



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2026-06-17 kl 13:00
Plats	Sessionssalen, Rådhuset
Utses att justera	Sara Wettergren (L), 130-139, 141-169, Janne Grönholm (MP), 140 Farishta Sulaiman (M)
Justeringen	2026-06-30
Protokollet omfattar	§153

Underskrifter Sekreterare

.....
Daniel Svartek

Ordförande

.....
Carina Nilsson (S),
130-136, 141-169

.....
Björn Gudmundsson
(S), 137-140

Justerande

.....
Sara Wettergren (L),
130-139, 141-169,
Janne Grönholm (MP),
140

.....
Farishta Sulaiman (M)

Beslutande ledamöter

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S)
Farishta Sulaiman (M)
Magnus Olsson (SD)
Nina Jakku (V)
Andréas Schönström (S)
John Roslund (-)
Rickard Åhman Persson (SD)
Anders Rubin (S)
Roko Kursar (L)
Nicola Rabi (M)
Carina Nilsson (S) (Ordförande)
Kay Wictorin (C)
Lars-Johan Hallgren (SD)
Sedat Arif (S)
Anja Nordberg Sonesson (M) (Andre vice ordförande)
Sofia Hedén (S)
Anders Pripp (SD)
Mubarik Abdirahman (S)
Stefana Hoti (MP)
Helena Nanne (M)
Bengt-Göran Svensson (S)
Sadiye Altundal (V)
Håkan Fäldt (M)
Olga Krivtsova (S)
Jacqueline Maly (SD)
Juan-Tadeo Espitia (S)
Anders Skans (V)
Shler Bradostin (S)
Haqvin Svensson (M)
Björn Gudmundsson (S) (Vice ordförande)
Surra Al Sakban (MP)
Sanna Axelsson (S)
Lisa Stolpe (V)
Malin Ahlström (M)
Håkan Ask (SD)
Arwin Sohrabi Nejad (S)
Sara Wettergren (L)
Christina Wessling (S)
Linda Obiedzinski (M)
Anfal Mahdi (V)
Lisbeth Persson Ekström (SD)
Jan Olsson (S)
Helena Grahm (M)
Susanne Jönsson (S)
Anders Andersson (V)
Dündar Güngör (S)
Anders Olin (SD)
Janne Grönholm (MP)
Albin Schyllert (M)
Hanna Sandberg (S) ersätter Frida Trollmyr (S)
Anders Nilsson (S) ersätter Amani Loubani (S)
Ingrid Gunnarson (M) ersätter Tony Rahm (M)

Mats Brogren (M) ersätter John Eklöf (M)
Jenny Bengtsson (SD) ersätter Michael Hård af Segerstad (SD)
Stefan Claesson (SD) ersätter Jörgen Grubb (SD)
Tobias Petersson (V) ersätter Boel Pettersson (V)
Birgitta Ehlin (V) ersätter Carin Gustafsson (V)
Kerstin Håkansson (V) ersätter Showan Shattak (V)
Erik Hammarström (MP) ersätter Mohamed Yassin (MP)
Eva Bertz (L) ersätter Linda Eklund (L)
Martin Molin (C) ersätter Anton Sauer (C)

Ej tjänstgörande ersättare

Nadjam-Ud-Din Malik (S)
Marie Tanndal (S)
Peter Johansson (S)
Amanda Johannesson (S)
Shaip Morina (S)
Sven-Erik Rasmusson (S)
Neziya Rahman (S)
Darko Simic (M)
Petra Lundgren (-)
Danica Srnic (M)
Nichlas Holmgren Gellersten (SD)
Patrick Angelin (SD)
Ana Maria Stuparich-Clementi (V)
Joel Laguna Ascacivar (L)
Ewa Langerbeck (C)

Övriga närvarande

Daniel Svartek (stadsjurist)
Martin Ljungberg (nämndsekreterare)
Nicklas Löfström (nämndsekreterare)
Isabelle Henningsson (nämndsekreterare)

§ 153 Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad

STK-2026-300

Sammanfattning

Tekniska nämnden har godkänt förslag till ny trafik- och mobilitetsplan och skickat den till kommunfullmäktige för antagande. Förslag till trafik- och mobilitetsplan anger mål och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. Kommunfullmäktige antar ”Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö - Mål och riktlinjer till 2040”.
2. Kommunfullmäktige upphäver ”Trafik- och mobilitetsplan För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö ”, antagen 2016.
3. Kommunfullmäktige ger tekniska nämnden i uppdrag att ta fram förslag till styrdokument för godstransporter som hanterar näringslivets transportbehov och Malmös roll i det regionala, nationella och internationella transportsystemet senast till den 31 december 2027.
4. Kommunfullmäktige beslutar om tillägg på sidan 20 i punkt 5 enligt följande:

Därför ska Malmö stad bygga ut och komplettera kollektivtrafiksystemet med delningsfordon, utreda alternativa busslinjer samt spårburen kollektivtrafik under och ovan mark, som kan ansluta till en framtida öresundsmetro.

Yrkanden

Andréas Schönström (S), Stefana Hoti (MP), Ewa Bertz (L) och Martin Molin (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Håkan Fäldt (M) och Anders Pripp (SD) yrkar avslag på kommunstyrelsens förslag.

Tobias Petersson (V) yrkar att målen för 2040 ändras till följande

- Bil, 17%
- Cykel, 32%
- Kollektivtrafik, 38%
- Gång, 13%.

Stefana Hoti (MP) och Ewa Bertz (L) yrkar avslag på Tobias Peterssons ändringsyrkanden.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först Tobias Peterssons ändringsyrkanden under proposition, bifall mot avslag, och finner att kommunfullmäktige beslutat att avslå avslagit ändringsyrkandena.

Ordföranden ställer sedan kommunstyrelsens förslag under proposition, bifall mot avslag, och finner att kommunfullmäktige beslutat i enlighet med kommunstyrelsens förslag.

Reservationer och särskilda yttranden

Mot kommunfullmäktiges beslut anmäler Håkan Fäldt (M) reservation, som samtliga ledamöter i Moderaterna ställer sig bakom.

Mot kommunfullmäktiges beslut anmäler Anders Skans (V) reservation, som samtliga ledamöter i Vänsterpartiet ställer sig bakom.

Mot kommunfullmäktiges beslut anmäler Magnus Olsson (SD) reservation, som samtliga ledamöter i Sverigedemokraterna ställer sig bakom.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut KS 260506 §192 Reservation (M), (V), (SD) Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad
- Förslag till beslut KSAU 260427 §289 Skriftlig reservation (M) Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad
- Kommunledningens förslag till beslut KSAU 260427 - Trafik- och mobilitetsplanen
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 260427 Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad
- Tekniska nämnden beslut 260127 § 17 Reservation (M), (SD) och (V) och Särskilt yttrande (C)
- Förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad
- Remissredogörelse
- Trafik- och mobilitetsplan för Malmö, antagen 2016
- Beslut fritidsnämnden över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-35.1) (0)
- Beslut från arbetsmarknads- och socialnämnden_2024-09-27 avseende Remiss - Trafik- och mobilitetsplan för Malmö - samr(TN-2020
- Beslut från servicenämnden 241022 § 87 remiss Trafik- och mobilitetsplan (TROMP)(TN-2020-3149-37.3)
- Beslut miljönämnden 2024-10-24 § 166 Trafik- och mobilitetsplan(TN-2020-3149-38.2)
- Funktionsstödsnämnden beslut gällande - Yttrande samråd TROMP (TN-2020-3149-39.1) (0)
- Funktionsstödsnämndens yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-32.1)
- Förskolenämndens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-34.2) (0)
- Förskolenämndens yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-34.3)
- Grundskolenämndens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-29.1)
- Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-25)
- Stadsbyggnadsnämndens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-28.1)
- Kulturförvaltningens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-40.1)
- Kulturförvaltningens yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-40.2)
- Malmö centrala pensionärsråd yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP (TN-2020-3149-19.1)

- Parkering Malmö yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP (TN-2020-3149-20.2)
- Yttrande samråd TROMP Dnr TN-2020-3149



Tjänsteskrivelse

Datum

2026-03-13

Vår referens

Johanna Kaaman

Utvecklingssamordnare

johanna.kaaman@malmo.se

Trafik och mobilitetsplan för Malmö stad STK-2026-300

Sammanfattning

Tekniska nämnden har godkänt förslag till ny trafik- och mobilitetsplan och skickat den till kommunfullmäktige för antagande. Förslag till trafik- och mobilitetsplan anger mål och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta

1. Kommunfullmäktige antar ”Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö - Mål och riktlinjer till 2040”.
2. Kommunfullmäktige upphäver ”Trafik- och mobilitetsplan För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö ”, antagen 2016.
3. Kommunfullmäktige ger tekniska nämnden i uppdrag att ta fram förslag till styrdokument för godstransporter som hanterar näringslivets transportbehov och Malmös roll i det regionala, nationella och internationella transportsystemet senast till den 31 december 2027.

Beslutsunderlag

- Tekniska nämnden beslut 260127 § 17 Reservation (M), (SD) och (V) och Särskilt yttrande (C)
- Förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad
- Tjänsteskrivelse fastighets- och gatukontoret
- Remissredogörelse
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 260427 Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad
- Trafik- och mobilitetsplan för Malmö, antagen 2016
- Yttrande samråd TROMP Dnr TN-2020-3149



- Stadsbyggnadsnämndens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-28.1)
- Parkering Malmö yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP (TN-2020-3149-20.2)
- Malmö centrala pensionärsråd yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP (TN-2020-3149-19.1)
- Kulturförvaltningens yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-40.2)
- Kulturförvaltningens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-40.1)
- Gymnasie- och vuxenutbildningsförvaltningen yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-25)
- Grundskolenämndens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-29.1)
- Förskolenämndens yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-34.3)
- Förskolenämndens beslut över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-34.2) (0)
- Funktionsstödsnämndens yttrande över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-32.1)
- Funktionsstödsnämnden beslut gällande - Yttrande samråd TROMP (TN-2020-3149-39.1) (0)
- Beslut miljönämnden 2024-10-24 § 166 Trafik- och mobilitetsplan(TN-2020-3149-38.2)
- Beslut från servicenämnden 241022 § 87 remiss Trafik- och mobilitetsplan (TROMP)(TN-2020-3149-37.3)
- Beslut från arbetsmarknads- och socialnämnden_2024-09-27 avseende Remiss - Trafik- och mobilitetsplan för Malmö - samr(TN-2020
- Beslut fritidsnämnden över Trafik och mobilitetsplan för Malmö TROMP(TN-2020-3149-35.1) (0)

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2026-04-27

Kommunstyrelsen 2026-05-06

Kommunfullmäktige 2026-06-17

Beslutet skickas till

Arbetsmarknads- och socialnämnden

Fritidsnämnden



Miljönämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Tekniska nämnden
Parkering Malmö
Stadskontoret, omvärld- och näringslivsavdelningen
Stadskontorets handläggare

Ärendet

Gällande trafik- och mobilitetsplan för Malmö från 2016

Malmö stads gällande trafik- och mobilitetsplan (TROMP) beslutades i kommunfullmäktige den 3 mars 2016. Trafik- och mobilitetsplanen syftade till att ta ett helhetsgrepp om kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån alla hållbarhetsaspekter. I trafik- och mobilitetsplanen från 2016 ingick mål om färdmedelsfördelning med målåret 2030. För att uppnå målen listades ett antal åtgärder som skulle genomföras.

Förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö

I kommunfullmäktiges budget för 2020 fick tekniska nämnden i uppdrag att revidera trafik- och mobilitetsplanen. Tekniska nämnden antog den 26 maj 2021 en uppdragsbeskrivning. Enligt uppdragsbeskrivningen ska trafik- och mobilitetsplanen vara ett tydligare beslutsunderlag där fokus ligger på riktlinjer och mål som ger underlag till beslut.

Tekniska nämnden beslutade att förslag till reviderad trafik- och mobilitetsplan skulle skickas på remiss internt och externt. Remissen pågick mellan juni och oktober 2024 och 25 svar kom in. Generellt såg de svarande positivt på TROMP som styrdokument för att styra mot ett mer hållbart transportsystem och därigenom bidra till att nå flera av stadens mål. Vissa instanser framförde att man inte är överens om specifika delar av innehållet i TROMP, se bifogad remissredogörelse samt respektive nämnds och bolags protokollsutdrag

Tillägg som gjorts i TROMP efter remissen rör Öresundsmetron, regionalt perspektiv, barnkonsekvensanalys, förtydligande om ansvar och genomförande samt tydliggörande vikten av social hållbarhet. Trafik- och mobilitetsplanen justerades också efter samrådet utifrån resultaten från resvaneundersökningen (RVU) för Skåne som gjordes 2023 blev tillgängliga i oktober 2024 (för Malmöbornas resor) och i januari 2025 (för regionala resor). Resvaneundersökningen genomförs vart femte år av Region Skåne, de skånska kommunerna och Trafikverket och visar hur invånarna reser. Resvaneundersökningen 2023 visade att färdmedelsmålen för 2030 i den gällande TROMP från 2016 delvis redan är uppnådda. I gällande TROMP var målet för malmöbornas resor 2030 30% cykel, 25% kollektivtrafik, 30% bil och 15% gång. RVU 2023 visade att 27% av resorna skedde med cykel, 31% med kollektivtrafik, 30% med bil och 11% gång.



Förslag till ny trafik- och mobilitetsplan

Förslaget till ny trafik- och mobilitetsplan har kortats ner jämfört med gällande TROMP. Förslaget till ny TROMP anger mål och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transporter och resandemönster. Förslaget innehåller färdmedelsmål för 2040 för resor inom Malmö (även nedbrutna på 15 geografiska områden i kommunen) samt färdmedelsmål för in- och utpendling. Tekniska nämnden har bedömt att målåret 2030 i gällande TROMP ligger för nära i tiden och att målåret därför bör vara 2040, vilket överensstämmer med gällande översiktsplan (ÖP 2023). Tekniska nämnden framför att färdmedelsmålen utgår från befintlig yta i staden som inte ger utrymme för trafiktillväxt med bil när stadens befolkning växer, särskilt utifrån perspektivet att ytor behövs omprioriteras för att möjliggöra att en majoritet av resorna 2040 ska kunna ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Tekniska nämnden framför att val av åtgärder inte ingår i trafik- och mobilitetsplanen utan görs i den ordinarie budgetprocessen. Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över hur de kan omsätta trafik- och mobilitetsplanens riktlinjer i sin verksamhet och koppla till budgetarbetet. 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.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret informerar om att under framtagandet av Trafik- och mobilitetsplanen har förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) reviderats. I förordningen ingår krav på att för varje utpekad urban knutpunkt, anta och övervaka en plan för hållbar mobilitet i städer, en så kallad Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) senast den 31 december 2027. Malmö ingår i TEN-T-nätet och är en sådan utpekad urban knutpunkt som omfattas av kravet. Trafik- och mobilitetsplanen är tänkt att fungera som en SUMP.

Under remisstiden av förslag till TROMP har stadskontoret efterfrågat ett större fokus på godstransporter och näringslivets transportbehov samt på Malmös roll som nod i transportsystemet. Stadskontoret hade därför önskat att detta tydligare återspeglades i förslaget till ny trafik- och mobilitetsplan. Samtidigt kan stadskontoret konstatera att det finns ett behov att anta nya färdmedelsmål då nuvarande mål i gällande TROMP delvis redan uppnåtts. Stadskontoret föreslår därför att förslag till trafik- och mobilitetsplan prövas av kommunfullmäktige men även att tekniska nämnden ges i uppdrag att ta fram ett förslag till styrdokument för godstransporter som hanterar näringslivets transportbehov och Malmös roll i det regionala, nationella och internationella transportsystemet. Stadskontoret föreslår att styrdokumentet återrapporteras till



kommunfullmäktige senast den 31 december 2027. När nästa trafik- och mobilitetsplan tas fram ska gods- och näringslivets transportbehov ingå.

Stadskontoret vill också uppmärksamma att TROMPens scenarier (A och B) som framgår på sidan 15 i planen, kommer att kräva stora ekonomiska investeringar och åtaganden från flera olika aktörer förutom Malmö stad. För båda scenarierna krävs troligtvis även trängselavgifter för att minska bilanvändandet. Dessutom krävs lagförändringar, beslut från andra myndigheter och beteendeförändringar.

Stadskontoret vill därför påtala att Malmö stad som ensam aktör inte själv har den rådighet som krävs för att nå målen som helhet utan är beroende av andra aktörer.

Stadskontoret har begärt att få ta del av nämndernas protokollsutdrag där det framgår om det finns eventuella reservationer eller särskilda yttranden. Dessa är bilagda ärendet.

Ansvariga

Isabelle Henningsson Nämndsekreterare

Micael Nord Näringslivsdirektör

Andreas Norbrant Stadsdirektör

Trafik- och mobilitetsplan

För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö

MÅL OCH RIKTLINJER TILL 2040





Malmö stad

STYRDOKUMENT

Dokumentets namn:
Trafik- och mobilitetsplan
– Mål och riktlinjer till 2040

Diarienummer:
KF-XXX

Typ av dokument:
Mål och riktlinjer

Version: 1.0

Beslutad av:
Kommunfullmäktige

Datum för beslut:
2026-XX-XX

Framtagen av:
Andreas Nordin och Björn Wickenberg,
Mobilitetsenheten

Organisation/område
Fastighets- & gatukontoret

Ansvarig chef/-er:
Pernilla von Strokirch,
Chef Mobilitetsenheten

Följs upp:
Årligen

Ansvarig för uppföljning/revidering:
Fastighets- & gatukontoret

Innehållsförteckning

Detta är TROMP	4
Vision	7
Ledord	8
Mål 2040	10
För en yteffektiv, hälsosam och klimatneutral stad	10
Tillgång till delad mobilitet	12
Yteffektiva godstransporter	12
Nedbrutna mål för Malmöbornas resor	13
Mål för in- och utpendling	15
Riktlinjer för Malmö stad	18
Rådighetsfrågan påverkar måluppfyllelse	22
Finansiering och genomförande	24
Uppföljning och revidering	26
Barnkonsekvensanalys	28
Begreppsförklaring	30

Detta är TROMP



Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) anger mål 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 konkretiserar översiktsplanen gällande planering för framtidens trafik, mobilitet och transporter, samt kompletterar andra styrdokument för staden, till exempel miljöprogram och energistrategi. TROMP lyfter också vikten av att jobba långsiktigt med trafiksäkerhet, minskat buller och klimatpåverkan – dessa 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 vistelsezoner 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 alla malmöbor, vilket underlättar för ökad integration och ekonomisk tillväxt och därigenom bidrar till ett mer socialt hållbart och sammanlänkat Malmö.

Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över hur de kan omsätta TROMP:ens mål och riktlinjer i sin verksamhet och koppla till budgetarbetet. En stor del av genomförandet av TROMP faller på tekniska nämndens ansvar, i samverkan med förvaltningar och bolag med ansvar för stadens planering och utbyggnad. För övriga förvaltningar och bolag som inte ansvarar för trafikens planering och styrning handlar det i huvudsak om att förhålla sig till målbild och riktlinjer utifrån sitt grunduppdrag.

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. Hållbar tillgänglighet gör det möjligt för alla att ta del av stadens utbud oavsett var man bor - dels genom utbyggd kollektivtrafik och bättre tillgång till delningsfordon, dels genom att fortsätta planera och bygga den nära, täta och blandade staden som gör cykel- och gångresor till ett naturligt val för fler malmöbor. Mer jämlik tillgänglighet skapar på så sätt bättre förutsättningar för en tryggare, mer jämlik och jämställd stad. Det är så planering av mobilitet i staden leder till ökad social hållbarhet. Transportsystemet är tillgängligt för så många som möjligt -människor, verksamheter och näringsliv- och tar samtidigt så lite utrymme som möjligt i anspråk.

Gångresor blir en nyckelkomponent i framtidens hållbara och flexibla transportsystem. När allt fler människor använder kollektivtrafik, delningsfordon och samåker ökar det kombinerade resandet och behovet av parkering kan minska. Det innebär att fler människor kommer att gå kortare sträckor som en del av sin totala resa. Det kan handla om att gå till en busshållplats, en cykelpool eller en bil som delas via en app eller privat. Dessa delresor till fots är avgörande för att hela reskedjan ska fungera smidigt. Ett hållbart transportsystem bygger därför på att det skapas fler trygga och gångvänliga miljöer i hela staden, och att dessa är integrerade med kollektivtrafikens knutpunkter och olika delningslösningar.

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, näringsliv, kultur och föreningsliv på olika nivåer för att tillsammans styra mot målbilden. Vi är alla en del av helheten.

Regional samverkan är lika viktig. Malmöns utveckling har inverkan på regionen och likaså har regionens utveckling stor påverkan på Malmö. För att Malmö ska nå sina mål krävs en utveckling mot mer hållbart resande i hela regionen, framför allt genom stärkt kapacitet i kollektivtrafiken och att tågtrafiken går som planerat. Infrastruktursatsningar med stor påverkan är fyrspårsutbyggnad mellan Lund och Hässleholm, samt kapacitetsförstärkningar i anslutning till Malmö C. På lång sikt är Öresundsmetron en strategisk grön satsning för ökad kapacitet och tillförlitlighet i kollektivtrafiksystemet, både över Öresund och på sikt för den lokala och regionala trafiken. Fehrman-Bält-förbindelsen innebär en särskild utmaning, i och med ökade trafikmängder och transittrafik som belastar Yttre Ringvägen.

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 och transporteras hållbart. Gatunätet utformas för yteffektiva trafikslag och ger samtidigt plats för gröna och blå värden som gagnar människa, natur och klimat. Väg- och parkeringsytor omfördelas successivt och omregleras vid behov 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 färdssätt 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 och transporter, 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. Hälsa handlar också om en trafiksäker stad, och att ingen dör eller skadas allvarligt i trafiken. 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 bli mindre sårbar.

Mål 2040

Fotograf: Pierre Ekman, Omvärld & Näringsliv, Malmö stad

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, och därigenom uppnå god mobilitet. Detta genom att utveckla **det yteffektiva resandet** och maximera nyttan av befintlig infrastruktur och då även bidra till målsättningar om en förbättrad folkhälsa, ökad trafiksäkerhet, mindre utsläpp, bättre luftkvalitet, minskat buller samt mindre andel hårdgjord yta och ökad andel grönyta. Och samtidigt förbereda staden för framtida trender och mobilitetslösningar för hållbara transporter som också inkluderar delad mobilitet.

FÖR EN YTEFFEKTIV, HÄLSOSAM OCH KLIMATNEUTRAL STAD

De förändringar som krävs för att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning i ett växande Malmö är att färdmedelsandelarna för hållbar mobilitet samt delad mobilitet måste öka. Samtidigt måste andelen resor med egen bil minska. Eftersom all trafiktillväxt fram till 2040 ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik betyder det att som mest 23% av Malmöbornas resande sker med bil senast år 2040. I bilandelen 23% är utgångspunkten att 3%-enheter utgörs av resor med fossilfria delningsbilar år 2040 vilket motsvarar ungefär var tionde bilresa. Sett till potentialen i stadens olika delar bedöms det som möjligt om delad mobilitet prioriteras. Detta innebär att antalet bilresor 2040 då minskar något trots ökad befolkning. På motsvarande sätt gäller att cykelandelen om 30% inkluderar 4% delningscyklar (inklusive elsparkcyklar) i cykelstaden Malmö.

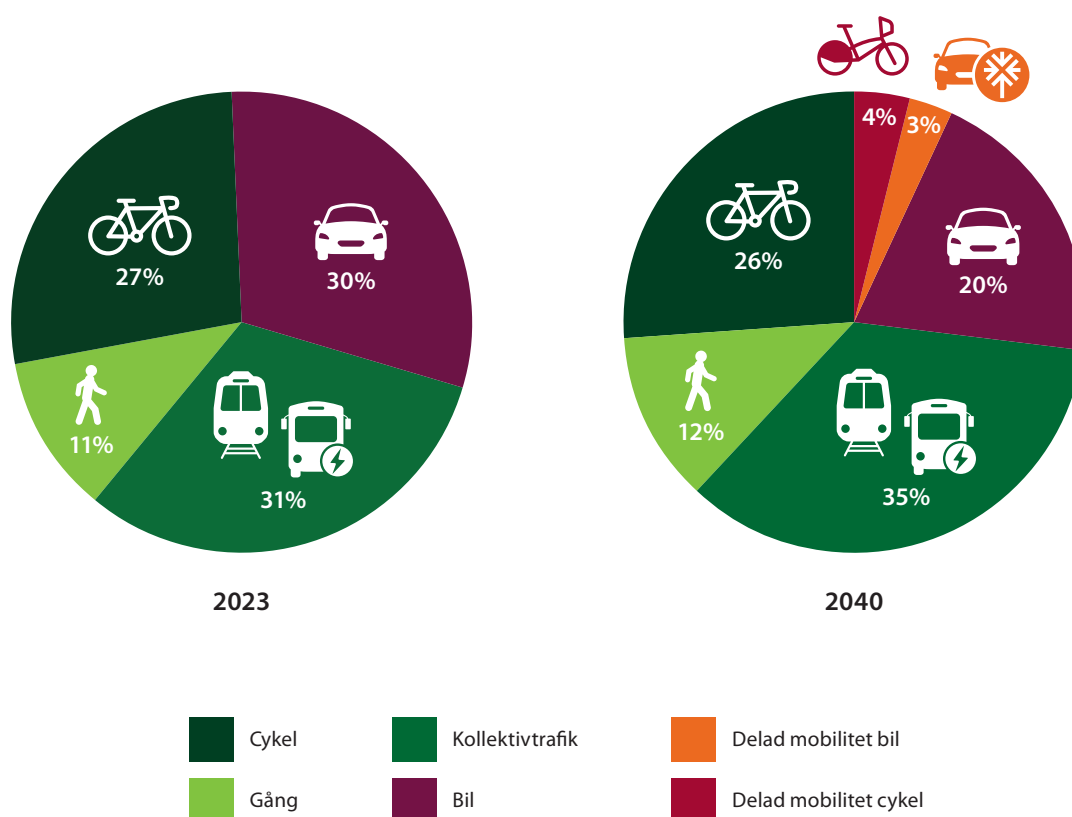
Färdmedelsfördelningen i målbilden avser huvudresor, det vill säga de huvudsakliga och längsta resorna i en reskedja. Begreppet huvudresa hjälper till att identifiera den mest betydelsefulla delen av en persons resa. En resa består oftast av flera delmoment – exempelvis gång till hållplats, bussresa, tågresor och gång till slutdestination – men huvudresan är den del som är längst avseende sträcka.

Region Skånes resvaneundersökning (RVU) bygger på data från 7640 malmöbor med en svarsfrekvens på 29 %. RVU har hittills varit den vanligaste metoden att mäta resande.

Gångresor är viktiga som delresor, när man flanerar och vistas i staden. Goda villkor för fotgängare är grundbulten i den nära och täta promenadstaden där man enkelt tar sig fram till fots. Som delresor utgör också gångresor en bärande del av det sömlösa och kombinerade resandet. Varje resa börjar och slutar med en gångresa.

Trots att gångresor som huvudresor har legat stabilt på omkring 12 procent enligt resvaneundersökningar, står vi inför en betydande förändring i hur gång kommer att integreras i framtidens mobilitet. Gångresor som del av en längre resa – exempelvis till och från kollektivtrafik eller delningsfordon – förväntas öka markant. Denna utveckling kräver att vi omvärderar gångens roll i trafikplaneringen och skapar bättre förutsättningar för fotgängare. Det är avgörande att vi prioriterar gångresor – inte för att de ökar som huvudresor, utan för att de blir allt viktigare som delresor.

Eftersom färdmedelsmålen avser huvudresor fångas dock inte alla dessa viktiga gångresor. Därför konkurrerar inte gångresor med cykel/kollektivtrafik/bil som huvudresor och förväntas inte öka nämnvärt i förhållande till övriga färdmedel.

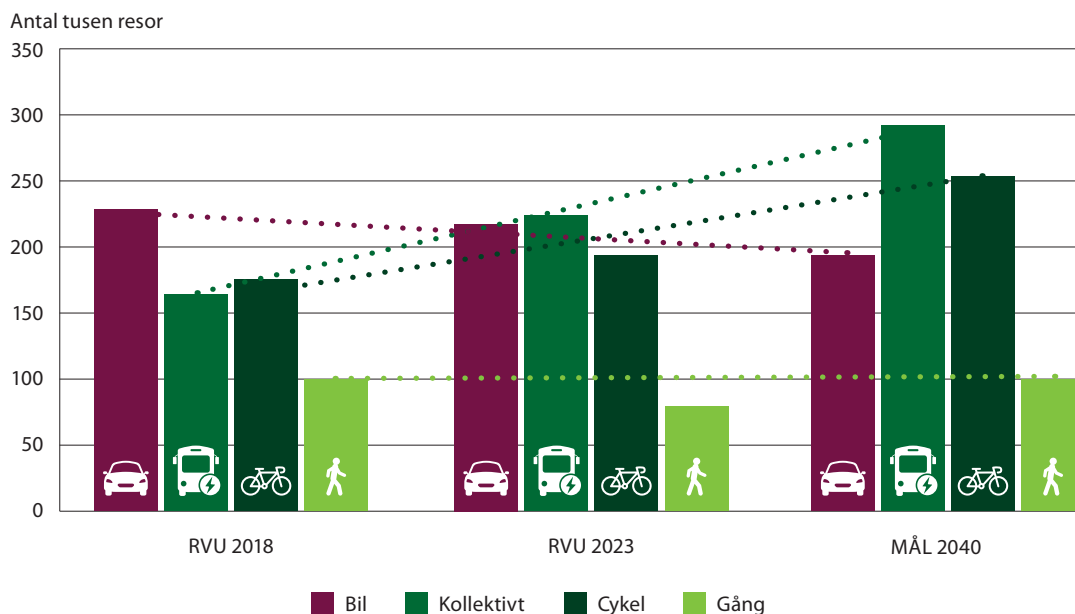


Figur 1. Till vänster, resandesiffrorna för 2023 som anger faktiskt resande. Till höger, dimensionerande färdmedelsandelsmål för huvudresor 2040 där max 23% av Malmöbornas resor ska ske med bil varav 3% med fossilfria delningsbilar. Resten utgörs av gång 12%, cykel 30%, varav 4% med delningscyklar, och kollektivtrafik 35%. Sammantaget ger det en målbild om 80% hållbar mobilitet år 2040.

Skillnad i antal resor per dag 2023 och 2040 baserat på befolkningsprognos

- Antal resor med kollektivtrafik ökar från ca 225 000 till ca 290 000
- Antal resor med cykel ökar från ca 195 000 till 255 000
- Antal resor med bil minskar från ca 217 000 till 195 000

Malmöbornas resor – per dag och trafikslag



Figur 2. Huvudresor per trafikslag och dag (antal tusen resor) över tid med trendlinje. Resandesiffrorna för 2018 och 2023 bygger på resvaneundersökningar och anger faktiskt resande. Antal resor år 2040 bygger på befolkningsprognos. Färmedelsfördelning för år 2040 anger målbild för resandeutvecklingen. Resor med delningsfordon är inkluderade i staplarna för bil och cykel.

För att visa på vad trafiken kan bidra till i ett bredare perspektiv fungerar förändrade färdmedelsandelar 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 mer jämlik, jämställd, grönare och (folk)hälsosam stad för fler. Detta innebär också ett mer attraktivt och klimatsmart Malmö med ett trafiksystem där energiåtgång och utsläpp lokalt och globalt succesivt minskar, vilket också innebär en minskad sårbarhet ur perspektivet Malmö i sin omvärld.

TILLGÅNG TILL DELAD MOBILITET

För att minska trafikens ytbehov ytterligare behöver vi även mål för delad mobilitet. 2040 ska därför 80 % av alla malmöbor ha tillgång till delningsbil, och andra delningsfordon (såsom cykel), inom 500 m och 60 % av alla malmöbor ha tillgång till en delningscykel inom 200 meter. År 2040 har Malmö 3000 delningsbilar. Ungefär var tionde bilresa och cykelresa ska då ske med delad mobilitet.

YTEFFEKTIVA GODSTRANSPORTER

Gällande godstrafiken måste den storskaliga och småskaliga hanteringen av gods och avfall fungera samtidigt som dess generella ytanspråk minskar kontinuerligt. Godstransporter ska utvecklas så att de fungerar väl på stadens villkor, är förutsägbara och yteffektiva, samtidigt som näringsidkares behov av tillförlitliga leveranser och god tillgänglighet säkerställs. Samlastning, samordning, fyllnadsgrad, ruttoptimering och rätt fordon på rätt plats är faktorer som påverkar hur yteffektiva godstransporter är.

NEDBRUTNA MÅL FÖR MALMÖBORNAS RESOR

TROMP-områden, med målen geografiskt nedbrutna, 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 som ger oss ett robust trafiksystem 2040 trots stadig befolkningstillväxt och belastning. Malmö växer och förtäts. Förutsättningarna för att resa hållbart skiljer sig åt i de olika TROMP-områdena, och påverkas också framöver av utbyggnadsplaner som anges i översiktsplanen, vilket återspeglas i att målen för varje område ser olika ut. I de centrala delarna av staden finns den största befolkningen men även god tillgång till service och arbetsplatser som skapar särskilt bra förutsättningar för hållbar mobilitet och en låg andel bilresor.



Figur 3. Malmö uppdelat i 15st delområden, så kallade TROMP-områden.

RESOR INOM MALMÖ 2040				
	Bil (%)	Cykel (%)	Kollektivtrafik (%)	Gång (%)
1. Centrum	10 (18)	35 (29)	30 (32)	25 (20)
2. Slottstaden	20 (26)	40 (36)	25 (25)	15 (12)
3. Västra Hamnen och Nyhamnen	15 (25)	40 (34)	30 (25)	15 (14)
4. Norra och Östra Hamnen	40	10	50	0
5. Kirseberg	25 (30)	30 (32)	35 (25)	10 (10)
6. Rosengård/Sorgenfri	20 (23)	30 (28)	40 (36)	10 (12)
7. Fosie	25 (30)	30 (25)	40 (35)	5 (6)
8. Holma/Kroksbäck	25 (34)	30 (27)	35 (30)	10 (8)
9. Limhamn	25 (34)	30 (28)	35 (30)	10 (8)
10. Bunkeflostrand	40 (51)	15 (16)	40 (28)	5 (3)
11. Hyllie	20 (28)	20 (14)	50 (49)	10 (7)
12. Jägersro	25	30	35	10
13. Husie	35 (46)	25 (22)	30 (24)	10 (7)
14. Oxie	45 (59)	15 (10)	35 (28)	5 (3)
15. Tygelsjö	45 (68)	15 (12)	35 (19)	5 (1)
MÅL FÖR HELA MALMÖ	23 (30)	30 (27)	35 (31)	12 (11)

Figur 4. Dimensionerande mål för färdmedelsfördelning i TROMP-områden 2040 avseende huvudresor i procent. Inom parentes visas resultat från resvaneundersökning 2023.

MÅL FÖR IN- OCH UTPENDLING

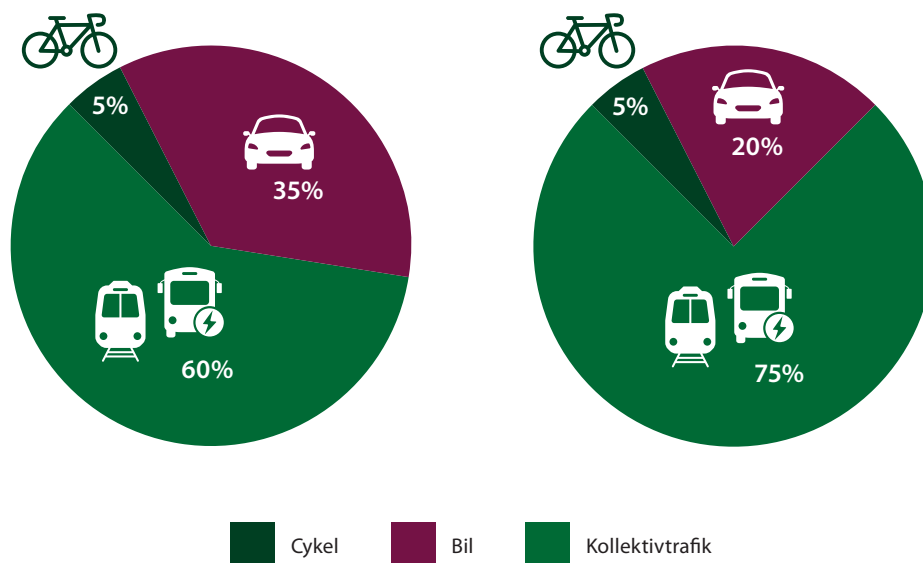
Som motor i regionen har Malmö stort ansvar och påverkan på det regionala resandet. År 2020 arbetspendlade 74 087 personer till Malmö från andra kommuner och 36 910 personer arbetspendlade till andra kommuner från Malmö. Arbetspendlingen står för ungefär hälften av alla pendlingsresor. In- och utpendlingen,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

För vart och ett av pendlingsstråken råder olika förutsättningar att pendla hållbart. Därför skiljer sig målsättningarna åt mellan dessa.

I Scenario A, illustrerat nedan i figur och tabell, är målsättningen för staden att öka kollektivtrafik- och cykelandelen till 60% respektive 5% till 2040. I ett längre perspektiv siktar Malmö, i ett Scenario B, mot att all pendling i framtiden sker lika enkelt och bekvämt som malmöbornas resor 2040. Målet är då att 80 % av alla pendlingsresor görs med hållbara trafikslag. För att nå dit krävs attraktiv regional kollektivtrafik med hög kapacitet, framkomlighet och pålitlighet, robusta gång- och cykelstråk regionalt och lokalt, bra utbud av användarvänliga mobilitetstjänster, samt styrmedel som gör hållbara val enkla.

Planerade investeringar som nya Öresundståg, dubbelspår till Ystad och Trelleborg samt fyrspar norr om Lund är främst kapacitetsåtgärder för att hantera trängsel och skapa mer robust kollektivtrafik, men räcker inte för att nå målen enligt scenario B. För att locka fler från bil till kollektivtrafik krävs fler och tätare turer, ökad pålitlighet och kortare restider i befintliga stråk, men framför allt behövs nya stråk och stationer – såsom var fallet med Citytunneln. Störst potential finns i orter som idag saknar snabb spårburen kollektivtrafik, exempelvis Näset/Höllviken/Vellinge, Staffanstorps/Dalby och Bjärred/Löddeköpinge.

För att uppnå scenario B krävs mer än uppgraderingar av befintliga järnvägar. Genomgripande satsningar på nya stråk, regionala spärkopplingar och regionalt samarbete, tillsammans med statliga stöd, är avgörande.



Figur 5. Till vänster scenario A. Dimensionerande färdmedelsandelsmål för huvudresor 2040 där max 35% av resor till och från Malmö ska ske med bil. Resten utgörs av gång kollektivtrafik 60% och cykel 5%. Sammantaget ger det en målbild om 65% hållbar pendling år 2040. Till höger scenario B med en sammantagen målbild om 80% hållbar pendling.

PENDLING TILL OCH FRÅN MALMÖ 2040				
	Bil (%)	Cykel (%)	Kollektivtrafik (%)	Andel av pendlare 2040
Norr	40 (51)	10 (5)	50 (44)	27%
Nordost	25 (30)	5 (2)	70 (68)	36%
Ost och Sydost	45 (60)	5 (2)	50 (38)	20%
Syd	40 (55)	5 (2)	55 (43)	17%
MÅL FÖR ALL PENDLING	35 (45)	5 (3)	60 (52)	100%

Figur 6. Mål för pendlingsstråk 2040 i scenario A avseende huvudresor till och från Malmö i procent. Inom parentes visas resultat från resvaneundersökning 2023.



Figur 7. Pendlingsstråken utgår från den regionala resvaneundersökningen. Stråken Norr (E6 norrut och Burlöv), Nordost (E22), Ost- & sydost (E65 och väg 11) och Syd (E6 syd) täcker tillsammans in alla större in- och utpendlingsorter i regionen.



Riktlinjer för Malmö stad

Riktlinjer för TROMP kan ses som inriktningsmål och anger de strategiska inriktningar och utvecklingsperspektiv som bedöms vara avgörande under de kommande åren för att nå mer hållbara, jämlika 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 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 kan vistas i staden oavsett ålder och förmåga. Utöver detta arbetar vi enligt principen om universell utformning för att staden även ska vara tillgänglig och trygg för personer med funktionsvariationer. Bilars hastighet och förutsägbara miljöer är avgörande för att känna trygghet i trafiken och gaturummet. Med ett lugnare trafiktempo, det vill säga lägre hastigheter för motorfordon, i fler områden ökar både trygghet och säkerhet samtidigt som tillgänglighet för räddningstjänstfordon bibehålls. 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. Förbättringar för ökad kapacitet, minskad trängsel, olika hastigheter och säkerhet blir avgörande då antalet cyklister ökar. Därför satsar Malmö stad på att skapa bättre förutsättningar för cyklister och andra användare genom att förbättra det befintliga cykelvägnätet och genom att bygga nya cykelvägar. När Malmö bygger ut cykelvägnätet görs det i huvudsak längs med huvudgator. Där det kapacitetsmässigt kan motiveras, samt där det är meningsfullt utifrån länkens sammanhang i cykelvägnätet, byggs enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan. Supercykelstråken, som bland annat ger bättre förutsättningar till längre pendling, byggs ut och skapar i framtiden ett omfattande regionalt cykelvägnät.

5. KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA BYGGAS UT OCH KOMPLETTERAS

När Malmö växer är kapaciteten i kollektivtrafiken för lokalt och regionalt resande avgörande. När turtätheten inte går att öka och Malmöexpressen inte kan bli längre, krävs andra sätt att skapa mer kapacitet och göra kollektivtrafiken attraktiv. Därför ska Malmö stad bygga ut och komplettera kollektivtrafiksystemet med delningsfordon, utreda alternativa busslinjer samt spårburen kollektivtrafik under och ovan mark. Kapaciteten i bussnätet ska utnyttjas bättre och problemet med kolonnkörning, dvs att bussar på samma linje kör ifatt varandra, ska åtgärdas. God kollektivtrafikförsörjning till skolor, kommunal service, kultur- och fritidsanläggningar och en välfungerande färdtjänst leder till ett mer jämlikt och sammanlänkat Malmö. Förändrade resvanor med fler som väljer att gå och cykla i Malmö, ger mer utrymme i kollektivtrafiken lokalt. Mer kapacitet lokalt är nödvändigt när fler inpendlare ska välja att resa kollektivt i stället för att ta bilen.

6. DELAD MOBILITET SKA UNDERLÄTTA VARDAGEN OCH MINSKA BEHOVET AV EGEN BIL

Malmöbornas tillgänglighet ska öka och behovet av att äga egen bil minska. Därför gör vi plats för mer delad mobilitet med delningsfordon för olika behov. Ett nät av mobilitetshubbar som erbjuder flera typer av delningsfordon, såsom bil och cykel, byggs ut. Mobilitetshubbarna kompletteras med parkeringsytor för delningscyklar och elsparkcyklar runt om i staden. Delad mobilitet ska finnas i hela Malmö. Typen av delningsfordon kommer att variera efter olika områdes förutsättningar och behov. För att skapa plats för mobilitetshubbar och delningsfordon ska i första hand 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% eldriven kollektivtrafik och laddning för den egna fordonsflottan. För allmänheten och 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 och upphandlingskrav för att styra mot effektiva, tysta och fossilfria varuleveranser, särskilt i centrala staden. Miljözon är ett exempel på reglering av godstransporter i dagens Malmö. Genom hög fyllnadsgrad i fordonen och rätt fordon på rätt plats, kan varutransporterna bli mer effektiva. Åtgärder ska utformas i samverkan med berörda näringsidkare, så att dess konkurrenskraft och leveranssäkerhet värnas. 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. Parkering på allmän plats ska minskas kontinuerligt genom att styra trafik till mer yteffektiva lösningar i garage och p-hus. Villkor och prissättning ska användas för ett effektivt nyttjande av stadens parkeringsbestånd och frigöra allmänna ytor till andra värden som staden behöver. Superkvarter, sommargator och trafiknätsplan är andra exempel på hur trafikytorna kan omfördelas till förmån för ett mer hållbart, lugnt och attraktivt stadsklimat.

10. MALMÖS SAMVERKAN MED STADENS INTRESSENTER 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, exempelvis genom 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. Stadsplanerings-, ut- och ombyggnadsprocesser 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 bli en klimatneutral stad.

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

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

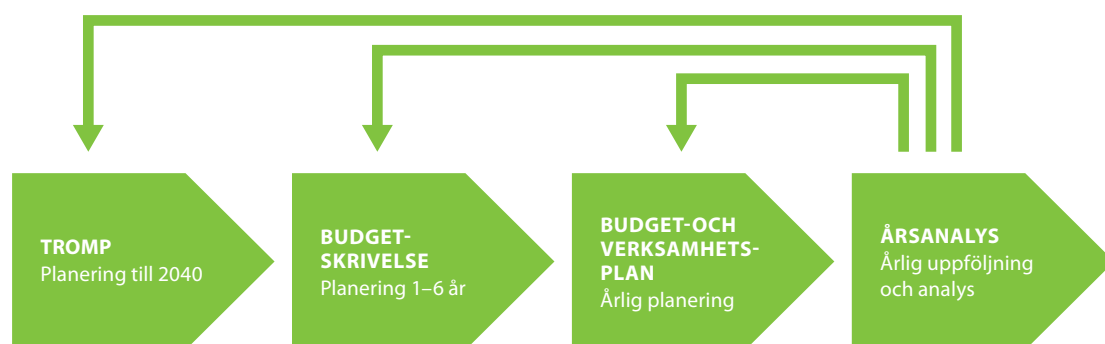
Utifrån rådighetsfrågan, är det svårt att fastställa i vilken utsträckning färdmedelsmålen för 2040 skulle kunna ändras till följd av ändrad lagstiftning som rör resande och transporter.

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, budget och förvaltningarnas verksamhetsplaner. För att uppnå TROMP:ens mål krävs ett förvaltningsövergripande arbete.



Figur 7. Målstyrd planeringskedja för planering och genomförande av åtgärder.

Uppföljning och revidering

Uppföljning av TROMP:ens mål och inriktningar ska ske 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. Från och med 2027 sker uppföljning av Urban Mobility Indicators i enlighet med EU-förordning 2024/1679 och utgör också en del av underlaget för uppföljning.

I samband med aktualisering av Översiktsplan för Malmö 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. Inför nästa undersökning (2028) kommer metoden för datainsamling att utvecklas så att olika resdata kan kombineras.
- Bedömning av utvecklingen utifrån respektive riktlinje i TROMP.



Barnkonsekvensanalys



Enligt barnkonventionen ska barnens behov sättas främst. Trafiken i staden utgör en väsentlig påverkan på barns rörelsefrihet och möjligheter att tryggt och säkert röra sig i staden, till exempel till och från skola och fritidsaktiviteter.

I arbetet med trygghet och säkerhetsåtgärder i den offentliga miljön, är en av de prioriterade insatserna att arbeta med trafiktryggheten och trafiksäkerheten runt skolor och förskolor, exempelvis genom att påverka trafikbeteenden som skapar otrygghet. Även olika former av barriärer skapar otrygghet för barn och unga. Det är inte bara de stora huvudgatorna som utgör barriärer utan även mindre gator och cykelstråk där både bilar och cyklister upplevs hålla för höga hastigheter. Hela färdvägen -mellan hem, fritidsaktiviteter, vänner och skola- är viktig för barn. För att öka barns rörelsefrihet behöver fler fokusområden pekas ut, utöver närmiljön vid skolor, för att vi ska kunna arbeta mer strategiskt.

Riktlinjen om att malmöborna ska känna sig säkra och trygga i trafiken handlar till väldigt stor del om barnperspektivet. Genom att planera för "8 till 80-staden", det vill säga en stad anpassad för barns och äldres rörelsebehov, kan ett dämpat trafiktempo och säkrare trafikmiljöer bidra till förbättrade uppväxtvillkor för barn och unga.

Riktlinjen om att prioritera goda vistelsemiljöer gynnar också barns rörelsefrihet. Denna kan tydligt kopplas till studier om barns trafiktrygghet som visar att barn önskar mer bilfria ytor att röra sig på. Särskilt de yngre barnen gynnas av denna typ av åtgärder.

Genom att TROMP har som mål att minska andelen bilar i staden, bidrar planen till stadens mål om renare luft och mindre trafikbuller vilket gynnar barns hälsa.

Den samlade bedömningen av planens mål och inriktningar pekar tydligt mot en utveckling av ett Malmö som gynnar barn och ungas uppväxtvillkor på flera sätt: ett trafiksäkrare, tryggare och hälsosammare trafiksysteem med renare luft och bättre förutsättningar för att gå och cykla samt ett trafiksysteem som är mer tillgängligt för fler malmöbor oavsett var i staden man bor. Detta innebär ett mer jämlikt trafiksysteem och tillgänglighet på lika villkor. Ett Malmö med lägre klimatpåverkan ger framtida generationer möjligheten att leva ett gott och hållbart liv i staden.

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. Begreppet inkluderar personer med funktionsnedsättningar. 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.

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.

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 gods ska kunna transporteras effektivt på stadens villkor.

Mobilitetshubbar

En samlingsplats för delningsfordon av olika slag, strategiskt placerad för att förenkla det hållbara resandet.

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.

Sommargata

Gata som under sommarhalvåret låter fotgängare och lokala verksamheter ta plats för att utforska nya användningsområden för stadens gemensamma ytor och göra stadsmiljön mer inbjudande och trevlig att vistas i.

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.

Trafiknätsplan

En plan som visar på hur staden genom en förändring av trafikregleringen på en övergripande nivå, som en av flera åtgärder, ska kunna nå målen i TROMP. Trafiknätsplanen ska svara på frågan om var vi som stad vill ha biltrafiken i framtiden.

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.



Malmö stad

Trafik- och mobilitetsplan

