



Datum

2024-10-23

Adress

Diarienummer

SBN-2024-502

Yttrande

Till

Tekniska nämnden

Remiss - samråd rörande Trafik- och mobilitetsplan för Malmö, TN-2020-3149

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden har tagit fram ett förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad (TROMP). TROMP anger vision, målbild och riktlinjer för utvecklingen av stadens hållbara transportsystem och resandemönster fram till 2040. Den beskriver en vision att jobba mot och tre ledord (yta, vistelse och hälsa) att jobba i linje med. TROMP innehåller också 10 riktlinjer som kan ses som inriktningsmål och anger de strategiska inriktningar och utvecklingsperspektiv som bedöms vara avgörande för att nå mål och vision.

Stadsbyggnadsnämnden ser att i frågor, exempelvis trafik, som berör flera nämnder bör ett närmare samarbete prägla framtagandet än vad som skett i detta fall. Det skulle gynna både innehåll och genomförande. Nämnden efterlyser mer ambitiösa mål för Malmös mobilitet och ett bredare fokus, där tillgänglighet, social hållbarhet och integration lyfts fram. Målen för trafikslagen bör också bli mer ambitiösa, för att göra det är mer attraktivt att välja gång-, cykel eller kollektivtrafik framför bil. Malmöborna ska ges verktyg att ställa om till mer hållbara levnadsmönster. Stadsbyggnadsnämnden anser också att TROMP bättre bör komplettera översiktsplanen och skapa samsyn mellan förvaltningarna för att Malmö ska bli ledande inom hållbar mobilitet och stadsutveckling.

Yttrande

Stadsbyggnadsnämnden har tagit emot Tekniska nämndens förslag till Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad (TROMP).

Inledningsvis vill stadsbyggnadsnämnden lyfta fram det positiva med att TROMP inte enbart omfattar trafik och mobilitet utan till viss del också lyfter fram ett bredare



perspektiv av trafik och mobilitet i relation till andra kvaliteter och värden för staden och dess invånare så som yta, vistelse och hälsa.

Vidare vill stadsbyggnadsnämnden framhålla det begränsade samarbetet i framtagandet av TROMP. Ett samarbete som är avgörande för att skapa de bästa förutsättningarna att förverkliga ambitionerna i TROMP. Detta anser stadsbyggnadsnämnden har påverkat resultatet. En av de riktlinjer som föreslås i remissversionen av TROMP handlar om samverkan med stadens intressenter, vilket nämns som en förutsättning för att nå långsiktiga mål för transportsystemet. Stadsbyggnadsnämnden är helt eniga gällande vikten av samverkan, men detta bör självfallet även genomlysas processen med framtagandet av remissversionen av TROMP. I inledningen i remissversionen av TROMP står det att ”Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över hur de kan omsätta TROMP:ens riktlinjer i sin verksamhet och koppla till budgetarbetet”. Eftersom stadsbyggnadsnämnden inte varit delaktig i framtagandet av riktlinjerna blir det svårt att på ett effektivt sätt genomföra denna koppling.

Stadsbyggnadsnämnden anser att TROMP ska vara mer visionär och tydligt spegla Malmö som en stad i framkant när det gäller mobilitet och levande gaturum. En stad som vågar testa nya idéer och lösningar. Nuvarande TROMP blev hyllad för sin framstående insats inom hållbar mobilitet. Vi måste ta höjd för oförutsägbara utmaningar, och arbeta utifrån den utveckling vi kan se av stadens roll för att skapa plats för ett rikt folkliv. I stället för att blicka framåt och kanske till och med bortom trender och utveckling, håller remissversionen av TROMP snarare fast vid det beprövade.

Det är viktigt att arbetet med Malmös mobilitet skiftar fokus från traditionell infrastrukturplanering till stadsplanering med människan i fokus. För att skapa ett attraktivt Malmö för alla bör ledorden i dokumentet utvecklas för att innefatta fler dimensioner, så som tillgänglighet, integration, social hållbarhet, jämlikhet, barnperspektiv samt folkliv. Det behöver också göras en tydligare beskrivning av de målkonflikter och prioriteringar som oundvikligen uppstår i stadsplaneringen. Genom att klargöra dessa avvägningar kan vi skapa en mer balanserad och inkluderande planeringsprocess som på allvar kan lyfta Malmö som en ledande stad inom hållbar stadsutveckling.

Målsättningarna i TROMP innefattar färdmedelsmål för de olika trafikslagen, mål för delningsfordon samt ett något mindre konkret funktionsmål för godstrafiken. Stadsbyggnadsnämnden anser att målsättningarna behöver utvecklas tillsammans med olika intressenter för att omfatta fler kvantitativa mål samt öka ambitionsnivån i fler av de angivna målsättningarna. TROMP bör också utvecklas med fler kvalitativa mål för att fånga upp andra parametrar än färdmedelsfördelning.



Sedan TROMP skickades på remiss har Region Skånes resvaneundersökning från 2023 blivit officiell. Den visar exempelvis att staden redan uppfyllt färdmedelsmål 2030 för bil och kollektivtrafik samt att målen för cykelresor nästintill är uppnådda enligt gällande TROMP. Detta visar på behovet av att vässa färdmedelsmålen ytterligare för 2040 så att staden kan arbeta proaktivt för att lösa de framtida utmaningarna för hållbar mobilitet. Då resvaneundersökningen pekar på att nuvarande mål i TROMPen i princip är nådda, behöver de nya målen vara mer ambitiösa för att öka resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Stadsbyggnadsnämnden anser att de formulerade målen bör vara så ambitiösa att de får oss att nå den vision som vi eftersträvar för Malmös invånare och stadens gaturum.

Remissversionen av TROMP följer översiktsplanens prioriterade inriktningar, men samtidigt ger den begränsad fördjupning av de prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer som beskrivs i översiktsplanen. Endast en mindre del av innehållet i remissversionen av TROMP är en fördjupning av översiktsplanens riktlinjer. Stadsbyggnadsnämnden anser att TROMP tydligare bör komplettera översiktsplanen med mer ingående riktlinjer för mobilitet och attraktiva gaturum, något som gällande TROMP till viss del har med. Gällande TROMP ger också en bättre helhetsbild i planeringen med fokus på hållbar mobilitet i staden och anger principer för vad som är viktigt när stadens gaturum utformas och gestaltas. En del av den kunskap och fakta som redovisas i gällande TROMP skapar en bättre samsyn, exempelvis mellan stadens olika förvaltningar, kring nuläget och förutsättningar. Detta gör i sin tur det enklare att ta avstamp för åtgärder som gemensamt tar oss framåt inom hållbar mobilitet. Utan denna kunskapsammansättning riskerar vi som stad att förlora denna samsyn.

Stadsbyggnadsnämnden ser sig som en självklar del i den fortsatta processen av framtagandet av en uppdaterad TROMP, så att den kan bidra till att ge Malmö den bästa möjliga riktningen framåt.

Ingående synpunkter

Stadsbyggnadsnämnden har några mer ingående och detaljerade synpunkter, vilka summeras i punktlistan nedan.

Helhet

- Den röda tråden från vision, via ledord och mål 2040 till riktlinjer behöver utvecklas.
- Definitionen på cykel behöver generellt utvecklas och förtydligas, exempelvis huruvida elsparkcyklar ingår i kategorin.



- TROMP innehåller många upprepningar, och bakgrund och fakta finns insprängt i samtliga kapitel. Detta bör istället samlas under ett kapitel, dels för att undvika upprepningar men också för att göra TROMP mer slagkraftigt och konkret.

Vision

- Visionen inleds med en beskrivning av hur framtida Malmö kommer vara, men går sedan över till vad vi behöver göra idag för att åstadkomma detta. Visionen bör vara koncis och målade. Fakta samt hur vi tar oss dit bör placeras i annan del av TROMP.
- Tillgänglighet och vad det innebär för framtida Malmö skulle behöva specificeras i TROMP.

Ledord

- Ledorden behöver tydligare synas i visionen för att skapa en bättre helhetsbild och röd tråd. Man ska när man kommer till ledorden känna att det var dessa ord som lyste starkast i visionen.
- Yta och vistelse är snarlika varandra och påminner även om varandra i den beskrivning som ges. Genom att arbeta yteffektivt med trafik och mobilitet skapar vi också vistelsekvaliteter.
- Andra ord som skulle kunna ersättas som ledord är folkliv eller begrepp som innefattar tillgänglighet, närhet, närbarhet, trafiksäkerhet, klimat, folkliv, grönska, attraktivitet, integration. Dagens TROMP med indelningen människan, trafik & rörelser samt staden anses mer heltäckande utifrån visionen.
- I beskrivningen av ledordet Hälsa bör trafiksäkerhet ingå.

Mål 2040

- TROMP bör innehålla fler kvalitativa mål, inte bara färdmedelsmål. Alla ledord och värdeord i visionen bör ha mål kopplat till sig för att skapa en större kraft. Riktlinjerna bör därefter formas så att de syftar till att våra mål ska uppfyllas, och att det dessutom görs en bedömning vilka mål vi kan nå med varje specifik riktlinje.
- Det är positivt med konkreta mål för delningsfordon, men det behöver klargöras om målet avser bostäderna, arbetsplatser, skolor eller andra målpunkter. Förtydliga vad som är ”andra delningsfordon” och vad som



är ”delningscykel”. Det finns exempelvis kommersiella ”delningscyklar” som kan ingå i båda kategorier samt elsparkcyklar som är. Förtydliga även till vilken kategori ”andra delningsfordon” ingår i färdmedelsmålen.

Riktlinjer

- Fler av riktlinjerna är inte mer detaljerade än vision, ledord och målsättning. De behöver konkretiseras ytterligare för att ge mer stöd i den vidare planeringen och beskriva hur vi ska arbeta och planera snarare än att vi ska göra det. Säkerställ att samtliga är formulerade på samma sätt, som det är nu är flera snarare en målsättning eller beskrivning av förutsättningarna än en riktlinje.
- Principen för ”8 till 80-staden” uppfattas exkluderande och är inte i linje med stadens mål för jämlikhet. Staden ska vara attraktiv, trygg och tillgänglig i livets alla skeden, för barn, vuxna och äldre, och detta begrepp utesluter både de yngsta barnen och de äldsta vuxna. Dessutom missar detta begrepp många diskrimineringsgrunder och perspektiv då det endast relaterar till ålder. Universell utformning är ett mer inkluderande begrepp.
- Malmö har en mycket stor potential för ökad cykling. Stadsbyggnadsnämnden anser att denna potential bör tas tillvara och att riktlinjen om att ”Malmö ska bli en ännu bättre cykelstad” bör bli mer ambitiös.
- Fotgängare bör få ett större utrymme i riktlinjerna som ett viktigt sätt att transportera sig och som också bidrar till folkliv och hälsa. Riktlinjerna bör kompletteras med riktlinje som hanterar att och hur barriärer ska brytas.
- I riktlinje 5. ”kollektivtrafiken ska byggas ut och kompletteras” nämns att Malmö stad ska utreda spårburen kollektivtrafik under och ovan mark, så som Öresundsmetron. Det är positivt att spårtrafiksystemet lyfts i TROMP och det är viktigt att det utreds vidare för att ge bästa möjliga nytta i förhållande till kostnad. Det är också av stor vikt att Malmö möjliggör utbyggnad av olika kollektivtrafiksystem i rimlig tid, innan kapacitetsgränsen är nådd i olika stråk, samt säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken. Det är angeläget att detta arbete genomförs i samarbete mellan berörda förvaltningar. Stadsbyggnadsnämnden anser sig ha en central roll i ett sådant arbete och efterlyser mer aktivitet i frågan.



ordförande [Förnamn Efternamn]

sekreterare [Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]