



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-09-19

Vår referens

Erik Ormegard

Utredare

erik.ormegard@malmo.se

Remiss från tekniska nämnden om förslag till Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) MN-2024-6808

Sammanfattning

Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) är ett styrdokument för utvecklingen av transport och mobilitet i Malmö. I förslaget till TROMP beskrivs en vision för Malmös trafik och mobilitet, med ett tydligt fokus på mål för färdmedelsandelar till 2040. 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. Miljöförvaltningen bedömer att planen annars inte kommer att bidra till uppfyllelse av kommunens klimat- och miljömål.

Förslag till beslut

Miljönämnden föreslås besluta

1. Miljönämnden godkänner förvaltningens förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2024-09-19
- Förslag till yttrande, daterad 2024-09-18
- Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö – remissversion juni 2024

Beslutsplanering

24Miljönämndens ordförandeberedning 2024-10-08

Miljönämnden 2024-10-24



Beslutet skickas till

Tekniska nämnden

Ärendet

Tekniska nämnden har översänt förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad till bland annat miljönämnden för samråd. Svar önskas senast 2024-10-30.

Efter samrådet redovisas inkomna synpunkter samt ändringar i en samrådsredogörelse och förslaget justeras utifrån synpunkter. Efter justeringar beslutar tekniska nämnden om att skicka dokumentet till kommunfullmäktige för antagande.

Bakgrund

Den nu gällande trafik- och mobilitetsplan antogs av kommunfullmäktige 2016. När den togs fram beskrevs den som en plan med strategier för hållbar stadsutveckling inom Malmö stad som samlar, tydliggör, konkretiserar och vidareutvecklar de trafikrelaterade mål som fanns i Översiktsplanen ÖP2012 och övriga strategiska dokument inom Malmö stad.

Aktualiseringen av Trafik- och mobilitetsplanen startades genom kommunfullmäktiges budget år 2020 där det framgår att:

För att Malmö fortsatt ska vara offensiv vad gäller hållbart resande påbörjas en revidering av stadens trafik- och mobilitetsplan. I denna sätts målen och strategierna för att få fler Malmöbor att cykla och färdas med kollektivtrafik. Därefter prioriteras och konkretiseras årligen åtgärderna samlat av tekniska nämnden.

Förslag till Trafik och mobilitetsplan

I det remitterade förslaget anges målbild och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040. Planen beskrivs som ett av flera styrande dokument för stadens planering och utveckling och ett tillägg till översiktsplanen för planering av framtidens trafik, mobilitet och transporter. Den ska också komplettera andra styrdokument, som Miljöprogram för Malmö stad 2021-2030 och Energistrategi för Malmö 2022-2030, och vara en viktig pusselbit för att Malmö ska bli en mer tillgänglig, hälsosam och klimatneutral stad.



I förslaget till TROMP beskrivs en vision för Malmö som en mer trafiksäker, tystare och hälso-sammare stad med ökad tillgänglighet och mer plats för vistelse. Fler fordon drivs av el och förnyelsebara bränslen och transportsystemet har hög kapacitet samtidigt som det är yteffektivt. Gång, cykel och kollektivtrafik samt godstransporter med hög beläggning är norm för resandet.

”Yta”, ”vistelse” och ”hälsa” har valts ut som ledord som ska utgöra grunden för all trafikplanering och utformning av stadens gaturum.

I kapitlet ”Mål 2040” beskrivs siffrersatta mål för färdmedelsandelar till 2040, inklusive mål om resandet med delningsfordon. All trafiktillväxt fram till 2040 ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, vilket betyder att som mest 25 procent av Malmöbornas resande sker med bil senast år 2040. Resten utgörs av 15 procent gång, 30 procent cykel och 30 procent kollektivtrafik. Minst 15 procent av cykelresorna och 10 procent av bilresorna ska ske med delningsfordon 2040. Färdmedelsandelarna för hållbar mobilitet ska alltså öka på bekostnad av biltrafiken. Planen innehåller även övergripande mål om exempelvis förbättrad folkhälsa, ökad trafiksäkerhet, mindre utsläpp, bättre luftkvalitet, minskat buller samt mindre andel hårdgjord yta och ökad andel grönyta.

I förslaget anges att utbudet av parkering på allmän plats ska minska och kostnaden öka i linje med önskad fördelning av trafik. Laddning för allmänhetens elfordon ska kunna ske i mobilitetshubbar och i mobilitetshus och Malmö stad ska samverka med byggherrar, tomt- och fastighetsägare och marknadsaktörer för att laddinfrastruktur kan byggas ut på fler platser i staden. Vidare ska uppföljningen av planen kopplas an till arbetet med Klimatomställning Malmö och omställningsområdet Mobilitet.

Konsekvensbeskrivning

Bland de handlingar som har remitterats till miljönämnden saknas en konsekvensbeskrivning som analyserar ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter av förslaget.

Miljöförvaltningens bedömning

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. Trafik- och mobilitetsplanens mål och ambitioner har tydliga paralleller till alla tre målområden i miljöprogrammet och miljöförvaltningen anser därför att kopplingen till miljöprogrammet bör stärkas i planen. Likaså anser förvaltningen att kopplingen till Energistrategi för Malmö 2022-2030 bör stärkas och att målen i Trafik- och mobilitetsplanen bör linjeras tydligare med målen i energistrategin.

För att möjliggöra transportsektorns omställning (både vad gäller privatbilism och tunga transporter) och nå Malmö stads mål för klimatomställningen ser förvaltningen ett stort behov av utökade laddningsmöjligheter och ställer sig frågande till föreslagen riktning om att allmänhetens behov av laddning kommer kunna tillgodoses genom att laddning möjliggörs i mobilitetshus och vid mobilitetshubbar. Miljöförvaltningen anser att frågan om vilken kapacitet för laddinfrastruktur och förnybara bränslen som kommer krävas behöver utredas före avvägningar görs om kommunens roll i utbyggnaden av laddinfrastruktur och förnybara bränslen.

Miljöförvaltningen anser vidare att det finns ett behov av en ökad ambitionsnivå i Trafik och mobilitetsplanens mål. Exempelvis visar Region Skånes senaste resvaneundersökning att resor med buss och tåg i Malmö redan är 31 procent. Samma behov av ökad ambitionsnivå gäller för gång och cykling, samt för minskad andel bilresor. Förvaltningen hade även velat se mer fokus på cykelns framkomlighet och konkreta mål avseende cykeltransporter inom Malmö och till grannkommunerna. Förslaget saknar också strategier och målvärden för minskat buller trots att detta är ett målområde som nämns på flera ställen i planen och Åtgärdsprogram för omgivningsbuller, som är på remiss i en parallell process, beskriver Trafik- och mobilitetsplanen som ett verktyg för att förbättra ljudmiljön i staden.

Miljöförvaltningen anser också att förslaget saknar en tydlig riktning för tung trafik och näringslivstransporter och för Malmös roll som urban nod i ett internationellt perspektiv. Som exempel kan nämnas hur planen förhåller sig till den prognostiserade ökande trafikmängden som Fehrman Bält-förbindelsen kommer att innebära för Malmö, Öresundsmetrons införsel och planerade satsningar relaterat till det europeiska transportnätet (TEN-T).



Förvaltningen presenterar fler synpunkter och utvecklade resonemang i förslaget till yttrande.

Ansvariga

Rebecka Persson
Miljödirektör

Sofie Holmkvist
Avdelningschef
Miljöstrategiska avdelningen