



Malmö stad

Datum

2024-10-24

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2024-1028

Yttrande

Till

Tekniska nämnden

**Remiss tekniska nämnden - Trafik- och
mobilitetsplan (TROMP)**

TN-2020-3149

Sammanfattning

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.

Yttrande från stadskontoret

Ett väl utformat transportsystem är centralt för en stad som vill vara attraktiv för företag, boende och besökare. Systemet ska inte bara vara hållbart, effektivt och utsläppsfritt utan även tillgodose logistikbehoven från många olika aktörer i staden som alla efterfrågar transporter som är tillgängliga, i tid och går att få till ett rimligt pris. Stadskontoret ser att Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) har en viktig roll i att säkerställa ovanstående.

Stadskontoret stöder tekniska nämndens ambition att genom TROMP styra mot yteffektiva och hållbara transporter i staden. På en övergripande nivå anser stadskontoret dock att TROMP hade kunnat fördjupa resonemangen kring näringslivets transportbehov, bredda planeringsperspektivet geografiskt samt fördjupa analysen och målsättningarna kring godslogistiken i och runt om Malmö. Stadskontoret bedömer också att det råder oklarheter kring hur TROMP förhåller sig till Malmö stads



översiktsplan och dess trafikstrategier. Nedan hittas stadskontorets synpunkter utifrån TROMPEN:s rubriksättning.

Avsnitt - Detta är TROMP

Avsnittet inleds med att beskriva TROMP som ett planerande styrdokument och ett av många styrdokument för stadens planering och utveckling. I "Riktlinjer för utformning av Malmö stads styrdokument" konstateras att ett program, plan och policy är styrdokument som antas av kommunfullmäktige. Stadskontoret hade trots detta önskat att det i texten tydliggörs huruvida det är kommunfullmäktige eller tekniska nämnden som beslutar om dokumentets antagande.

I avsnittet beskrivs att TROMP är ett *tillägg* till Malmö stads översiktsplan gällande planering för framtidens trafik, mobilitet och transporter. Malmö stads översiktsplan har relativt ingående beskrivningar om hur stadens framtida trafik- och transportsystem ska utformas, vilket beskrivs i en av översiktsplanens fem strategier (Trafik). I översiktsplanen beskrivs bland annat att trafiksystemet ska utformas så att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt, att gaturummen ska utformas inte bara för transporter utan även för att vistas i samt ambitionen att utforma ett transportsystem för alla malmöbor, unga som gamla. Det är också en uttalad strategi i översiktsplanen att biltrafikens andel av transporter ska minska. Översiktsplanens strategier är på det sättet väldigt lik TROMPEN:s vision och riktlinjer. Stadskontoret hade önskat ett klagörande kring de två styrdokumentets funktion i relation till varandra och vad det innebär att TROMP är ett tillägg till översiktsplanen. I TROMPEN:s första stycke står "Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över ur de kan omsätta TROMPEN:s riktlinjer i sin verksamhet." Om detta ska vara möjligt behöver det vara tydligt för förvaltningarna när de ska vända sig till TROMP för vägledning eller när de ska vända sig till översiktsplanen (eller annat dokument). Detta är inte fallet nu enligt stadskontoret.

Vidare beskrivs att TROMP *kompletterar* andra styrdokument som till exempel miljöprogram och energistrategi. Ett av fokusområdena i energistrategin är hållbar energi till transporter, och där flera av energistrategins strategier kopplat till fokusområdet handlar om att säkerställa laddinfrastruktur till den förväntade elektrifierade fordonsflottan i Malmös geografi. Stadskontoret ser att TROMP i större utsträckning hade kunnat bidra till en konkretisering av energistrategins mål, bland annat genom fler skrivningar och en tydligare plan för hur frågan om laddinfrastruktur och tillgång till förnybara drivmedel ska realiseras. Mer om detta finns i skrivet i TROMPEN:s riktlinjer, men med tanke på hur viktig frågan är borde detta, enligt stadskontoret, lyftas fram även i dokumentets inledning. Vidare, då trafik- och mobilitet är avgörande för stadens näringsliv ser stadskontoret att även



Näringslivsprogrammet bör vara ett styrdokument som TROMP hänvisar till och kompletterar.

Avsnitt – Vision

En väl förankrad vision är värdefullt verktyg för en stad med ambitionen att bygga framtidens transportsystem. Visionen behöver vara skarp nog för att kunna visa på en gemensam riktning, samtidigt som alla viktiga perspektiv för en stad inkluderas. Stadskontoret ser positivt på visionen i TROMP som är välformulerad och har en tydlig ambition i yteffektivitet, hälsa och goda vistelsemiljöer. Samtidigt är det oklart huruvida visionen i TROMP är ett tillägg eller komplement till de inledande skrivningarna i strategi *Trafik* i Malmö stads översiktsplan. Översiktsplanens skrivningar har några viktiga perspektiv som enligt stadskontoret saknas i TROMP, bland annat Malmös geografiska läge och roll som regional och internationell nod i transportsystemet samt att transportsystemet ska skapa goda förutsättningar för näringslivet och stödja arbetsmarknaden. Översiktsplanen lyfter också vikten av att se på trafikinfrastrukturen utifrån en helhetssyn för att säkerställa en hållbar samhällsutveckling. Om TROMP har ambitionen att komplettera översiktsplanen hade stadskontoret önskat se dessa perspektiv fördjupas och konkretiseras i dokumentet.

Vidare, näringslivet i Malmö är diversifierat och har ofta andra transportbehov än malmöbor och in- och utpendlare, något som stadskontoret bedömer hade kunnat belysas ytterligare i visionen. Stadskontoret ser också det som mycket viktigt att näringslivet inkluderas i framtida revideringar av TROMP och även i det faktiska arbetet att bygga framtidens transportsystem i Malmö.

Avsnitt - Ledord

Det finns en detaljerad definition angående ledorden YTA, HÄLSA & VISTELSE, att dessa är grunden för all trafikplanering och utformning av stadens gaturum. Stadskontorets övergripande bedömning av ledorden är att dessa behöver vidareutvecklas med en helhetssyn över samtliga trafikslag för att ligga i linje med översiktsplanens trafikstrategier. Stadskontoret vill också återigen lyfta näringslivsperspektivet där vår bedömning är att de transportbehov som stadens företagare har inte tillräckligt väl speglas i ledorden

Ledordet hälsa har två perspektiv som båda ska leda till ett hälsosamt transportsystem, dels att få malmöborna att välja en aktiv mobilitet med mer rörelse, dels ett transportsystem med betydligt mindre skadliga utsläpp. Vad gäller det förra uppfattar stadskontoret att det är en fin linje att arbeta mot vad staden bedömer är ett önskvärt transportbeteende utan att för den skull trampa in på individens valmöjligheter och livsstilspreferenser. Är det TROMPEN:s uppgift att få malmöborna mer hälsosamma



eller bör fokus ligga på att säkerställa att det som ska transporteras i staden kan göras så hållbart, effektivt och till en låg kostnad?

Stadskontoret ser vidare att ledorden är begränsade till Malmö stads tätort. Stadskontoret hade önskat en bredare geografisk ansats där Malmös strategiska läge och viktiga funktion i det regionala, nationella och internationella transportsystemet beaktats. Exempelvis saknas Fehmarn Bältförbindelsens påverkan i form av trafikökning vad gäller den mer långväga trafiken på väg och järnväg.

Avsnitt – Mål 2040

I avsnittet beskrivs den önskade färdmedelsfördelningen år 2040 för trafik i Malmö med fokus på persontransporter inom Malmös tätort samt resor till och från Malmö. En övergripande reflektion för avsnittet är att det saknas mål kopplade till det större trafiksystemet regionalt och interregionalt. Stadskontoret hade gärna sett ett resonemang kring hur trafik och mobilitet i Malmö hänger ihop, och påverkas av, utvecklingen i ett större regionalt perspektiv. Detta är särskilt relevant då målbilden är satt till 2040 vilket innebär att Fehmarn Bältförbindelsen har varit i drift i över ett årtionde. Stadskontoret hade också gärna sett att den kommande metron nämns i text med någon form av analys kring dess påverkan på transportsystemets utformning.

Ytterligare ett stort transportprojekt som stadskontoret saknar referenser till är Storstadspaketet, ett projekt som har delar många av de målsättningar och ambitioner som beskrivs i TROMP. Projektet har det uttalade syftet att öka färdmedelsandelarna för gång, cykel och kollektivtrafik samt att minska trängselproblematiken i trafiken. Ambitionen är också att genom projektet skapa attraktivare och stadsmiljöer runt stationer, hållplatser och längs huvudgator vilket också ska öka tryggheten. Även förbättrad pendling till och från kranskommuner såsom Lomma och Kävlinge är en del av satsningarna. En central målsättning i Storstadspaketet är hållbar stadsutveckling vilket inkluderar inte bara infrastruktur utan även bostäder. Bostadsbyggandet ska ske i hållplats- och stationsnära lägen för att på så sätt skapa möjligheter för hållbart resande. Detta, att det hållbara transportsystemet byggs i samklang med bostadsbyggandet, är ett perspektiv som stadskontoret gärna hade sett i TROMP.

Stadskontoret saknar i avsnittet perspektiv utifrån citytunnel och malmöpendeln som båda med fördel hade kunnat lyftas in då dessa är viktiga kollektivtrafikslag för arbetsmarknadspendlingen och besöksnäringen. Kopplat till detta, färdmedelsfördelningen illustreras i figuren av en buss. Stadskontoret hade gärna sett att tåg inkluderas på något sätt då det ger ett mer korrekt perspektiv på kollektivtrafiken i regionen.



I avsnittet beskrivs att godstransporterna ska utvecklas så att de ska fungera i staden. Stadskontoret ser positivt på att även denna del av transportsystemet lyfts fram i målavsnittet, men hade samtidigt önskat att godstransportperspektivet hade fått lite mer utrymme med en fördjupad analys och skarpare målsättningar. Det finns som jämförelse detaljerade skrivningar om stadens godslogistiska strategi i översiktsplanen. Stadskontorets bedömning är att TROMP inte kompletterar eller vidareutvecklar översiktsplanen i detta avseende.

Vad gäller avsnittet om in- och utpendling borde det enligt stadskontoret finnas färskare statistik kring detta än uppgifter från år 2020. Det hade varit intressant med statistik som visar effekten av pandemin på pendlingsmönstren och hurvida Malmöstad och regionen har återhämtat sig från denna. Vidare, stadskontoret delar bilden att det är viktigt att flytta över pendling med bil till pendling med kollektivtrafik, och i viss mån cykel. En välfungerande och robust kollektivtrafik till grannkommunerna är ett krav för att nå detta mål, där stadskontoret gärna hade sett konkreta mål och en plan för hur detta ska säkerställas framöver.

Stadskontoret vill i sammanhanget lyfta fram situationen på ringvägarna som påverkar trafikflödena och möjligheten till in- och utpendling. Inre Ringvägen hanterar generellt högre trafikflöden än Yttre Ringvägen och är ofta överbelastad vilket påverkar framkomligheten och ökar risken för olyckor. I senaste översynen av Inre Ringvägen framgår att trafiken förväntas öka framöver, trots målet i TROMP att minska biltrafiken andel av stadens transporter. Några av anledningarna till detta är utträngning av trafik från centrala delar, nybyggnadsområden i ytterområden och ökad trafik mot Danmark. Öppnandet av Fehmarnbältförbindelsen kommer troligen att öka trafiken på dessa vägar ytterligare. Att Inre Ringvägen numera är fullt utnyttjad under vissa tider på dygnet påverkar dess funktion och roll som avlastningsväg framledes, vilket är något som Malmö stad behöver ta hänsyn i den fortsatta planeringen.

Avsnitt - Riktlinjer för Malmö stad

Riktlinjerna beskrivs som en konkretisering av översiktsplanen. Stadskontorets bedömning är att riktlinjerna snarare är tillägg till och vissa fall en upprepning av översiktsplanens strategier (Trafik). Det innebär inte nödvändigtvis att riktlinjerna är fel, men det finns enligt stadskontoret en otydlighet i hur TROMPEN:s ledord och riktlinjer förhåller sig till översiktsplanens strategier kopplat till trafik, en otydlighet som inte är till gagn för styrning och planeringen av Malmö stads framtida transportsystem.

I riktlinje 5 ser stadskontoret gärna att kommande metro lyfts fram som ett kommande komplement till befintlig ”spårbunden kollektivtrafik under och ovan mark”. Vidare, i riktlinjen konstateras att kollektivtrafiksyttemet ska kompletteras med delningsfordon. Stadskontorets bedömning är att delningsfordon är ett alternativ till bilägande i de fall



bilen inte är nödvändig för individen att dagligen ta sig till och från jobbet (som beskrivet i riktlinje 6). Stadskontoret anser inte att delningsfordon kan ses som ett komplement till kollektivtrafiken eller ett sätt att öka den regionala kapaciteten. Vidare beskrivs i riktlinjen att problematiken med kolonnkörning ska åtgärdas. Stadskontoret saknar en beskrivning av vilka åtgärder som avses och hur de ska implementeras.

I riktlinje 7 hade stadskontoret gärna sett en konkretisering av hur laddinfrastruktur och försörjning av förnybara bränslen för tunga transport och godslogistik ska säkerställas. Vidare, det stadskontorets bedömning att omställningen till en elektrifierad fordonsflotta inte är möjlig om malmöborna enbart är hänvisade till mobilitetshus för laddning. Att bygga laddinfrastruktur i mobilitetshusen är en viktig del i utbyggnaden och bör vara utgångspunkten vid nyproduktion, men Malmö stad och TROMPEN behöver ha en bredare ansats vad gäller laddinfrastruktur som inkluderar alla delar av Malmö. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske utifrån vad som efterfrågas och baserat på malmöbornas olika behov, inte enbart utifrån var staden ser det som önskvärt att placera den. Utgångspunkten bör vara att laddning sker hemma och på natten.

I riktlinje 8 beskrivs hur citylogistik och samordnade godstransporter ska säkerställa ett yteffektivt transportsystem. Stadskontoret vill här addera frågan om hamnens roll i framtidens transportsystem och då i synnerhet godstransporter. Hamnen i Malmö har via Malmö godsbangård järnvägsförbindelse med Södra stambanan och Väst kustbanan norrut och med Kontinentalbanan och Öresunds förbindelsen söderut mot Centraleuropa. Transportsystemet och infrastrukturutvecklingen i Malmö är därför av central betydelse för landets import, export och klimatomställning av transportsektorn, men även utifrån Malmös roll som grön tillväxtmotor i öresundsregionen för både person- och godstrafik. Dessa perspektiv skulle kunna lyftas fram mer i TROMP.

I riktlinje 10 lyfts samverkan fram som en förutsättning att nå stadens transportmål. Stadskontoret delar denna bild, att samverkan är central för god måluppfyllelse. Ur ett näringslivsperspektiv finns det ett stort behov av att öka kunskapen och utvecklingen av Malmö stads inpendlingsmönster och de val av färdmedel som görs kopplat till det. Frågan är viktigt då pendling är central för stadens företagare att kunna tillgodose sina kompetensförsörjningsbehov. Vidare, stadskontoret anser att ordvalet ”utöva påtryckningar” är olyckligt och kan missförstås och där ett alternativt begrepp bör övervägas.

Stadsdirektör

Andreas Norbrant