

# TRAFIK- OCH MOBILITETSPLAN FÖR ETT MER TILLGÄNGLIGT OCH HÅLLBART MALMÖ

MÅL OCH RIKTLINJER TILL 2040

Remissversion juni 2024

## INNEHÅLL

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| Detta är TROMP .....                          | 2  |
| Vision.....                                   | 2  |
| Ledord.....                                   | 3  |
| YTA.....                                      | 3  |
| VISTELSE.....                                 | 3  |
| HÄLSA.....                                    | 3  |
| Mål 2040 .....                                | 4  |
| Mål för Malmöbornas resor .....               | 6  |
| Mål för in- och utpendling .....              | 6  |
| Riktlinjer för Malmö stad .....               | 8  |
| Rådighetsfrågan påverkar måluppfyllelse ..... | 10 |
| Finansiering och genomförande .....           | 11 |
| Uppföljning och revidering .....              | 11 |
| Begreppsförklaring.....                       | 13 |

## Detta är TROMP

Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) anger målbild och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040.

TROMP är ett planerande styrdokument och utgör ett av flera styrande dokument för stadens planering och utveckling. TROMP är ett tillägg till översiktsplanen gällande planering för framtidens trafik, mobilitet och transporter. Den kompletterar också andra styrdokument för staden, till exempel miljöprogram och energistrategi. TROMP lyfter vikten av att jobba långsiktigt med trafiksäkerhet, minskat buller och klimatpåverkan, vilket är självklara delar av ett hållbart transportsystem.

TROMP handlar om behovet av ett helhetstänk där hållbara transporter och resande inte är ett isolerat mål i sig, utan tätt sammankopplat med en effektiv användning av stadens ytor som också ger utrymme för att utveckla attraktiva och trygga vistelseytor och skapa en bra och rättvis stad. TROMP är en viktig pusselbit för att Malmö ska bli en mer tillgänglig, hälsosam och klimatneutral stad. Ett transportsystem i enlighet med TROMP leder till förbättrad rörlighet och tillgänglighet för Malmöborna, vilket bidrar till ökad integration och ekonomisk tillväxt.

Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över hur de kan omsätta TROMP:ens riktlinjer i sin verksamhet.

## Vision

Malmö blir en större och livligare stad, men också en hälsosammare stad med blåa och gröna kvaliteter. En stad med mer plats för vistelse såväl som rörelse och där ljud från människor och stadsliv dominerar ljudbilden. Samtidigt gör tystare fordon och lugnare trafiktempo att Malmöbor och besökare gillar att vistas i staden.

När Malmö växer står människan i staden i fokus. Stadens värdefulla ytor används effektivt och klokt så att fler Malmöbor, verksamheter och besökare kan nyttja staden. Mer Malmö för alla. Transportsystemet är tillgängligt för så många som möjligt – människor, verksamheter och näringsliv – och tar samtidigt så lite utrymme som möjligt i anspråk.

I Malmö ska det vara enkelt att göra hållbara val, för alla. Att nå målen för hållbar och klimatneutral mobilitet bygger på att det finns goda förutsättningar för att välja en hållbar livsstil. Detta klarar inte staden på egen hand. Därför är det viktigt att staden samverkar med och involverar medborgare, arbetsplatser, företag och organisationer på olika nivåer för att tillsammans styra mot målbilden. Vi är alla en del av helheten.

För ett klimatneutralt Malmö måste vi ha fler fordon som drivs av el och förnybara bränslen och i allt högre grad utgörs av delningsbara fordon. Elektrifiering och delningsfordon är nödvändiga delar i ett klimatneutralt Malmö där behovet av att äga bil minskar över tid.

I framtidens Malmö krävs att människor och varor i högre utsträckning kan resa hållbart. Därför planerar vi för morgondagen redan idag och utformar gatunätet för yteffektiva trafikslag och för att få plats med gröna och blåa värden som gagnar människa, natur och klimat. Detta betyder att väg- och parkeringsytor successivt omfördelas och vid behov omregleras till förmån för

yteffektiva färdmedel och förhöjda vistelsekvaliteter. Vi skapar ett transportsystem som ger ett lugnare tempo i trafiken, med färre olyckor och större trygghet. En stad där alla Malmöbor - gammal som ung - kan röra sig och vistas på sina villkor.

Transportsystemet ska vara hälsosamt för människa, stad och klimat. I Malmö prioriterar vi därför de färsätt som kan transportera flest människor eller gods på liten yta, är bra för hälsan och främjar vistelse och verksamhet i staden - det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik samt godstransporter med hög beläggning. Dessa är norm för resande inom såväl som till och från staden.

## Ledord

YTA, VISTELSE OCH HÄLSA är ledord i TROMP. Dessa är grunden för all trafikplanering och utformning av stadens gaturum.

### YTA

Aldrig förr har trycket på stadens ytor varit så stort som nu. Den täta växande staden ska rymma mycket på begränsad yta. Att vi använder våra ytor effektivt och klokt för att varje liten bit av Malmö ska komma till gagn för Malmöbor, verksamheter och besökare är av stor vikt.

Transportsystemet ska transportera så många människor och så mycket gods som möjligt på så liten yta som möjligt. Vi ska säkerställa att kapacitetsstarka, yteffektiva och hållbara transportslag får den plats som den växande staden kräver. Vi omdisponerar ytor så att satsningar på hållbara trafikslag möjliggörs, men också för att skapa andra värden som höjer vistelsekvaliteten i Malmö.

### VISTELSE

I den täta, funktionsblandade och växande staden behöver vi tillgodose behov av vistelse i det offentliga rummet. Omfördelning av trafik och omställning till kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedel kan frigöra plats så att ytorna för vistelse kan bli fler. Självklart tillgodoser vi god tillgänglighet för alla till stadens vistelseytor. En stad där alla Malmöbor - gammal som ung - kan röra sig och vistas på sina villkor bidrar till en mer trygg, jämlik och jämställd stad.

Framöver tänker vi därför lika mycket på vistelse som på rörelse när vi planerar och bygger ut eller bygger om stadens gaturum. Gaturum som inte bara är vackra och vistelsevänliga, utan också trygga och säkra att vistas i.

### HÄLSA

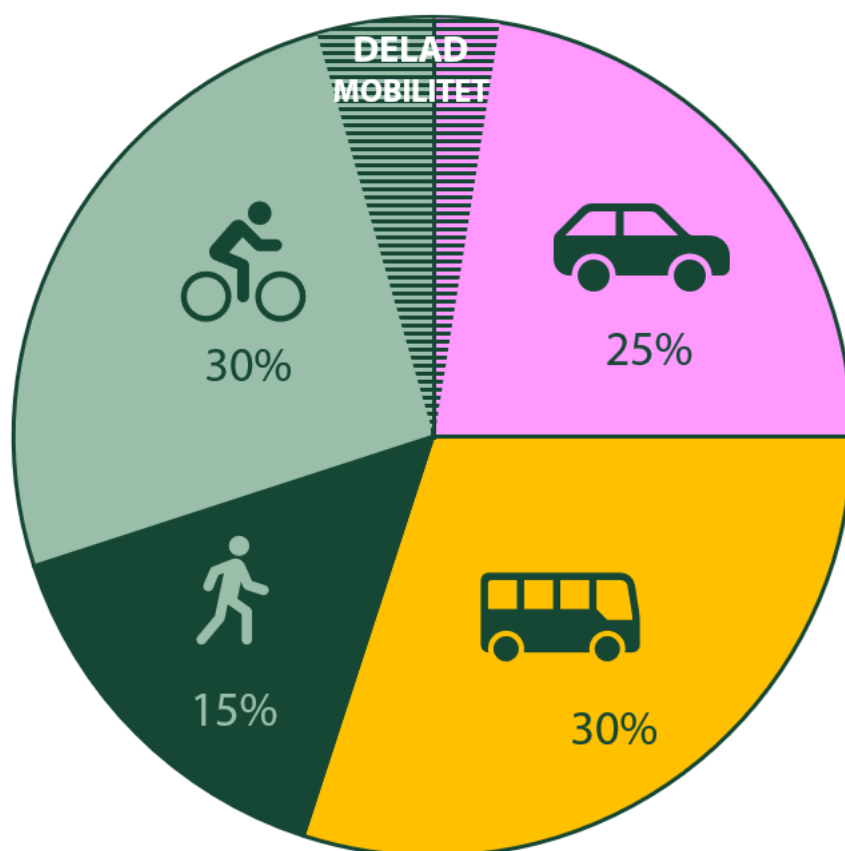
Trafikens föroreningar i form av skadliga utsläpp och buller är ett stort hälsoproblem som orsakar allvarliga sjukdomar och förkortar liv. Ett transportsystem med aktiv mobilitet som bas ger mer rörelse och därmed en mer hälsosam livsstil. En stad där man kan leva utan att äga egen bil, skapar bra förutsättningar för en klimatsmart livsstil. En hälsosam och klimatneutral stad med betydligt mindre utsläpp och skadligt buller gynnar Malmöbornas, stadens och planetens hälsa. På så vis undviks framtida kostnader och staden blir mindre sårbar.

## Mål 2040

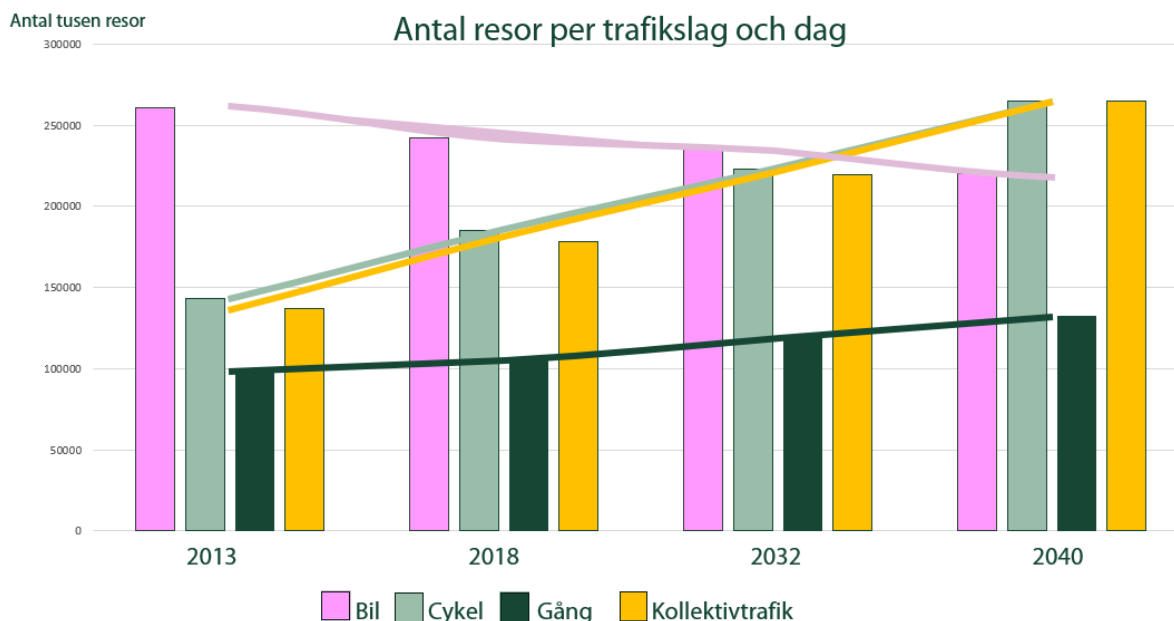
Att jobba mot visionen och i linje med ledorden kräver långsiktiga målsättningar för mobilitet.

I ett växande Malmö behöver tillräcklig kapacitet säkerställas för att främja hållbara trafikslag, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik tillsammans med samordnade och effektiva godstransporter. Därigenom uppnås god mobilitet. Syftet är att utveckla **det yteffektiva resandet** och maximera nyttan av befintlig infrastruktur. Detta bidrar till målsättningar om en förbättrad folkhälsa, ökad trafiksäkerhet, mindre utsläpp, bättre luftkvalitet, minskat buller samt mindre andel hårdgjord yta och ökad andel grönyta. Samtidigt förbereds staden för framtida trender och mobilitetslösningar för hållbara transporter.

För att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning i ett växande Malmö behöver färdmedelsandelarna för hållbar mobilitet öka på bekostnad av biltrafiken. Eftersom all trafiktillväxt fram till 2040 ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik betyder det att som mest 25 procent av Malmöbornas resande sker med bil senast år 2040. Sett till potentialen i stadens olika delar bedöms det som möjligt. Det innebär att trots ökad befolkning ska antalet bilresor 2040 inte överstiga dagens antal. Malmö ska se till att förutsättningar för gång, kollektivtrafik, cykel och delad mobilitet ständigt utvecklas och förbättras, för att tillgodose smart resande i staden utan att äga ett eget fordon. Detta skapar förutsättningar för en mer tillgänglig stad för alla och för att Malmö ska bli en mer socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad.



**Bildtext:** Dimensionerande färdmedelsandelsmål 2040 där max 25 % av Malmöbornas resor ska ske med bil. Resten utgörs av gång 15 %, cykel 30 % och kollektivtrafik 30 %. De skrafferade områdena visar målen för delningsfordon. Minst 15 % av cykelresorna och 10 % av bilresorna ska ske med delningsfordon 2040.



**Bildtext:** Resor per trafikslag och dag (antal tusen resor) över tid med trendlinje. Resandesiffrorna för 2013 och 2018 bygger på resvaneundersökningar och anger faktiskt resande. Resandesiffrorna för 2032 och 2040 är målbaserade och anger målbild för resandeutvecklingen med avseende på färdmedelsfördelning. År 2032 är inget målar i sig, utan anger önskvärd utveckling halvvägs till målar 2040. Målbild för resande 2040 innebär att antal resor med cykel och kollektivtrafik ska fördubblas i jämförelse med 2013, medan antal resor med bil år 2040 ligger något lägre än 2018.

Förändrade färdmedelsandelar fungerar som en indikator på hur väl staden lyckas med en rad övergripande mål i Malmö. Ett trafiksystem med större kapacitet för de hållbara färdslagen skapar möjligheter för ett Malmö mer anpassat efter människan: en grönare, mer jämlik, mer jämställd, och (folk)hälsosam stad för fler. Ett mer attraktivt och klimatsmart Malmö har ett trafiksystem där energiåtgång och utsläpp lokalt och globalt succesivt minskar, vilket också innebär en minskad sårbarhet för Malmö, kopplat till omvärlden.

För att minska trafikens ytbehov ytterligare behövs även mål för delad mobilitet. År 2040 ska därför 80 procent av alla Malmöbor ha tillgång till delningsbil och andra delningsfordon inom 500 meter. Dessutom ska 60 procent av alla Malmöbor ha tillgång till en delningscykel inom 200 meter. År 2040 har Malmö 3 000 delningsbilar. Var tionde bilresa och 15 procent av cykelresorna ska då ske med delad mobilitet.

Den storskaliga och småskaliga hanteringen av gods och avfall ska fungera framåt. Dess behov av yta behöver därmed utvecklas på ett förutsägbart och yteffektivt sätt för att säkerställa att marken kan användas till stadens olika behov. Godstransporterna ska också utvecklas så att de fungerar väl i staden.

## Mål för Malmöbornas resor

TROMP:ens mål för 2040 har brutits ned geografiskt per TROMP-område. Det gör det möjligt att planera och reglera utifrån varje TROMP-områdes mål för färdmedelsandelar. Genom att nå målen i varje område kan vi nå stadens övergripande mål, vilket ger oss ett robust trafiksystem 2040 – trots stadig befolkningstillväxt och belastning. I de centrala delarna av staden finns den största befolkningen men även god tillgång till service och arbetsplatser. Detta skapar särskilt bra förutsättningar för hållbar mobilitet.

| <b>RESOR INOM MALMÖ 2040</b>      |                |                  |                 |                            |
|-----------------------------------|----------------|------------------|-----------------|----------------------------|
|                                   | <b>BIL (%)</b> | <b>CYKEL (%)</b> | <b>GÅNG (%)</b> | <b>KOLLEKTIVTRAFIK (%)</b> |
| <b>Centrum</b>                    | 10 (19)        | 40 (30)          | 25 (24)         | 25 (25)                    |
| <b>Slottsstaden</b>               | 20 (28)        | 40 (32)          | 15 (16)         | 25 (22)                    |
| <b>Västra Hamnen och Nyhamnen</b> | 20 (27)        | 35 (31)          | 15 (15)         | 30 (24)                    |
| <b>Norra Hamnen</b>               | 80             | 10               | 0               | 10                         |
| <b>Kirseberg</b>                  | 25 (38)        | 30 (24)          | 10 (9)          | 35 (28)                    |
| <b>Rosengård /Sorgenfri</b>       | 20 (26)        | 35 (32)          | 10 (10)         | 35 (31)                    |
| <b>Fosie</b>                      | 25 (32)        | 25 (17)          | 10 (14)         | 40 (37)                    |
| <b>Holma/Kroksbäck</b>            | 25 (33)        | 25 (27)          | 15 (10)         | 30 (27)                    |
| <b>Limhamn</b>                    | 35 (52)        | 30 (25)          | 10 (8)          | 25 (14)                    |
| <b>Bunkeflostrand</b>             | 40 (57)        | 15 (9)           | 10 (6)          | 35 (26)                    |
| <b>Hyllie</b>                     | 25 (40)        | 25 (19)          | 15 (7)          | 35 (33)                    |
| <b>Jägersro</b>                   | 25             | 30               | 15              | 30                         |
| <b>Husie</b>                      | 40 (55)        | 25 (21)          | 10 (8)          | 25 (15)                    |
| <b>Oxie</b>                       | 40 (58)        | 15 (5)           | 10 (8)          | 35 (28)                    |
| <b>Tygelsjö</b>                   | 45 (72)        | 10 (5)           | 10 (4)          | 35 (17)                    |
| <b>SUMMA</b>                      | <b>25 (34)</b> | <b>30 (26)</b>   | <b>15 (14)</b>  | <b>30 (25)</b>             |

**Bildtext:** Dimensionerande mål för färdmedelsfördelning i TROMP-områden 2040 avseende huvudresor inom Malmö i procent. Inom parentes visas resultat från resvaneundersökning 2018.

## Mål för in- och utpendling

Som motor i regionen har Malmö stort ansvar och stor påverkan på det regionala resandet. År 2020 arbetspendlade 74 087 personer till Malmö från andra kommuner och 36 910 personer arbetspendlade till andra kommuner från Malmö. In- och utpendlingen är en viktig pusselbit i att klara målen om ett hållbart transportsystem och därför har staden satt upp mål om hållbar pendling och arbetar aktivt för att uppnå dem. Framför allt Europavägarna har stora mängder inpendlare. På dessa sträckor finns stor potential att flytta över pendling med bil till pendling med kollektivtrafik, och i viss mån cykel.





## UTPENDLING FRÅN MALMÖ 2040

| PENDLINGS STRÅK | BIL (%)        | CYKEL (%)    | KOLLEKTIV-TRAFIK (%) | ANDEL AV UTPENDLARE 2040 |
|-----------------|----------------|--------------|----------------------|--------------------------|
| NORDOST         | 30 (41)        | 5 (4)        | 65 (55)              | 47%                      |
| NORR            | 45 (55)        | 5 (5)        | 50 (40)              | 17%                      |
| SYD             | 50 (68)        | 5 (1)        | 45 (31)              | 11%                      |
| BURLÖV          | 40 (51)        | 15 (12)      | 45 (37)              | 10%                      |
| VÅG 11          | 40 (51)        | 10 (7)       | 50 (42)              | 6%                       |
| SYDOST          | 50 (69)        | 5 (4)        | 45 (27)              | 8%                       |
| <b>SUMMA</b>    | <b>40 (50)</b> | <b>5 (4)</b> | <b>55 (45)</b>       | <b>100%</b>              |

**Bildtext:** Dimensionerande mål för utpendlingsstråk 2040 avseende huvudresor från Malmö i procent. Inom parentes visas resultat från resvaneundersökning 2018.

## INPENDLING TILL MALMÖ 2040

| PENDLINGS STRÅK | BIL (%)        | CYKEL (%)    | KOLLEKTIV-TRAFIK (%) | ANDEL AV INPENDLARE 2040 |
|-----------------|----------------|--------------|----------------------|--------------------------|
| NORDOST         | 30 (38)        | 5 (2)        | 65 (60)              | 27%                      |
| NORR            | 35 (49)        | 5 (2)        | 60 (49)              | 24%                      |
| SYD             | 45 (66)        | 5 (1)        | 50 (33)              | 21%                      |
| BURLÖV          | 30 (44)        | 25 (18)      | 45 (38)              | 6%                       |
| VÅG 11          | 45 (59)        | 10 (5)       | 45 (36)              | 9%                       |
| SYDOST          | 45 (65)        | 5 (1)        | 50 (34)              | 13%                      |
| <b>SUMMA</b>    | <b>40 (52)</b> | <b>5 (3)</b> | <b>55 (45)</b>       | <b>100%</b>              |

**Bildtext:** Dimensionerande mål för inpendlingsstråk 2040 avseende huvudresor till Malmö i procent. Inom parentes visas resultat från resvaneundersökning 2018.



# Riktlinjer för Malmö stad

Riktlinjer för TROMP anger de strategiska inriktningar och utvecklingsperspektiv som bedöms vara avgörande under de kommande åren, i syfte att nå mer hållbara och klimatvänliga resor och transporter i staden. Riktlinjerna utgör en konkretisering av översiktsplan och ska vara vägledande för arbetet med planering, utformning och uppföljning av mobilitet och transporter.

## 1. PRIORITERING AV YTOR FÖR HÅLLBARA FÄRDMEDEL OCH VISTELSE SKA ÖKA VISTELSEKVALITETERNA I MALMÖ

Malmö växer och fler människor ska vistas och transportera sig på samma yta. Därför prioriterar vi i Malmö yteffektiva och kapacitetsstarka transportslag som kan transportera så många människor som möjligt på så liten yta som möjligt – det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik, tillsammans med samordnade och effektiva godstransporter.

## 2. AKTIV MOBILITET OCH GODA VISTELSEMILJÖER SKA FÖRBÄTTRA MALMÖBORNAS HÄLSA

Malmöbornas hälsa förbättras genom aktiv mobilitet och goda vistelsemiljöer. Därför omfördelas trafikens ytor och ny infrastruktur byggs som ökar Malmöbornas möjligheter till aktiv mobilitet, det vill säga gång och cykel. När vi omfördelar ytor eller bygger ny infrastruktur för hållbart resande så utformar vi miljöer som är attraktiva att färdas i men också att vistas i.

## 3. MALMÖBORNA SKA KÄNNA SIG SÄKRA OCH TRYGGA I TRAFIKEN

Malmöborna ska känna sig trygga i trafiken. Därför planerar, bygger och reglerar vi Malmö enligt principer för "8 till 80-staden", där barn och äldre känner sig trygga att vistas i staden oavsett ålder och förmåga. Bilars lägre hastighet och förutsägbara miljöer är avgörande för att känna trygghet i trafiken och i gaturummet. Med ett lugnare trafiktempo i fler områden ökar både trygghet och säkerhet. För bättre kunskap och efterlevnad av trafikregler ska Malmö stad samverka med polis och skolor.

## 4. MALMÖ SKA BLI EN ÄNNU BÄTTRE CYKELSTAD

Malmö är en tät och nära stad där avstånd, klimat och topografi ger utmärkta förutsättningar för cykling. Därför satsar Malmö stad på att skapa bättre förutsättningar för cyklister och andra användare av cykelvägarna. När Malmö bygger ut cykelvägnätet görs det i huvudsak längs med huvudgator. Enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan byggs där det kapacitetsmässigt kan motiveras samt där det är meningsfullt utifrån länkens sammanhang i cykelvägnätet. Supercykelstråken, som bland annat ger bättre förutsättningar till längre pendling, byggs ut och skapar i framtiden ett omfattande regionalt cykelvägnät. När antalet cyklister ökar blir det avgörande med förbättringar för ökad kapacitet, ökad säkerhet, minskad trängsel och möjlighet för olika hastigheter.

## 5. KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA BYGGAS UT OCH KOMPLETTERAS

När Malmö växer är kapaciteten för lokalt och regionalt resande i kollektivtrafiken avgörande. När turtätheten inte går att öka och Malmöexpressen inte kan bli längre, krävs andra sätt att skapa mer kapacitet. Därför ska Malmö stad bygga ut och komplettera kollektivtrafiksystemet med delningsfordon samt utreda alternativa busslinjer och spårburen kollektivtrafik under och ovan mark. Kapaciteten i bussnätet ska utnyttjas bättre och problemet med kolonnkörning, det vill säga att bussar på samma linje kör ifatt varandra, ska åtgärdas. Förändrade resvanor, med fler som väljer att gå och cykla i Malmö, ger också mer utrymme i den lokala kollektivtrafiken. Mer kapacitet lokalt är nödvändigt när fler inpendlare ska välja att resa kollektivt i stället för att ta bilen.

## 6. MOBILITETSHUBBAR OCH DELNINGSFORDON SKA UNDERLÄTTA VARDAGEN OCH MINSKA BEHOVET AV EGEN BIL

Malmöbornas tillgänglighet ska öka och behovet av att äga egen bil minska. Därför bygger vi ut trafiksystemet genom ett nät av mobilitetshubbar, med olika slags delningsfordon för olika behov. En majoritet av Malmöborna ska ha nära till en mobilitetshubb med delningsfordon, som bil och cykel. För att skapa plats för mobilitetshubbar och delningsfordon ska gatuparkering på allmän plats och parkeringsplatser i mobilitetshus på tomtmark omvandlas.

## 7. ETT KLIMATNEUTRALT MALMÖ KRÄVER FOSSILFRIA TRANSPORTER

Ett klimatneutralt Malmö kräver fossilfria transporter. Därför ska Malmö stad fullfölja satsningar på 100 procent eldriven kollektivtrafik och laddning för den egna fordonsflottan. För allmänheten och för delningsfordon ska laddning möjliggöras i mobilitetshus och vid mobilitetshubbar där så är möjligt. För att öka takten i omställningen till eldrivna fordon ska staden samverka med byggherrar, tomt- och fastighetsägare och marknadsaktörer så att infrastruktur för laddning och vätgas kan byggas ut på fler platser i staden.

## 8. EFFEKTIV CITYLOGISTIK OCH SAMORDNADE GODSTRANSPORTER ÄR EN DEL AV DET YTEFFEKTIVA TRANSPORTSYSTEMET

I den täta staden behöver godstransporter ske effektivt. Därför ska Malmö stad använda reglering för att styra mot effektiva, tysta och fossilfria varuleveranser, särskilt i den centrala staden. Miljözon är ett exempel på reglering av godstransporter. Genom hög fyllnadsgrad i fordonen och rätt fordon på rätt plats, kan varustransporterna bli mer effektiva. För långväga gods ska Malmö stad utveckla intermodalitet och samspel mellan sjöfart till Malmö hamn och andra hamnar, spårburen godstrafik och tyngre vägtransporter. Det handlar också om att integrera stadens godstrafikflöden med befintliga och framtida verksamhetsområden samt logistiknoder.

## 9. REGLERING ÄR ETT KOSTNADSEFFEKTIVT OCH SNABBT VERKTYG I OMSTÄLLNINGEN TILL ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

I omställningen till ett hållbart transportsystem och i strävan att skapa ytor till fler vistelsevärden är reglering av trafiken ett kostnadseffektivt och snabbt verktyg. Därför ska Malmö stad använda reglering för att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande och hållbara godstransporter. Utbudet av parkering på allmän plats ska minskas kontinuerligt och motsvara den trafik som planeras för 2040, samtidigt som prissättning ska användas för effektivt nyttjande av alla parkeringar. Parallellt ska boendeparkeringarna utökas. Miljözoner, superkvarter, sommargator och cirkulationsplan är andra exempel på regleringar som ger möjlighet att omfördela trafikytor till förmån för hållbara resor och transporter och samtidigt frigöra ytor för andra värden som staden behöver.

## 10. MALMÖS SAMVERKAN MED STADENS INTRESSETER OCH OMVÄRLDEN ÄR EN FÖRUTSÄTTNING FÖR ATT NÅ LÅNGSIKTIGA MÅL FÖR HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Malmö stads samverkan och dialog med intressenter och omvärld är en framgångsfaktor. Därför ska Malmö stad arbeta aktivt med involvering, dialog och kommunikation för att förstärka eller ändra resvanor. Det kan handla om klimatkontrakt med medborgare, företag och arbetsplatser eller insatser för att främja innovativa mobilitetsåtgärder. Samverkan med grannkommuner och regionen är avgörande för att skapa goda förutsättningar för pendling med kollektivtrafik och cykel. Malmö stad ska utifrån sina mål föra en dialog med och utöva påtryckningar gentemot statliga verk och myndigheter med inflytande på transportsystem, teknikutveckling och resmönster. Staden ska också samverka med näringsliv, branschaktörer och forskning för bättre kunskapsunderlag, ökad dialog och för att hitta gemensamma lösningar.

## Rådighetsfrågan påverkar måluppfyllelse

Olika styrmedel på olika nivåer (flernivåstyrning) påverkar möjligheten att nå målen i TROMP. Stadsplaneringsprocessen och vissa styrmedel har Malmö stad stor rådighet över. Andra styrmedel har staden låg rådighet över. Detta påverkar i vilken grad staden kan jobba med flera olika styrmedel samtidigt och därigenom påverka utvecklingen och takten i nödvändiga beteendeförändringar. Flernivåstyrning är också avgörande för att nå mål om utsläppsminskningar från trafiken och för att bli en klimatneutral stad.

Flera olika faktorer påverkar möjligheterna att flytta över resor med privatbil till mer hållbara alternativ, att styra biltrafiken genom regleringar eller att exempelvis omvandla parkering på allmän plats till förmån för mobilitetshubbar, grönska och vistelseytor. Nedan listas några sådana faktorer:

- Lagstiftning som tillåter delningsfordon och laddning på allmän plats (som har inverkan på införandet av mobilitetshubbar)
- Skattesubventionerad bilpendling, samt förmånsregler kopplat till hållbar arbetspendling
- Resurser och prioritering av polisiära insatser inom trafikområdet (till exempel övervakning och beivran av trafikregleringsåtgärder såsom miljözon)

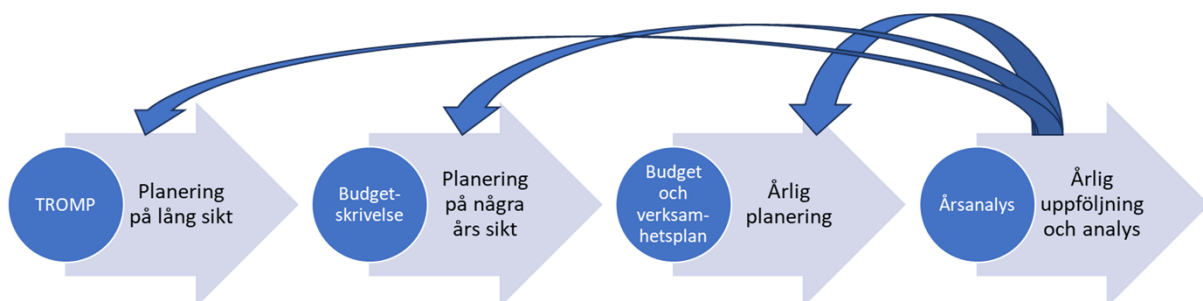
- Prioriteringar och satsningar i nationella och regionala planer och beslut som påverkar resmönster och beteenden i stort, till exempel ökade möjligheter till hållbar arbetspendling

Utifrån rådighetsfrågan är det svårt att fastställa i vilken utsträckning färdmedelsmålen för 2040 skulle kunna ändras till följd av ändrad lagstiftning som rör resande och transporter.

Däremot är det möjligt att se hur målbilden för utbyggnad av mobilitetshubbar och delningsbilar ser ut i fråga om antal och tillgång (se Mål 2040), givet att lagstiftningen medger en sådan utveckling. Tillgång till delningsfordon kan i sin tur långsiktigt bidra till minskat behov av att äga bil, ändrade resvanor samt minska behovet av parkering.

## Finansiering och genomförande

Styrning mot målen är nära kopplat till finansiering. TROMP är ett långsiktigt planerande styrdokument för stadsplanerings- och stadsutvecklingsprocesser och har en direkt koppling till den budgetprocess som styr finansiering av åtgärder i Malmö. Planering och prioritering av åtgärder för att uppnå TROMP:ens mål och inriktningar kommer att ske årligen och beskrivs i respektive ansvarig nämnds budgetskrivelse, nämndsbudget och i förvaltningarnas verksamhetsplaner. För att uppnå TROMP:ens mål krävs ett förvaltningsövergripande arbete.



**Bildtext:** Målstyrd planeringskedja för planering och genomförande av åtgärder.

## Uppföljning och revidering

Uppföljning av TROMP:ens mål och inriktningar sker årligen i tekniska nämndens årsanalys genom indikatorn *Samlad bedömning av utvecklingen av trafiksystemets positiva och negativa konsekvenser*. Årsanalysen utgör underlag till årsredovisning i kommunfullmäktige.

I uppföljningen av TROMP ska också ingå uppföljningen av arbetet med Klimatomställning Malmö (KLOM) med avseende på omställningsområde Mobilitet.

I samband med aktualisering av översiktsplanen bedöms behovet av att revidera TROMP.

Behovet av revidering av TROMP avgörs utifrån:

- inriktning i aktualiserad Översiktsplan
- måluppfyllelse för färdmedelsfördelning 2040 – mäts via resvaneundersökning vart femte år
- bedömning av utvecklingen utifrån respektive riktlinje i TROMP.

## Begreppsförklaring

**8 till 80-staden (8/80 staden):** Huvudtanken med detta stadsplaneringsbegrepp är att om man skapar en stad som är bra för en 8-åring och en 80-åring så blir den staden också bra för alla andra. En sådan stadsplanering utgår från de grupper som är mest utsatta, som har särskilda önskemål och behov beroende på den speciella fas i livet där de befinner sig. De tillhör också de grupper vars röster är svaga i det offentliga samtalet. 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.

**Aktiv mobilitet:** För att stötta människors behov av fysisk aktivitet och rörelse kan vi planera och utforma våra stadsmiljöer så att de möjliggör och bjuder in till aktivitet och rörelse i olika former. Vardagsmobiliteten, alltså att gå och cykla, är central för att fler ska nå Folkhälsomyndighetens rekommendation om att vara fysiskt aktiva i minst 20–40 minuter varje dag. Den fysiska planeringen är ett viktigt verktyg för att främja den aktiva mobiliteten i våra samhällen.

**Cirkulationsplan:** Ett system av enkelriktade gator som minskar genomfartstrafik (med bil) inom en avgränsad del av staden, men där det finns undantag för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Varuleveranser inom området kräver tillstånd och kan endast ske inom vissa tidsfönster. Målet med en cirkulationsplan är att öka framkomligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik och att öka attraktiviteten i staden. Andra nyttor är till exempel bättre luft och färre olyckor.

**Delningsfordon:** Fordon som ingår i en fordonspool och kan delas av flera användare. En fordonspool är en tjänst där registrerade användare kan få åtkomst till och hyra ett delningsfordon under en begränsad tid. Delningsfordon möjliggör resande utan att behöva äga ett fordon.

**Miljözon:** Kommuner kan besluta om att införa miljözonsbestämmelser inom ett avgränsat område som är känsligt för störningar. En miljözon syftar till att skapa en bättre luftkvalitet i staden. Inom miljözonen finns det restriktioner för vissa motorfordon, beroende på ålder och euroklass (fordonets avgasreningsklass). Malmö stad har infört Miljözon klass 1 som gäller för tunga fordon (lastbilar och bussar). Kommuner har möjlighet att införa Miljözon klass 2 som omfattar personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar, samt Miljözon klass 3 där endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon tillåts att köra.

**Mikromobilitet:** Avser en rad små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h och som körs av användaren. Mikromobilitet inkluderar exempelvis cykel och elsparkcykel. Mikromobilitet kan drivas helt av människor, exempelvis cyklar, eller av en elektrisk motor. De kan vara privatägda eller tillgängliga som mobilitetstjänster, exempelvis de elsparkcyklar som kan hyras i flera städer. Den privatägda cykeln är den vanligaste formen av mikromobilitet.

**Mobilitet:** Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. Kan ses som synonymt med rörlighet. En växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart i vardagen och att gods kan transporteras effektivt på stadens villkor.

**Mobilitetshubbar:** Malmö stad vill skapa morgondagens samlingsplatser för gemensamt resande i så kallade mobilitetshubbar. Vi vill samla de tjänster/delningsfordon som finns idag, som hyrcyklar, elsparkcyklar och poolbilar – men även erbjuda nya tjänster och fordon. Detta

kommer att underlätta ett enklare och mer hållbart resande, där mobilitetshubben gör det smidigt att byta transportsätt.

**Mobilitetshus:** Ett mobilitetshus är en anläggning i staden som arbetar med människans behov av rörlighet. Genom olika tjänster och aktiviteter i mobilitetshus kan människors mobilitet och därmed vardagsliv underlättas. Ett parkeringshus som förutom bilparkering har plats för och erbjuder mobilitetstjänster såsom bilpool, cykelpool, cykelparkering, cykelverkstad med mera.

**Mobilitetsåtgärd:** En mobilitetsåtgärd är en åtgärd som ger boende och verksamma incitament och möjligheter att resa på andra sätt än med egen bil. Syftet med mobilitetsåtgärder kopplat till bostäder och verksamheter är att minska efterfrågan på bilplatser.

**Superkvarter:** Idén om superkvarter har sitt ursprung i Barcelona och handlar om att minska och omlokalisera motortrafik i befintlig stadsmiljö och därigenom frigöra ytor för grönska, vistelse och aktivitet. Principen utgår från en rutnätsplan, en stad som är uppbyggd av raka, parallella gator som korsar varandra i vinkel. Ett superkvarter består av tre gånger tre kvarter eller cirka 400 gånger 400 meter. Såväl privatfordon, kollektivtrafik och större cykelleder leds runt superkvarteret, det vill säga genomfartstrafik förbjuds och innanför kvarteret tillåts endast motortrafik som har ärende i området, till exempel leveranser, sophantering och boende, och ska framföras på fotgängares villkor.

**Tillgänglighet:** En övergripande definition av tillgänglighet är: den lätthet med vilken människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället. Tillgänglighet är också ett begrepp som särskilt används för att beskriva hur pass väl en verksamhet, plats eller lokal fungerar för människor med funktionsnedsättning. Begreppet är ett samlingsbegrepp för både fysisk tillgänglighet och användbarhet (t ex information). Används också som ett bredare begrepp för alla gruppers lätthet att nå utbud och aktiviteter (ofta med tidsåtgång som mått). Men hänsyn behöver tas inte bara till funktionsvariationer utan även ålder, kön, kulturell och socioekonomisk status, m.m.

**Trafikarbete:** Betecknar den totala omfattningen av trafik inom ett visst område och under en viss tid. Det avser förflyttningar av själva fordonen och anges i enheten fordonskilometer.

**Transportsystem:** Transportsystemet består av väg, järnväg, sjöfart och flyg som används parallellt för såväl gods- som persontransporter. Trafikslagen har olika fördelar och förutsättningar och används i viss mån för olika syften.

**Tunga transporter:** Tung trafik är ett samlingsnamn för sådana fordon som är tyngre än personbil. Normalt avses lastbil och buss. För att klassas som tunga fordon måste de vara tyngre än 3,5 ton.

**Vistelsevänlig:** En stadsmiljö eller plats i staden som är lätt att nå, upplevs attraktiv och där man gärna vistas. Att platsen upplevs attraktiv kan bero på flera olika faktorer – platsen känns trygg, är lätt att nå, erbjuder god trafiksäkerhet, är vackert utformad, erbjuder svalkande grönska eller vatten, ger utrymme för att mötas och umgås eller leka.