TROMP, men föreslår att ansvarsfördelningen och genomförandet av detta utvecklas. De anser att avsnittet om rådighet och måluppfyllelse bör vara mer utförligt och tydligt beskriva vad Malmö stad har rådighet över.

De ser positivt på att TROMP ligger till grund för budget och verksamhetsplaner, men efterlyser en beskrivning av hur förvaltningarna ska styras av detta och hur kommunala bolag ska engageras. Uppföljningen av mål och inriktningar bör förtydligas, särskilt vilka indikatorer som används och hur de kompletterar varandra.

Region Skåne anser att förändrade resvanor är en viktig del av ett hållbart transportsystem och att detta kan ges mer utrymme i TROMP. De deltar gärna i framtida processer för att utveckla mått, indikatorer och handlingsplaner för att bidra till genomförandet av TROMP.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten Syd ser positivt på utvecklingen mot ett klimatneutralt och hållbart Malmö, men lyfter fram flera utmaningar. De påpekar att elektrifierade fordon och vätgasfordon medför nya risker och behov av förebyggande åtgärder, särskilt i garage som redan är svåra att hantera vid bränder.

De betonar också att planering för fler gående och cyklister kan minska framkomligheten för räddningstjänstens fordon. Det är viktigt att säkerställa att räddningstjänsten har tillräcklig framkomlighet och uppställningsmöjligheter, även med smalare vägar och fler grönområden, för att kunna ge snabb hjälp vid behov.

Svedala kommun

Svedala kommun ser planen som ambitiös och betonar vikten av samverkan med grannkommuner och regionen för att förbättra pendling och skapa ett sömlöst transportsystem. De efterlyser en förklaring till skillnaderna i mål för in- och utpendling med cykel och påpekar behovet av bättre cykelvägar till viktiga målpunkter i Malmö.

De lyfter också vikten av regionens ansvar för depåer och chaufförers vila samt ser potential i utvecklingen av delningsfordon genom samverkan mellan kommuner och regionalt.

Trafikverket Syd

Trafikverket anser att Trafik- och mobilitetsplanen är bra men saknar ett perspektiv på hur Malmö stads högtrafikerade leder samspelar med sitt omland. De betonar vikten av samverkan mellan stat och kommun för att hantera trafiken i Stormalmö och föreslår att samarbetet inom "Trafik Malmö" nämns i planen.

De stödjer åtgärder för ökad elektrifiering av transportsystemet och föreslår att kollektivtrafik via vattenvägar kan avlasta trafikerade stråk och försörja svårtillgängliga områden som Norra hamnen.

Trelleborgs kommun

Trelleborgs kommun anser att de inte berörs av planen och avstår därför från att yttra sig.