



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-06-05

Vår referens

Andreas Nordin

Trafikplanerare

Andreas.Nordin@malmo.se

Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad

TN-2020-3149

Sammanfattning

Trafik- och mobilitetsplan för Malmö har reviderats och planeras antas i kommunfullmäktige under fjärde kvartalet 2024. Tekniska nämnden leder arbetet och skickar ett samrådsförslag till berörda för yttrande.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att skicka Trafik- och mobilitetsplanen på samråd utan eget ställningstagande.

Beslutsunderlag

- [Här kommer namnet på de handlingar som ligger till grund för beslutsförslaget hämtas in automatiskt. Du behöver inte skriva något under denna rubrik.]

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2021-05-25

Tekniska nämndens trafikutskott 2023-06-08

Tekniska nämndens trafikutskott 2024-04-02

Tekniska nämnden 2024-06-12

Ärendet

Nuvarande trafik- och mobilitetsplan för Malmö

Malmö nuvarande trafik- och mobilitetsplan (TROMP) syftar till att ta ett helhetsgrepp om kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån alla hållbarhetsaspekter. TROMP:en är förvaltningsövergripande och beslutades i kommunfullmäktige 2016. I TROMP:en fastställdes bland annat en målsättning i form av en färdmedelsfördelning med målår 2030 och för att nå målen listades ett antal åtgärder som skulle genomföras.



Revidering av Trafik- och mobilitetsplan för Malmö

Ur Kommunfullmäktiges budget år 2020 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.”

Den uppdragsbeskrivning som antogs av Tekniska nämnden 210526 handlade i huvudsak om att Trafik- och mobilitetsplan ska vara ett tydligare beslutsunderlag där fokus ligger på riktlinjer och mål som ger underlag till beslut. Detta innebär att dokumentet kan vara mindre omfattande och lättare att applicera. Vid översyn av nuvarande Trafik- och mobilitetsplan konstaterades att måläret 2030 ligger alltför nära i tiden för att ge strategisk riktning och bör flyttas fram till 2040. Detta överensstämmer bra med ny antagen Översiktsplan där 2040 valts som nytt målar.

Förutsättningarna för trafikstrategiskt arbete har sedan förra TROMP:ens antagande förändrats genom ny teknik och nya möjligheter till ändrat resande, vilket ytterligare motiverar en revidering.

Med hänsyn till detta har förslaget till reviderad TROMP komprimerats, fått nytt målar 2040 och kompletterats med nya mål för resande inom Malmö samt för pendling in och ut ur staden. Det tidigare omfattande dokumentet är i reviderad form fokuserat till ett dokument som anger vision, mål och riktlinjer.

Revideringsprocessen

Revideringsarbetet inleddes med analys av gamla TROMP, varpå tematiska arbetsgrupper arbetade med cykel, kollektivtrafik, ITS, utformning, delningsfordon, buller & luftkvalitet, gods & blåljus, privatägda motorfordon, gång, trafiksäkerhet & trygghet och regional mobilitet. Dessa grupper tog fram underlag till projektgruppens vidare arbete. De tematiska arbetsgrupperna inkluderade tjänstemän från FGK, SBK, MF och STK. Ett arbetsmaterial sammanställdes och skickades ut på internremiss i tidigt skede för möjlighet till förankring och inspel till det vidare arbetet. Parallellt skedde ett arbete med de reviderade målen (färdmedelsmål för 2040) som togs fram i dialog mellan FGK och SBK och byggde på trafikprognoser/modeller utifrån utbyggnadsstrategier och planer för staden. Under senaste året har förslag till riktlinjer utarbetats och förankrats inom förvaltningen bland annat genom ett par träffar där alla förvaltningar som deltagit i arbetet bjöds in för att ta del av materialet och ge kommentarer och input. Arbetet med revidering har också varit lyhört gentemot parallella pågående utredningar och utvecklingsarbeten inom mobilitetsområdet, t ex kring MEX, cykelåtgärder, mobilitetshubbar, delningsfordon, möjliga framtida åtgärder inom trafikreglerings- och utformningsområdet, samt stadens arbete med klimatomställning.

Ny Trafik- och mobilitetsplan

TROMP består av ett dokument som anger vision, mål och riktlinjer.

TROMP anger målbild och inriktning 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, 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 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 och koppla till budgetarbetet.

Följande utgångspunkter har legat till grund för målformuleringen gällande färdmedelsandelar 2040. Färdmedelsmålen utgår från befintlig yta i staden som inte ger utrymme för trafik tillväxt 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/kollektivtrafik. Genom TROMP fullföljer Malmö en långsiktig strategi och trend för stadens trafikutveckling som bygger på kontinuerligt minskad andel bilresor. 2008 låg bilandelen på 41% och 2018 hade den sjunkit till 34%. Att ändra resbeteenden och förflytta oss från 34% till 25% bilresor till 2040 är ett ambitiöst mål, särskilt då vi redan minskat antalet korta och "onödiga" bilresor och nu behöver skifta även de längre bilresorna. Om man utgår från Resvaneundersökning 2018 med 34% bilandel skulle det år 2040 (utifrån befolkningsökning och bibehållet antal resor per malmöbo och dygn) innebära ca 285 000 bilresor per dygn. Målbilden om 25% bilandel år 2040 innebär ca 210 000 bilresor, det vill säga att flytta över drygt en fjärdedel av bilresorna (ca 75 000 bilresor) till andra färdmedel. Att vi i Malmö tillämpar TROMP:ens färdmedelsmål i prognoser, vilket ligger till grund för en målstyrd trafikplanering, innebär på så sätt en offensiv strategi. Målet är realistiskt om staden kontinuerligt satsar på att stärka gång, cykel och kollektivtrafik, medan biltrafiken i ökad utsträckning styrs, inte minst genom regleringsåtgärder, för att nå målet om 25% bilandel.

Uppföljning

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.

Revidering av Trafik- och mobilitetsplan

Behovet att revidera TROMP bedöms i samband med aktualisering av Översiktsplan för Malmö, eller som ett uppdrag till följd av budgetarbetet, eller då annan anledning uppstår.



Ansvariga

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör