



Datum:  
2024-09-18  
Diarienummer:  
MN-2024-6808

## Yttrande

Tekniska nämnden

### **Förslag till yttrande över remiss om förslag till Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) TN-2020-3149**

Miljönämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) är ett styrdokument för utvecklingen av transport och mobilitet i Malmö. För att säkerställa en hållbar omställning av trafik och mobilitet i Malmö anser miljönämnden att målen i TROMP även bör linjeras tydligare med målen i Malmö stads Miljöprogram för Malmö stad 2021-2030 samt Energistrategi för Malmö 2022–2030. Miljönämnden bedömer att planen annars inte kommer att bidra till uppfyllelse av kommunens klimat- och miljömål.

#### **Yttrande**

Miljönämnden ställer sig positiv till att det finns en tydlig koppling presenterad mellan Malmö stads översiktsplan och trafik- och mobilitetsplan (TROMP). Förutom att vara ett tillägg till översiktsplanen ska dock trafik- och mobilitetsplanen komplettera andra styrdokument som Miljöprogram för Malmö stad och Energistrategi för Malmö 2022-2030. Miljönämnden anser därför att även kopplingen till miljöprogrammet och energistrategin bör stärkas i trafik- och mobilitetsplanen.

Malmö stads arbete med att verka för en hållbar mobilitet och transportsektorns omställning är avgörande för kommunens möjlighet att nå sina högt ställda miljö- och klimatmål. Miljönämnden hade därför velat se att klimat- och miljöfrågorna ges en mer framträdande roll i Malmö stads trafik- och mobilitetsplan genom att Malmös målsättning om att vara en klimatneutral stad till 2030 återspeglas i planens ledord.

I förslaget till TROMP beskrivs en vision för Malmös trafik och mobilitet som tydligt fokuserar på mål för färdmedelsandelar till 2040 och med övergripande mål om exempelvis förbättrad folkhälsa, ökad trafiksäkerhet, mindre utsläpp, bättre luftkvalitet, minskat buller samt mindre andel hårdgjord yta och ökad andel grönyta. För att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning i ett växande Malmö anges att färdmedelsandelar för hållbar mobilitet behöver öka på bekostnad av biltrafiken. Miljönämnden ser positivt på målsättningen om att kommande trafiktillväxt, med hänsyn till ökad befolkning, ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik men efterfrågar en analys om angivna andelsmål är tillräckliga för att Malmö ska nå målsättningen om klimatneutralitet.

Miljönämnden anser att målsättningarna i förslaget till TROMP bör uppdateras baserat på Region Skånes senaste resvaneundersökning som visar att Malmöbornas omställning till hållbar mobilitet går snabbare än förväntat. I planförslaget är exempelvis målet för andelen resor med kollektivtrafiken 30%, medan den senaste resvaneundersökningen visar att resor

med buss och tåg i Malmö redan är 31%. Samma behov av ökad ambitionsnivå gäller för gång och cykling, samt för minskad andel bilresor.

Miljönämnden är positiv till ambitionen om ett övergripande styrdokument som kan gälla över tid. Däremot är planförslaget både av visionär karaktär och samtidigt konkret i några delar. Till exempel anges specifika målvärden för färdmedelsandelar och tillgång till delningsfordon, men miljönämnden saknar målvärden för trafikbuller. Åtgärdsprogram för omgivningsbuller, som är på remiss i en parallell process, beskriver TROMP som ett verktyg för att förbättra ljudmiljön i staden men denna koppling är inte tydlig i föreliggande förslag. Minskat buller är exempel på ett målområde som nämns på flera ställen i remissförslaget men utan att presentera faktiska åtgärder för att påverka bullersituationen i staden och bidra till måluppfyllelsen av miljöprogrammets mål 5 om att hälsofarlig exponering ska ha minskat avsevärt till 2030.

Miljönämnden ser positivt på att förslaget innehåller sifferfatta mål för tillgång till delningsfordon, både avseende antal och avstånd till fordonen, men saknar en beskrivning av nuläget i förhållande till målbilden, exempelvis avseende antal och avstånd till delningsfordon.

Miljönämnden är positiv till att TROMP har ett 2040-perspektiv, men saknar analys som förhåller sig till den prognostiserade ökande trafikmängden som Fehrman Bält-förbindelsen kommer att innebära för Malmö. Ökade transportmängder i samband med minskad kapacitet i järnvägssystemet kan komma att äventyra kapaciteten i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Miljönämnden anser vidare att förslaget saknar en tydlig riktning för tung trafik och näringslivstransporter.

Miljönämnden anser att det är viktigt för Malmös utveckling att TROMP 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. Vidare behöver Öresundsmetron 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.

Miljönämnden anser att cykeln spelar en allt viktigare roll för framtidens hållbara transportsystem, varför det är av vikt att det finns en tydlig riktning för att möjliggöra för cykelns framkomlighet lokalt men även tydliggör kopplingarna till inpendlingsorter regionalt. Miljönämnden vill trycka på vikten av konkreta mål avseende cykeltransporter inom Malmö och till grannkommunerna. Malmö är en kommun med hög inpendling vilket gör det än mer viktigt med möjligheten till integration av olika trafikslag och att TROMP ger förutsättningar för ett sömlöst sammanhängande transportsystem. Samverkan med andra kommuner och Trafikverket i frågor som exempelvis pendlarparkeringar för att möjliggöra för fler att välja kollektivtrafik är också viktigt för att skapa förutsättningar för omställningen.

I remissförslaget beskrivs att en stad där man kan leva utan att äga egen bil skapar bra förutsättningar för en klimatsmart livsstil och miljönämnden ser positivt på att delad mobilitet och andra mobilitetsformer än bil tydligt framgår som det centrala i omställningen. Miljönämnden betonar dock vikten av att TROMP samtidigt beskriver hur resterande bilresor ska hanteras i linje med Malmö stads mål.

I visionen som målas upp i förslaget står det att fler fordon kommer drivas av el och förnybara bränslen. Miljönämnden anser att TROMP även bör beskriva förutsättningarna att försörja dessa fordon med el eller andra förnybara bränslen. I förslaget anges att utbudet av

parkering på allmän plats ska minska, men det framkommer även att upp till 25% av Malmöbornas resande ska ske med bil senast år 2040. Eftersom målbilden i trafik- och mobilitetsplanen trots allt innefattar en stor andel personbilar som transportmedel ser miljönämnden ett stort behov av utökade laddningsmöjligheter, och för många Malmöbor kan laddningen nära hemmet endast ske vid boendeparkering. För att skapa nödvändiga förutsättningar för omställningen av bilresor anser miljönämnden att det kommer krävas utbyggnad av laddinfrastruktur vid boendeparkering i Malmö, särskilt i befintliga bostadsområden där det kan vara långt till närmsta mobilitetshus. Även om miljönämnden ser positivt på att Malmö stad ska samverka med byggherrar, tomt- och fastighetsägare och marknadsaktörer för att laddinfrastruktur ska kunna byggas ut på fler platser i staden, ställer sig nämnden alltså frågande till om det kommer räcka med att laddning möjliggörs i mobilitetshus och vid mobilitetshubbar för att tillgodose allmänhetens behov av laddning. Miljönämnden menar att kommunen sannolikt kommer behöva ta ett större eget ansvar att skapa förutsättningar för transportsektorns omställning, både vad gäller privatbilism och tunga transporter.

För att planera för den utbyggnad av laddinfrastruktur som behövs ser miljönämnden ett behov att utreda vilken kapacitet för laddinfrastruktur och förnybara bränslen, till exempel vätgas, som krävs för att möjliggöra transportsektorns omställning i linje med Malmö stads högt uppsatta mål för klimatomställningen. Med tanke på att det saknas kunskapsunderlag om vilken kapacitet som kommer krävas för att nå stadens mål anser miljönämnden att det blir bakvänt om trafik- och mobilitetsplanen utestänger alternativ. Dessutom är det viktigt att planen är flexibel och anpassningsbar utifrån en snabb teknikutveckling inom området.

I planförslagets avsnitt *Rådighetetsfrågan påverkar måluppfyllelse* anges olika yttre faktorer som begränsar möjligheterna att flytta över resor med privatbil till mer hållbara alternativ i Malmö. En faktor som anges är ”Lagstiftning som tillåter delningsfordon och laddning på allmän plats”. Eftersom det finns flera exempel på att detta förekommer i andra kommuner ifrågasätter miljönämnden att det i praktiken är en faktor där Malmö stads saknar rådighet.

Miljönämnden ser positivt på att uppföljningen av TROMP ska kopplas an till arbetet med Klimatomställning Malmö och omställningsområdet Mobilitet, men anser att uppföljningen av planen även bör kopplas an till miljöprogrammets målområden Ett Malmö med god livsmiljö samt Ett Malmö med rik och frisk natur då de ambitioner som framkommer kopplat till ledorden *Yta* och *Vistelse* har tydliga paralleller med dessa målområden. För att kunna göra denna koppling betonar miljönämnden vikten av att planens målbild är linjerad med miljöprogrammet, samtidigt som det tydliggörs hur målen ska följas upp.

I enlighet med stadens riktlinjer för utformning av styrdokument och planer anser miljönämnden att framtagandet av förslag till TROMP med fördel kunnat ske med mer samverkan mellan berörda nämnder.

Ordförande

.....  
Sofia Hedén  
.....

Nämndsekreterare

.....  
Douglas Truedsson  
.....

