



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2024-10-24 kl 09:00-12:00
Plats	Stadshuset, August Palms plats 1, rum 7045
Utses att justera	Tony Rahm (M) §§ 275-303 Mats Brogren (M) §§ 304-312
Justeringen	2024-10-30
Protokollet omfattar	§283

Underskrifter	Sekreterare Kristina Andersson	
	Ordförande Stefana Hoti (MP) §§ 275-294 Arwin Sohrabi (S) §§ 295-312
		Justerande Tony Rahm (M) §§ 275-303

Beslutande ledamöter

Stefana Hoti (MP) (Ordförande)
Arwin Sohrabi Nejad (S) (Vice ordförande)
Tony Rahm (M) (Andre vice ordförande)
José Luis Muñoz Pastene (S)
Mihaela Jabir (S)
Lars Hellström (L)
Bo Mats Brogren (M)
Peter Ahlström (M)
Anders Olin (SD)
Stefan Claesson (SD)
Sara Andersson (V)
Jens Portinson Hylander (V)
Jonas Michanek (S) ersätter Lena Trell (S)

Ej tjänstgörande ersättare

Navid Mirzaie-Alavijeh (S)
Theodor Coppen (L)
Elisabet Landrup (M)
Danica Srnica (M)
Martin Molin (C)
Jane Sophie Charlotte Olin (SD)
Anton Wendt (V)
Maria Öhrn (V)

Övriga närvarande

Anna Westberg (stadsjurist)
Anna-Carin Mårtensson (avdelningschef)
Cecilia Gran (avdelningschef)
Vesna Vasiljkovic (avdelningschef)
Finn Williams (stadsarkitekt)
Peter Holmström (avdelningschef)
Madeleine Spjuth (ekonomichef)
Malin Tykesson (enhetschef)
Kristina Andersson (nämndsekreterare)
Tina Weberg (enhetschef)
Mikael Ström Remin (enhetschef)
Daniel Svanfelt (enhetschef)

§ 283 Remiss - samråd rörande Trafik- och mobilitetsplan för Malmö, TN-2020-3149

SBN-2024-502

Sammanfattning

Tekniska nämnden har tagit fram ett förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad (TROMP). TROMP anger vision, målbild och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040. Den beskriver en vision att jobba mot och tre ledord (yta, vistelse och hälsa) att jobba i linje med. TROMP innehåller också 10 riktlinjer som kan ses som inriktningsmål och anger de strategiska inriktningar och utvecklingsperspektiv som bedöms vara avgörande för att nå mål och vision.

Yrkanden

Styret har lämnat in ett nytt reviderat förslag till yttrande som blir det nya huvudförslaget.

Tony Rahm (M) och Anders Olin (SD) yrkar att Trafik- och mobilitetsplanen ska skickas tillbaka till tekniska nämnden och att processen ska tas om.

Jens Portinson Hylander (V) yrkar på följande tillägg i förvaltningens förslag till yttrande:

- att på sidan 5 under rubriken "*riktlinjer*" ska följande läggas till som en egen punkt: Staden arbetar redan i nuläget med stadsutvecklingsprocesser är väg- och parkeringsytor omvandlas till andra funktioner, utöver att tillägnas yteffektiv kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och vistelseytor. Detta omnämns i Visionen (i andra och femte stycket) och i Ledorden (i avsnittet under YTA) men behöver även följas upp i målen och riktlinjerna. Vägytor effektiviseras och parkeringsbehov samlokaliseras i mobilitetshus inte bara för att frigöra ytor för vistelse utan även för att ge plats åt bostäder, verksamheter och privat och offentlig service. Riktlinjerna bör kompletteras med riktlinje för hur staden arbetar med att frigöra värdefulla ytor för fler funktioner än för transportsystem och vistelseytor.
- att med hänsyn till att kollektivtrafikandelen i Malmö redan i dagsläget närmar sig måltalet för år 2030, anser SBN att färdmedelsfördelningen år 2040 bör justeras enligt följande: bil 20%, kollektivtrafik 32%, cykel 32 %, gång 16 %.
- att SBN anser att man explicit bör skriva in planer för spårväg i trompen. Detta mot bakgrund av att kapacitetsbristen i kollektivtrafiken kommer att uppnås inom ett fåtal år och kapacitetsstark kollektivtrafik behöver planeras med lång framförhållning.

Beslutsgång

Ordförande Stefana Hoti (MP) ställer först proposition på Tony Rahms (M) och Anders Oloíns (SD) yrkande och finner att detta är avslaget.

Efter detta ställer ordförande proposition på Jens Portinson Hylanders (V) tilläggsyrkanden och finner att nämnden har avslagit dessa.

Beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden lämnar yttrande enligt det nya huvudförslaget.

Reservationer och särskilda yttranden

Tony Rahm (M), Mats Brogren (M) och Peter Ahlström (M) med instämmande av Elisabet Landrup (M) och Danica Srnic (M) lämnar in en reservation, bilaga § 283a.

Sara Andersson (V) och Jens Portinson Hylander (V) med instämmande av Anton Wendt (V) och Maria Öhrn (V) lämnar in en reservation, bilaga §283b.

Martin Molin (C) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga § 283c.

Beslutet skickas till

Tekniska nämnden

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse SBN 2024-10-24 Samrådshandling för Trafik- och mobilitetsplan för Malmö
- Förslag till yttrande SBN 2024-10-24 Samrådshandling för Trafik- och mobilitetsplan för Malmö
- Nytt Förslag till yttrande SBN 2024-10-24 Samrådshandling för Trafik- och mobilitetsplan för Malmö
- Bilaga - Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad, remissversion juni 2024



Bilaga § 283a

Reservation

Ärende 9: SBN-2024-502 Samråd rörande Trafik- och mobilitetsplan för Malmö

Vi moderater instämmer i den djupa och omfattande kritik som uttrycks i yttrandet från stadsbyggnadsnämnden, att processen med framtagandet av planen varit väldigt begränsad och att målen och visionen inte är tillräckligt bra formulerade. Planen saknar också viktiga nulägesanalyser och faktaunderlag hur det är i staden idag.

Planen är nu ute på samråd och vi moderater förutsätter att man lyssnar in samtliga aktörer i staden när den slutgiltiga versionen ska antas. Det handlar både om medborgare, skolelever och föreningar men även barnfamiljer, företagare och pendlare.

Eftersom Trafik- och mobilitetsplanen är undermålig valde vi att yrka på att den skulle skickas tillbaka till tekniska nämnden och att processen ska tas om. Eftersom vi inte fick gehör för detta yrkande väljer vi att lämna denna reservation.

Stadsbyggnadsnämnden 2024-10-24

Tony Rahm (M)

Mats Brogren (M)

Peter Ahlström (M)

Med instämmande av

Elisabet Landrup (M)

Danica Srnic (M)



Vänsterpartiet

Bilaga § 283b

Reservation

Ärende 9: SBN-2024-502 - Samråd rörande Trafik- och mobilitetsplan för Malmö

Trafik- och mobilitetsplanen pekar ut riktning och sätter mål för stadens transportsystem och resandemönster fram till 2040. Planen tas fram av tekniska nämnden och i detta ärende yttrade sig stadsbyggnadsnämnden över förslaget till Trafik- och mobilitetsplan utifrån nämndens perspektiv som ansvarig nämnd för arbetet med stadens fysiska planering.

Transportsystemets fortsatta stora beroende av biltrafik är ett hinder för att nå stadens klimat- och miljömål och för att bygga den täta, gröna staden som har plats för alla Malmöbor.

Vänsterpartiets stadsbyggnadsidé i Malmö är att förtäta stadens hårdgjorda ytor och möta Malmöbornas bostadsbehov utan att ta i anspråk den värdefulla jordbruksmarken utanför yttre Ringvägen. Bilismen använder stora ytor, både i form av det ineffektiva utnyttjandet av vägnätet och för parkeringar som stor plats inne i staden. I takt med omställningen mot mer gång- cykel- och kollektivtrafik och mindre biltrafik är det viktigt att staden arbetar aktivt med att frigöra ytor från bilismen och använder dessa för att bygga staden hel och tillgodose Malmöbornas bostadsbehov. Detta är ett arbete som staden till viss mån redan i dagsläget bedriver vilket gör det förvånande att det inte omnämns i Trafik- och mobilitetsplanens remissversion.

Vänsterpartiet yrkade därför följande:

- att på sidan 5 under rubriken "riktlinjer" ska följande läggas till som en egen punkt: Staden arbetar redan i nuläget med stadsutvecklingsprocesser där väg- och parkeringsytor omvandlas till andra funktioner, utöver att tillägnas yteffektiv kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och vistelseytor. Detta omnämns i Visionen (i andra och femte stycket) och i Ledorden (i avsnittet under YTA) men behöver även följas upp i målen och riktlinjerna. Vägytor effektiviseras och parkeringsbehov samlokaliseras i mobilitetshus inte bara för att frigöra ytor för vistelse utan även för att ge plats åt bostäder, verksamheter och privat och offentlig service. Riktlinjerna bör kompletteras med riktlinje för hur staden arbetar med att frigöra värdefulla ytor för fler funktioner än för transportsystem och vistelseytor.
- att med hänsyn till att kollektivtrafikandelen i Malmö redan i dagsläget närmar sig måltalet för år 2030, anser SBN att färdmedelsfördelningen år 2040 bör justeras enligt följande: bil 20%, kollektivtrafik 32%, cykel 32 %, gång 16 %.

- att SBN anser att man explicit bör skriva in planer för spårväg i trompen. Detta mot bakgrund av att kapacitetsbristen i kollektivtrafiken kommer att uppnås inom ett fåtal år och kapacitetsstark kollektivtrafik behöver planeras med lång framförhållning.

Då vi inte fick gehör för våra yrkanden reserverar vi oss till förmån för eget förslag.

Stadsbyggnadsnämnden 2024-10-24

Sara Andersson (V)

Jens Portinson Hylander (V)

Med instämmande av

Anton Wendt (V)

Maria Öhrn (V)

Särskilt yttrande

Ärende 9: SBN-2024-502 Samråd rörande Trafik- och mobilitetsplan för Malmö

Centerpartiet ställer sig i stort sett bakom den kritik mot remissversionen av Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) som stadsbyggnadsnämnden framför. Vi anser att Malmö hade behov en progressivare och mer konkret vision för hur trafiken i Malmö ska se ut i framtiden.

Utöver de synpunkter som stadsbyggnadsnämnden framför vill Centerpartiet lyfta följande:

Vi behöver nya sätt att snabba på utbyggnadstakten av framför allt cykelinfrastruktur. Många cykelobjekt från Malmös plan för supercykelstråk och Malmös tidigare cykelplan hade kunnat byggas i närtid med en enklare standard i ett första skede för att sedan permanentas. Genom att ge plats och prioritet åt cyklister med målning, pollare och enklare ombyggnation av befintliga gator kan vi möta den efterfrågan som finns på mer cykelinfrastruktur i närtid på ett sätt vi inte kan när tillgängliga resurser satsas på ett eller ett fåtal projekt åt gången.

Centerpartiet anser också att TROMPen behöver en tydligare geografisk precisering. Istället för att bara arbeta mot ett mål där andelen biltrafik minskar borde planen ange i vilka områden och på vilka gator en minskning bör prioriteras högst, för att kunna planera åtgärder mer träffsäkert. Centerpartiet anser till exempel att merparten av alla gator i Malmös innerstad borde vara gå-cykel- eller gångfartsgator, samt att åtgärder för att minska biltrafikens utrymme på genomfartsgator med hög stadsmiljöpotential, t.ex Bergsgatan, borde vara prioriterat.

Avslutningsvis vill vi också lyfta behovet av näringslivets transporter. Då näringslivets transporter mestadels delar utrymme med övrig motorfordonstrafik finns en risk att minskat utrymme för biltrafik också leder till försämringar för näringslivets transporter. Ska Malmö vara en stad med ett livskraftigt näringsliv behöver vi hitta nya innovativa sätt att prioritera näringslivets transporter över övrig motortrafik.

Stadsbyggnadsnämnden 2024-10-24

Martin Molin (C)