

Trafik- och mobilitetsläget 2025

UPPFÖLJNING AV TRAFIKUTVECKLING OCH MOBILITET I MALMÖ



BESTÄLLARE

Malmö stad

KONTAKTPERSONER

Frida Beijer

frida.beijer@malmo.se

Maria Brodde Makri

UPPDRAGSLEDARE

Agnes Kåregård

agnes.karegard@afry.com

HANDLÄGGARE

Matilda Sandqvist

LAYOUT OCH GRAFIK

Klara Wallby

Matilda Sandqvist

DATUM

2026-02-02

Innehållsförteckning

INLEDNING	5	Klimatneutralitet	18
		Samverkan	19
MÅL	7	EFFEKTER	21
Översiktsplan	7	Trafikutveckling	21
Miljöprogrammet	7	Attityder	22
Energistrategin	7	Resande	22
Målbilder enligt Trafik- och mobilitetsplanen	8	Kollektivtrafik	27
		Gång och cykel	28
AKTUELLT UNDER ÅRET	10	Delad mobilitet	28
Kollektivtrafik	10	Trafiksäkerhet	29
Biltrafik	11	Upplevd trygghet	31
Delad mobilitet	11	Miljö	31
Cykel	12		
Fotgängare	14	SAMLAD BEDÖMNING	36
Trafiksäkerhet	15		
Trafiktrygghet	15		
Gods och logistik	15		
Störningar i staden	16		
Bullerstörningar	17		
Parkering som regleringsverktyg	17		
Digitalisering och smart infrastruktur	18		

Inledning

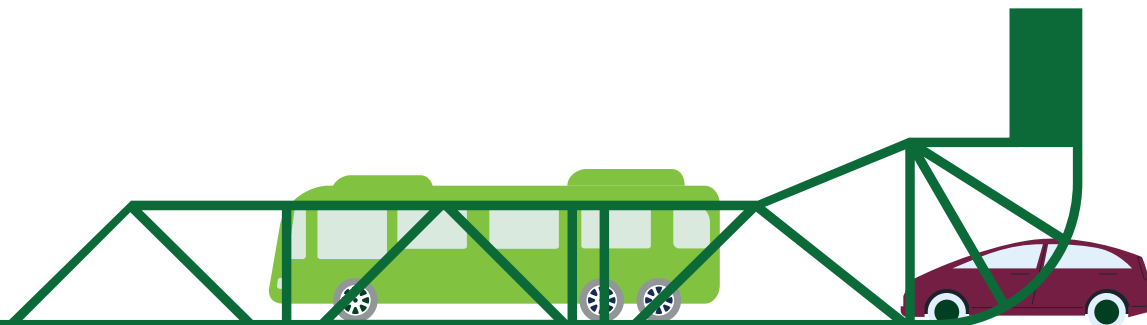


Inledning

Fastighets- och gatukontoret tar för åttonde gången fram en lägesrapport gällande trafik och mobilitet i Malmö.

Rapporten syftar till att följa utvecklingen på trafik- och mobilitetsområdet över tid och används också för att följa upp kommunfullmäktigemålet "Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthus-gaser".

Bedömningarna som avslutar sammanställningen ger en övergripande bild av om vi närmar oss eller fjärmar oss från de politiska ambitionerna.



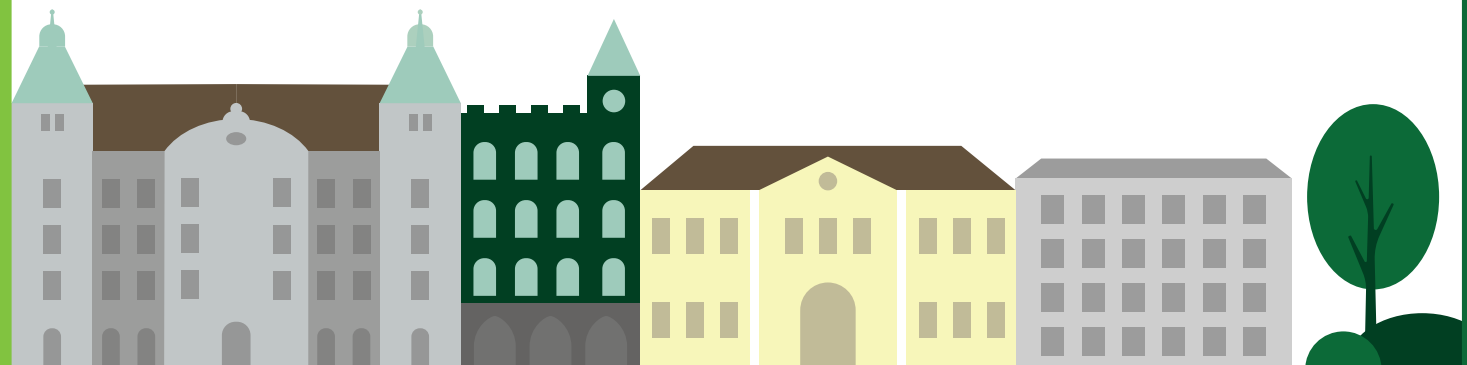
Mål

ÖVERSIKTSPLAN

MILJÖPROGRAMMET

ENERGISTRATEGIN

MÅLBILDER ENLIGT TRAFIK- OCH MOBILITETSPPLANEN



Mål

I detta kapitel sammanfattas de mål, avseende trafik och mobilitet, som finns formulerade i Malmö stads olika styrdokument.

ÖVERSIKTSPLAN

I oktober 2023 togs beslut om en ny, aktualiserad översiktsplan för Malmö stad. Översiktsplanen fungerar som det viktigaste styrdokumentet för arbeten i olika stadsutvecklingsprojekt. Översiktsplanen innehåller tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö. Under två av de prioriterade inriktningarna finns texter med koppling till trafikens utveckling; Bygg en väl sammanlänkad storstadsregion samt Bygg för närhet.

De prioriterade inriktningarna genomsyras av sociala, ekonomiska och miljömässiga perspektiv och svarar upp mot de 17 globala målen i Agenda 2030. Prioriteringar krävs för att få en robust stadsstruktur som präglas av närhet, som är tät och grön, som håller ihop staden – socialt och fysiskt – och som ger goda förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv och arbetstillfällen. Resurssnålhet och energieffektivitet ska prioriteras, liksom satsningar på förnybar energi och på ett trafiksystem med låg miljöpåverkan.

Förutom prioriterade inriktningar innehåller översiktsplanen även strategier. En av strategierna handlar om trafiken i staden. I strategin beskrivs hur stadens gaturum inte bara är transportkorridorer, utan där sker också många möten mellan stadens invånare. Gaturummens utformning är således viktigt även för stadens sociala liv. Plats kommer att behöva omdisponeras från ytkrävande trafikslag för att skapa plats för hållbara transportslag och inbjudande stadsmiljöer som gör det trevligt att röra sig till fots och på cykel samt att vistas i staden.

MILJÖPROGRAMMET

Miljöprogrammet är ett strategiskt dokument som anger riktningen för Malmö stads långsiktiga arbete med miljö- och hållbarhetsfrågor. Miljöprogrammet är styrande för stadens nämnder och bolag och ska även stödja och inspirera malmöbor och aktörer inom privat och offentlig sektor. Miljöprogrammet är Malmös lokala agenda för genomförandet av Sveriges 16 klimatmål och Agenda 2030. Programmet antogs av kommunfullmäktige 2021 och är gällande 2021 – 2030.

Följande mål har tydlig koppling till transporter och mobilitet:

Mål 1 - Utsläppen av växthusgaser i Malmö som geografiskt område har minskat med 70 % jämfört med 1990.

Mål 5 – Hälsofarlig exponering har minskat avsevärt i Malmö.

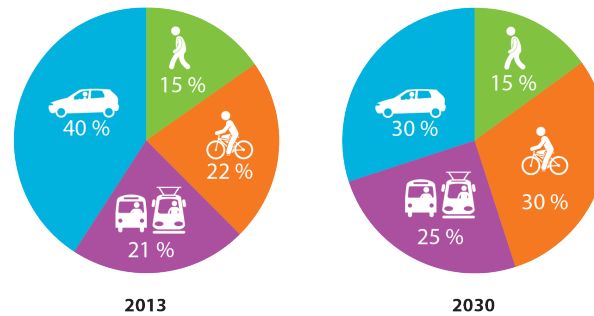
Mål 7 – Malmö har ett hållbart mobilitetssystem.

ENERGISTRATEGIN

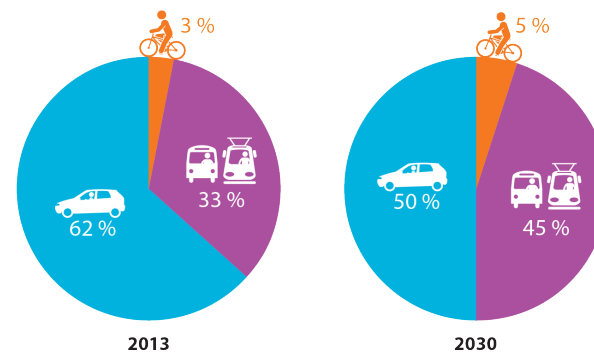
Energistrategi för Malmö 2022 – 2030 antogs av kommunfullmäktige i maj 2022. Strategin slår fast att, utifrån det vi vet om Malmös nuvarande energisituation samt utifrån de prognoser och antaganden vi gör om framtiden, utmärker sig fem övergripande utmaningar för att nå energistrategins inriktningsmål till år 2030. Av dessa utmaningar finns en som har en direkt koppling till transporter "Minska användningen av fossila flytande drivmedel i transportsektorn".

MÅLBILDER ENLIGT TRAFIK- OCH MOBILITETSPLANEN

Målen i Trafik- och mobilitetsplanen, TROMP, används som utgångsvärden för jämförelser av förändringar kopplat till färdmedelsförändringar, resandeutveckling och mål för in- och utpendling. Nedan visas trafik- och mobilitetsplanens utpekade målbilder för utvecklingen av färdmedelsfördelningen i staden från 2013 till 2030. TROMP har tydligt styrt förvaltningens arbete kopplat till trafik och mobilitet under de senaste åren och målen för färdmedelsfördelning 2030 har i huvudsak redan uppnåtts. En ny trafik- och mobilitetsplan med målår 2040 är framtagen och väntas lyftas för politiskt beslut under 2026.



Figur 1. Färdmedelsfördelning i Malmö år 2013 samt mål för Malmöbornas resor år 2030.



Figur 2. Färdmedelsfördelning för inpendlingsresor år 2013 samt målår 2030.

Aktuellt under året

KOLLEKTIVTRAFIK

BILTRAFIK

DELAD MOBILITET

CYKEL

FOTGÅNGARE

TRAFIKSÄKERHET

TRAFIKTRYGGHET

GODS OCH LOGISTIK

STÖRNINGAR I STADEN

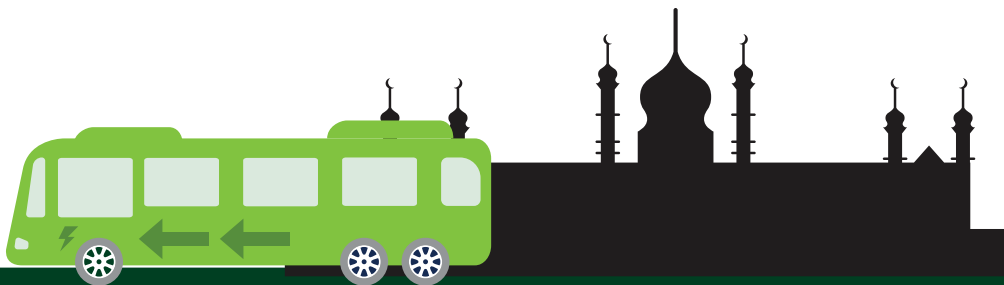
BULLERSTÖRNING

PAKERING SOM REGLERINGSVERKTYG

DIGITALISERING OCH SMART INFRASTRUKTUR

KLIMATNEUTRALITET

SAMVERKAN



Aktuellt under året

Malmö växer och år 2035 kommer det att bo omkring 400 000 människor i staden. Många nya invånare kommer att bo i stadsutvecklingsområden som Västra hamnen, Södra Hyllie, Limhamn, Bunkeflostrand, Nyhamnen och Kirseberg. Samtidigt förtätas andra delar av staden med nya bostäder och verksamhetsområden. Nya människor innebär fler rörelser i staden och behovet av förbättrad mobilitet kommer att öka. Fler invånare skapar ytterligare trängsel på ytor i staden där friktionerna är stora redan idag. Arbetet under året har fortsatt haft stort fokus på yteffektiva transportslag och ökad vistelsekvalitet för att realisera den politiska ambitionen.

KOLLEKTIVTRAFIK

Arbetet fortgår inom det avtal som sedan tidigare slutits med staten och Region Skåne om finansiering av åtta helelektrifierade busslinjer och andra infrastrukturprojekt för att skapa en robust och hållbar kollektivtrafik i, till och från staden med ett uppgraderat linjenät. Som en del av Storstadspaketet planeras även för ny cykelinfrastruktur i anslutning till kollektivtrafiken. Byggnationen av infrastrukturen förväntas pågå fram till 2033. Storstadspaketet omfattar ombyggnation av många av Malmös största gator för att ge ett balanserat och hållbart kollektivtrafiksystem samt förbättrad cykelinfrastruktur. Projektet är den enskilt största satsningen på infrastruktur i staden sedan Citytunneln.

För storstadspaketet har 2025 präglats av de många entreprenaderna som pågått längs blivande MEX linje 4. Ombyggnaderna längs MEX linje 4 blev till största del färdigställda under året och linje 4 kunde från december 2025 trafikeras i ny permanent sträckning förutom terminalen vid Malmö C. I december 2025 "MEX:ifierades" därmed linje 4, vilket innebär att påstigning sker i alla dörrar och att bussarna stripades om. Samtidigt som linje 4 färdigställs arbetar förvaltningen med förstudier, projektering och detaljprojektering av ett flertal delprojekt inom stråken för linjerna 2, 3, 6, 8, 9 och 10. För linje 2 har entreprenaden för Malmö C påbörjats under hösten 2025. Framöver kommer mycket fokus inom SSP ligga på södra Malmö och Södervärn/Dalaplan men ett kommer att pågå projekt i olika skeden i flera delar av staden.

Under året har även en omfattande linjeomläggning av bussnätet skett, vilken inneburit nya busslinjer och fler avgångar. För att nå stadens mål om hållbart resande krävs stora satsningar på kollektivtrafiken utöver det som görs inom Storstadspaketet. Arbetet med att utreda kollektivtrafik 2040 har därför fortsatt och trafikanalyser har genomförts för stads- och regionbussnätet. I början av 2026 planeras för en workshop med politiker om framtidens kollektivtrafik i Malmö.

I slutet av året beslutades att gymnasieungdomar får gratis sommarbiljett från nästa sommar och att personer över 70 får resa gratis hela dygnet från årsskiftet 2025/2026.

Öresundsmetron

Sedan 2012 har Malmö stad och Köpenhamns kommun samarbetat kring en framtida Öresundsmetro. I september 2022 gav kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Öresundsmetron i Malmö. Ansvaret för att driva projektet ligger på tre förvaltningar där stadskontoret har ansvaret för finansiering, kommunikation och mer övergripande utredningar, stadsbyggnadskontorets ansvarar för att ta fram den fördjupade översiktsplanen och fastighets- och gatukontoret ansvarar för tekniska utredningar.

Förvaltningarna har under 2025 fortsatt arbetet med den fördjupade översiktsplanen som förväntas gå ut på samråd under 2026. En första modell av metrostationen integrerad med Malmö C övriga funktioner har tagits fram. De andra stationslägena och spårgeometrin för den del av metron som går genom Malmö har också studerats under året. En milstolpe för projektet har varit att de första provborrningar har genomförts. De är ett viktigt steg för att förstå de geotekniska och geohydrologiska förutsättningarna, vilka utgör underlag för kalkyl och riskbedömning av projektet samt för kommande tillståndsansökan och miljöprovningar.

Malmöpendeln

Under året har Malmö stad och Region Skåne nått en överenskommelse om att kostnaden för att driva malmöpendeln mellan Malmö C och Hyllie via kontinentalbanan ska övertas av Region Skåne från och med den 1 januari 2026.

Färdtjänst

Under 2024 gjordes en översyn av hur frågor kopplade till serviceresor i kommunen ska organiseras och effektiviseras. Idag är ansvaret uppdelat på flera förvaltningar där fastighets- och gatukontoret har ansvaret för färdtjänstens finansiering och reglering, medan serviceförvaltningen ansvarar för utförandet. På andra delar av kommunen ligger ansvar för kommunresor, personalresor och skolskjuts för barn. Resultatet av översynen har presenterats för förvaltningsdirektörerna och planeras gå vidare till kommunfullmäktige för beslut.

I januari 2025 tog kommunfullmäktige beslut om nya avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst. Förändringen har genomförts för att ge en bättre balans där de som reser mycket i högre utsträckning får bekosta sitt eget resande medan de som aldrig eller mycket sällan reser behöver betala mindre i avgifter. Den nya avgiftsmodellen ger dessutom incitament för mer hållbara resmönster och skapar bättre förutsättningar för ett effektivt användande av skattemedel då det blir tydligare vilken typ av resor som finansieras. Dessa avgifter har under året implementerats och avgifterna började gälla i oktober. I slutet av 2025 har tekniska nämnden återrapporterat till kommunfullmäktige vilka förutsättningar som finns kopplat till en beställningscentral i samverkan med Skånetrafiken och för införandet av en förseningsersättning till resenären.

BILTRAFIK

En Trafiknätsplan har arbetats fram och presenterats för politiken under våren. Trafiknätsplanen syftar till att skapa en lugn zon i Malmös centrala delar genom att begränsa genomfartsmöjligheter och framkomlighet för biltrafik. Ett stort planeringsarbete har också gjorts inom Paket Möllan och åtgärder har påbörjats under hösten, bland annat pollare som förhindrar genomfartstrafik, som en del av genomförandet av trafiknätsplanen. Ytterligare åtgärder kommer att göras i början av 2026, bland annat enkelriktning av Ystadgatan. Studier pågår också kring åtgärder i andra delar av staden för att minska genomfartstrafik med bil och öka framkomlighet för gång- och cykel.

Under året har även arbetet med studien avseende Inre Ringvägens kapacitet fortsatt. Studien visar att det längs Inre ringvägen och vid infartslederna har hänt ett stort antal incidenter med olyckor och stillastående fordon under 2025. Att trafiken ökar på Inre Ringvägen är ett resultat av den trafikplanering med fysiska åtgärder och trafikreglering/ hastighetsbegränsningar i centrum som pågått under senare år samt exploateringar i de yttre områdena.

DELAD MOBILITET

Fastighets- och gatukontoret har fortsatt utforska olika möjligheter för delad mobilitet under 2025. För att förbättra förutsättningarna för att kombinera resor mellan kollektivtrafik och andra delningsfordon testas en ny variant av orienteringskarta som inkluderar delningsfordon vid terminalen Södervärn. Pilträdet som varit symbol för piloterna med mobilitetshubbarna kommer att lanseras som symbol för samtliga delningsfordon under våren 2026.

Strategi för delad mikromobilitet har lyfts till tekniska nämnden för information. Strategin syftar till att den delade mikromobiliteten ska få en större geografisk utbredning och i kombination med kollektivtrafik och bilpoolslösningar kunna erbjuda malmöborna så attraktiva delningslösningar att de väljer bort att äga eget fordon.

Under 2024 beslutade Region Skånes kollektivtrafikmyndighet om att Skånetrafiken tillsammans med Malmö, Lund och Helsingborg ska utreda förutsättningarna för ett mobilitetserbjudande. Detta arbete har påbörjats under året. Även tekniska nämnden har, från kommunfullmäktige, fått i uppdrag att leda arbetet med att utreda hur Malmö stads digitala och fysiska infrastruktur kan byggas ut för att möjliggöra storskalig delning av fordon med möjlighet till anslutning för privata aktörer.

Mobilitetshubbar

Under 2024–2025 genomfördes test av hubbkonceptet vid Mobilitetshuset Anna, Mobilitetshuset Södervärn, Södervärns terminal och på Davidshallstorg. Vid Anna och Davidshallstorg testades även en ny lådcykeltjänst. Pilträdssymbolen som togs fram för mobilitetshubbar lever kvar på Mobilitetshuset Anna och Mobilitetshuset Södervärn och finns även på Mobilitetshuset Hyllie. Till våren kommer pilträdssymbolen lanseras som en symbol för delningsfordon och bland annat sättas upp på alla platser med Malmö by bike och mobilitetshagar. Två projekt med externa aktörer har även avslutats under 2025. Ett projekt kring mobilitetshubbar, där arbetet med piloterna ingick, och ett projekt kring kombinationen mikromobilitet och kollektivtrafik.

Förvaltningens lärdomar från dessa piloter och projekt är att piloter är ett bra sätt att skapa uppmärksamhet kring delad mobilitet, även med begränsad marknadsföring, då de är väl synliga i stadsmiljön. En annan slutsats är att lådcykeltjänsten var uppskattad och därför planerar förvaltningen att införa en likande tjänst under 2026.

Malmö by bike

I Malmös hyrcykelsystem, Malmö by bike, finns det idag ca 1000 cyklar fördelat på 100 hyrcykelstationer och under 2024 gjordes drygt 1 000 000 turer.

Hyrcykelsystemet sköts genom ett tjänstekoncessionsavtal. Det nuvarande avtalet ger begränsade möjligheter till större förändringar av systemet men mindre utökningar planeras.

Elsparkcyklar

Sedan 2018 har ett antal olika privata aktörer etablerat elsparkcyklar i staden. 2022 tog tekniska nämnden beslut om nya, skarpare tillståndsvillkor, vilka började tillämpas under 2024. De har inneburit att antalet elsparkcyklar har begränsats till totalt 2800 stycken, där 1000 är placerade i centrum och övriga 1800 utanför stadskärnan. Dessutom ska elsparkcyklarna i centrum parkeras i de cirka 280 hagar som idag finns där, varav cirka 80 tillkommit under 2025. Utbyggnaden av hagar fortsätter under nästa år. Sedan 1 januari 2025 finns fyra bolag som har tillstånd att hyra ut elsparkcyklar i Malmö. Förvaltningen utvärderar bolagen under året vilket kommer att styra fördelningen av antalet fordon per bolag under kommande tillståndsperiod som börjar i mars 2026.

Delningsbilar

Förvaltningen har under året arbetat med att öka kunskapen om delningsbilar i staden bland annat genom aktörsdialoger, mål, strategier och åtgärder för delningsbilar samt med uppdatering av statistik kring delningsbilar och tillgänglighet för allmänheten. Ett omfattande

utredningsarbete kommer att göras under 2026 tillsammans med flera andra förvaltningar nära kopplat till kommunfullmäktigeuppdraget att etablera förutsättningar för storskalig delning av fordon och möjlighet till anslutning av privata aktörer. Detta kommer att utgöra en viktig förutsättning för fortsatt arbete.

CYKEL

Under senare år har en strategisk förändring skett avseende cykelinfrastrukturen i Malmö, genom att det befintliga cykelvägnätet kompletteras med en gen, direkt och orienterbar koppling längs huvudgatunätet. Att erbjuda dessa alternativ bidrar också till att skapa resiliens i cykelvägnätet, sprida cyklandet på fler länkar och därmed avlasta befintliga sträckor och erbjuda alternativa vägar med god orienterbarhet. Detta möjliggörs nu i stor omfattning inom Storstadspaketet där också korsningspunkter hastighetssäkras.

Fokus vad gäller nya cykelvägar har under 2025 varit arbeten inom ramen för Storstadspaketet, främst arbetet med linje 4 där området vid Värnhem/Sallerupsvägen/Södra Bulltoftavägen och stråket Regementsgatan/Erikslust/Linnégatan ingår. Längs med Sallerupsvägen har cykelbanan breddats och längs med Östra Förstadsgatan har ny cykelbana anlagts. Under året har cykelbanorna längs med Erikslustvägen och Linnégatan öppnats, vilket

är stadens längsta stråk med enkelriktade cykelbanor. I detta stråk har även konceptet "stora svängen" introducerats. Stora svängen är en vänstersväng i två steg där cyklisten först cyklar rakt fram över den korsande vägen och sedan slutför svängen när det är fritt. Detta istället för att göra den lilla svängen, där cyklisten placerar sig i vänster körfält och svänger vänster direkt. Stora svängen minskar risken att krocka med mötande eller bakomvarande trafik.

En behovsanalys för behov av ny infrastruktur och förbättringar av befintlig cykelinfrastruktur har tagits fram. En plan för cykelinvesteringar tas nu fram utifrån behovsanalysen. Det kan innebära ny infrastruktur men också kapacitetsförstärkningar i befintligt cykelvägnät eller åtgärder i korsningspunkter.

Förvaltningen jobbar också intensivt med att se på möjligheter till enklare ombyggnader för att snabbare få ut mer cykelinfrastruktur samt ser på möjligheter till reglering för att snabbare förbättra för cykel. Tester används som en del i arbetet för att testa nya metoder innan en permanent lösning byggs. Bland annat arbetas med tester i området kring Möllan.

Cykelgator

2020 infördes Cykelgata som ett nytt vägmärke i vägmärkesförordningen. Inom förvaltningen pågår ett förberedande arbete inför ombyggnationen av Södra Förstadsgatan till cykelgata. I dagsläget är det endast en

del av Ribersborgsstigen som är reglerad som cykelgata. Förvaltningen utreder hur denna reglering kan användas framåt.

Supercykelvägar

Supercykelstråket längs med Lundavägen har öppnats under 2025 som del av stråket mellan centrum och Lomma. Cykelbanorna längs med Regementsgatan/Erikslust/Linnégatan är färdigställda som en del stråket mellan centrum och Limhamn. Utredningsarbete har gjorts för cykelstråket längs Drottninggatan, mellan Östra Förstadsgatan och Fersens väg. Studie av åtgärdsbehov pågår även för övriga supercykelstråk.

Cykelkommunikation

Under 2025 har förvaltningen fokuserat på att kommunicera enkelriktad cykling och "stora svängen". En utformning som är ny för många Malmöcyklister och kräver ett förändrat beteende. När Linnégatan och Erikslustvägen öppnades efter ombyggnationen till enkelriktade cykelbanor informerade förvaltningen på plats vid Fridhemstorget om den nya stora svängen som finns där. Gatupratat på plats illustrerar hur denna typ av korsning ska användas. Utskick har genomförts till samtliga boende längs Erikslustvägen och Linnégatan med information om stora svängen. Personer från förvaltningen och Cykelfrämjandet har också varit ute på plats under flera dagar i morgon- och kvälls pendlingstid för att dels



praktiskt visa hur vänstersvängen görs, dels samtala om projektet och de enkelriktade cykelbanorna.

Förvaltningen har under senare delen av 2025 startat upp en utredning om hur cykelkulturen kan förbättras i Malmö. Uppdraget slutrapporteras sommaren 2026 men insatser för att uppmärksamma trafikultur och trafikbeteende kommer att genomföras redan under våren 2026.

FOTGÄNGARE

Under 2025 har förvaltningen arbetat med att formulera vilka åtgärder, för en förbättrad fotgängarmiljö, som är relevanta framåt och vilka åtgärder staden anser bör testas i en Malmökontext. Fokus har fortsatt varit att omvärdera och utveckla synen på fotgängare i stadens gaturum. Förvaltningen har under året genomfört en översyn av rekommendationer och policys för både gångfartsområden och övergångsställen samt gjort en kartläggning för omreglering och ändrade funktioner av gator. Fokus är att ge fotgängare bättre förutsättningar. Två utpekade områden är Möllan och Sofielund.

Under året har Friisgatan färdigställts som gågata för att ge fotgängare mer utrymme i gatumiljön och förbättra vistelsekvaliteterna. Förbättringar för fotgängare har även gjorts inom många av stadens andra projekt, exempelvis inom Storstadspaketet och i arbetet med ökad trafiktrygghet och rörelsefrihet för barn.

Tillgänglighetsanpassning

Tillgänglighet på allmän platsmark är ett lagkrav och ett löpande arbete inom förvaltningen. Under de senaste åren har fokus legat på att höja standarden på de övergångsställen som har brister i tillgängligheten. Totalt har 33 övergångsställen tillgänglighetsanpassats under 2025. Utöver detta har det utförts tillgänglighetsförbättringar vid busshållplatser genom förbättring av ledstråk, kontrast i markbeläggningen och busskantstöd för att underlätta insteg i bussen. Även inom Storstadspaketet har dessa tillgänglighetsförbättringar genomförts som en del av ombyggnationen.

Barns rörelsefrihet

Inom förvaltningen har arbetet med barns rörelsefrihet breddats under de senaste åren. Arbetet omfattar nu inte bara åtgärder på barns skolvägar utan alla platser och stråk där barn har ett behov av att röra sig på allmän plats.

Under 2025 har testet med skolgata utökats genom införandet av en ny skolgata vid Möllevångsskolan. Västra delen av Friisgatan har möblerats om för att ge bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter. På Friisgatan har bilparkeringar och del av körbanan ersätts med grönska, sittplatser och mer plats för barn att röra sig fritt. Även vid Bergaskolan har åtgärder genomförts för ökad rörelsefrihet för barn genom att införa två hastighetssäkrade platser på Hyllie kyrkoväg.

Även mindre åtgärder har genomförts runt andra skolor där behov har identifierats. Dessa åtgärder har bland annat varit olika former av trafikreglering samt nya cykelställ. Som komplement till de fysiska åtgärderna har även förvaltningen stöttat skolorna med kommunikation till vårdnadshavare för ökat hållbart resande och vad de bör tänka på om de skjutsar med bil till skolan.

Sommargator och sommartorg

Arbetet med sommargator har en tydlig fotgängarprioritet. Vistelsekvaliteterna höjs med hjälp av grönska, sittplatser och aktivering, som också hjälper till att sänka tempot på gatan. Totalt har fem olika sommargator etablerats (Claesgatan, Ängelholmsgatan, Kärleksgatan och de två långsgående gatorna intill Davidshallstorg). Friisgatan, stadens första sommargata, är permanent ombyggd till gågata och utgår framöver som sommargata.

Sommartorget på Davidshall anlades för andra året och kommer att stå kvar som en mellan användning året runt tills torgets permanenta ombyggnation påbörjas (planerad byggstart hösten 2027). Sommartorget på Sevedsplan har etablerats likt de senaste tre åren och har ett fokus på aktivering i samverkan med lokala aktörer. Inför nästa år planeras ett liknande sommartorg på Kirseberg och under hösten har ett dialogarbete påbörjats med områdets samverkansaktörer.

TRAFIKSÄKERHET

Förutom satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till Storstadspaketet, där åtgärder genomförs i stor omfattning, har ett antal nya hastighetssäkrade övergångsställen och cykelöverfarter anlagts under året. Som exempel kan nämnas trafiksäkerhetsåtgärder över Topplocksgatan, Norra Grängesbergsgatan och hastighetssäkringen av cirkulationsplatsen på Kantyxegatan/Käglingevägen/Bo-platsgatan.

TRAFIKTRYGGHET

Arbetet med trafiktrygghet syftar till att öka den upplevda tryggheten hos malmöbor i trafiken, med fokus på oskyddade trafikanter. Åtgärderna syftar till att omfördela ytor från biltrafik till oskyddade trafikanter för att få ett tryggare och mer jämställt transportsystem, men även till att öka vistelsekvaliteterna längs med gatorna.

Under året har ett antal nya övergångsställen och farthinder anlagts för att öka tryggheten på dessa platser. På St Knuts väg har ett övergångsställe samt två farthinder anlagts. På Vattenverksvägen och Västra Skrävlingevägen har hastighetssäkrade övergångsställen anlagts. Hantverksgatan har även fått två farthinder och förvaltningen har testat räckan mellan parkering och trottoar för att hindra bilister från att ta trottoaren i anspråk vid parkering. Även arbetet för barns rörelsefrihet bidrar till en ökad trafiktrygghet i staden.

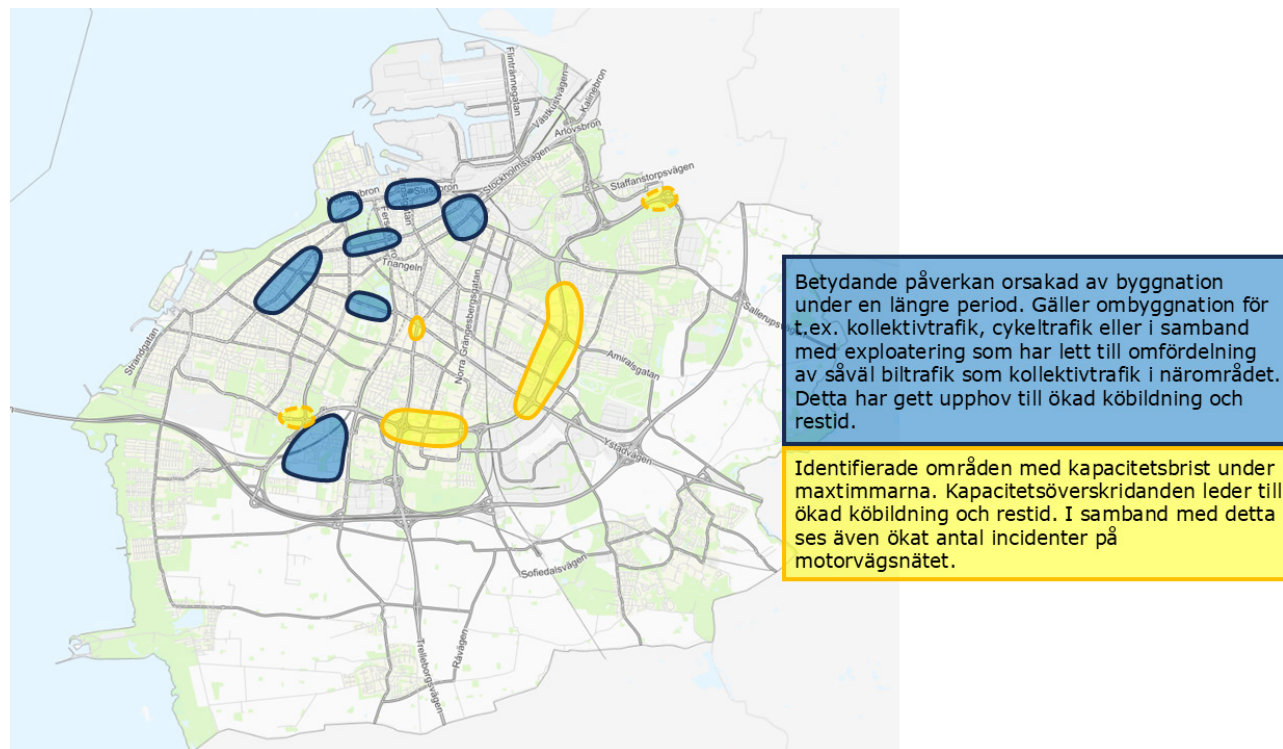
GODS OCH LOGISTIK

Under 2025 har förvaltningen tagit fram underlag för strategier för godstrafik i Malmö samt påbörjat en strukturerad planering av kommande års arbete. Fokus under året har även varit att nätverka med externa kontakter på regional och nationell nivå. Kommunen är även med i projektet ELMAS som syftar till att testa HCT-fordon (längre och tyngre lastbilar) i stadsnära trafik. Projektet är finansierat av Vinnova och genomförs tillsammans med ett antal privata, kommunala och statliga aktörer. Projektet startades upp under 2025 och planeras att pågå i tre år.

STÖRNINGAR I STADEN

Under året har ett antal större gatuombyggnader pågått som tydligt påverkat stadens trafikflöden. De projekt som har haft störst påverkan på trafiken är ledningsarbeten och ombyggnader i samband med Storstadspaketet på Erikslustvägen/Regementsgatan, vid Centralstationen och vid Värnhem. Även pågående exploateringsarbeten samt arbeten utförda av VA-syd har medfört kapacitetspåverkan och avstängningar med omledning av samtlig trafik i det berörda närområdet. I Figur 3 redovisas områden som haft betydande trafikstörningar under längre perioder både utifrån gatuombyggnad och exploateringar. Dessa ombyggnationer har även medfört en allmän påverkan på trafikflödena i kringliggande områden. I figuren redovisas också störningar på grund av hög belastning i trafiksystemet vid flertalet platser längs Inre ringvägen och på Trelleborgsvägen vid Dalaplan.

Avstängningarna påverkar även trafikmätningar, något som i sin tur påverkar indata till trafikanalyser med mera. Detta innebär att det är svårt att skapa en nulägesbild för trafiken, då allt kan förändras snabbt beroende på vilka avstängningar som görs.



Figur 3. Områden och delsträckor med betydande trafikpåverkan under 2025.

BULLERSTÖRNING

Malmö har som många andra städer under senare år drabbats av vansinneskörningar som resulterat i höga hastigheter och bullerstörningar. Under 2024 infördes Malmös första 30-område i området kring Möllevången, Rådmansvången, Davidshall, Lugnet samt delar av Södervärn. Under våren och sommaren 2025 infördes som test ett förbud mot fordonstrafik mellan kl. 23 och 05 på Bergsgatan, Amiralsgatan, Föreningsgatan, Stora Nygatan och Västra Varvgatan för att minska problem med buller från vansinneskörningar. Testet slutfördes i september och utvärderades sedan med positivt resultat. Det resulterade i fortsatt förbud på Bergsgatan och Stora Nygatan samt att det återinförs under sommarhalvåret på Amiralsgatan och Föreningsgatan.

Förvaltningen har under året satt upp bullersensorer med kamera och mikrofon för att kunna mäta trafikmängder, hastigheter och bullernivåer och därmed kunna identifiera var och när problemen är som störst. Sensorerna kan även identifiera fordon som överskrider en viss ljudnivå och kommunen har förhoppningar om att längre fram kunna delge polisen information om vilka fordon som bullrar för mycket. Den 1 december 2025 börjar en ny lag att gälla som kommer att ge myndigheter möjlighet att dela sekretessbelagd information vid utredning av brottslig verksamhet och förvaltningen utreder om detta kan möjliggöra delning av denna typ av information med polisen.

Förvaltningen har under året även satt upp två andra typer av bullermätare i syfte att kunna kartlägga bullersituationen i staden bättre. Planen är att fler mätare ska sättas upp för att ge en ännu bättre bild av situationen framöver. Resultat från pågående mätningar inväntas.

PARKERING SOM REGLERINGSVERKTYG

Under året har Malmö stads Policy för mobilitet och parkering reviderats och förväntas att bli antagen under nästa år.

2023 togs en ny metod för räkning och analys av beläggning på stadens gatuparkering fram. Insamling av data sker sedan 2021 via scanning med kamera från en bil. Tanken är att det ska ske en mätning per år och att uppföljningen ska kunna automatiseras i högre grad. Under 2025 har insynen i parkeringsbeståndet kvartersmark förbättrats. Stora delar av centrala fastigheter och parkeringsanläggningar har inventerats för att skapa bättre överblick av mängden parkering som finns i staden. Stadens parkeringsbolag, P-Malmö, har gett access till viss statistik för de anläggningar bolaget förvaltar och arbetar för att förbättra metoden för att beräkna beläggning.

År 2022 infördes dygnet runt-taxa i hela staden med befintlig parkeringstaxa. Dessförinnan saknades avgifter på kvällar och nätter. Avgift och boendeparkering har också införts i 16 nya områden i Malmö sen 2021. Just nu

pågår eftermätningar av vad effekten av taxan inneburit. De sista mätningarna kommer göras under nästa år och därefter kan effekten utvärderas. En effekt som staden redan har märkt är att antalet tillstånd för boendeparkering på allmän plats har sjunkit med över 5 000 sedan den senaste höjningen av taxorna under våren 2025.

I början av 2025 fanns det 35 472 reglerade och 28 532 oreglerade parkeringsplatser på allmän platsmark i Malmö. Under året har 190 av de reglerade platserna försvunnit. Trenden de senaste åren har annars varit att antalet reglerade platser ökar medan antalet oreglerade platser minskar.

DIGITALISERING OCH SMART INFRASTRUKTUR

Framtidens trafiksystem kommer att bli smartare med hjälp av digitalisering och intelligenta transportsystem (ITS). Smartare trafikstyrningssystem kommer kunna öka möjligheten att premiera önskad mobilitet i rum och tid och hantera oönskad mobilitet med beaktning på data från förutsättningar som exempelvis trängsel, vistelse-miljö, stråk och luftkvalitet. Med bättre sensorer kommer trafiken kunna styras utifrån realtidsdata gällande bland annat trängsel och väderförhållanden. Det kommer även att möjliggöra effektivare sätt att mäta trafik samt att göra trafiksäkerhetsanalyser i realtid. I dagsläget pågår även utredningar för att identifiera möjliga ITS-lösningar för Malmös yttre vägsystem.

KLIMATNEUTRALITET

Färdplan för mobilitet

KKlimatomställning Malmö är en kraftsamling för att tillsammans med andra offentliga och privata aktörer tackla klimatutmaningarna som staden står inför. Med utgångspunkt i de sex klimatrelaterade målen från miljöprogrammet för Malmö stad 2021 – 2030 har sju prioriterade omställningsområden pekats ut. För varje område finns en färdplan som beskriver var staden befinner sig i relation till målen och vad som krävs för att nå uppsatta mål. De utgår från det kunskapsläge som finns idag och de åtgärder som är viktiga att prioritera för att nå målen.

Fastighets- och gatukontoret har ansvar för omställningsområdet mobilitet och dess färdplan. Färdplanen beskriver prioriterade åtgärdsområden för att nå målen: aktiv mobilitet, kollektivtrafik, delad mobilitet, reglering, laddinfrastruktur och förnybara drivmedel, samt godstransporter och citylogistik. Under 2025 har färdplanen uppdaterats och kompletterats med analys av vilka skiften som behöver göras inom godstrafikområdet för att nå klimatmålen. För både gods- och persontransporter är elektrifiering och övergång till fossilfria drivmedel avgörande.



SAMVERKAN

Dialog och involvering

Dialog och involvering är en viktig pusselbit i arbetet med Storstadspaketet och under året har arbetet fortsatt, exempelvis genom samskapandemöte med näringslivet på Värnhem. Det är en komplex utmaning att genomföra en entreprenad i stadsmiljö och därför behöver alla aktörers rådighet aktiveras på bästa sätt. Samarbetet mellan Storstadspaketet, stadsmiljöenheten och MKB har bidragit till att både mobilitet och vistelse på Nydalatorget har lyfts och målgruppsanpassats. Inför ombyggnationer på Eriksfält har ett öppet hus hållits där en 3D-modell visade Storstadspaketets insatser i området.

Fortsatt har förvaltningen haft dialog med näringsidkare mellan Dalaplan och Södervärn. Stadens ambition är att kontakta näringsidkare minst ett halvår före entreprenaden och förvaltningen har därför, delvis tillsammans med VA Syd, besökt näringsidkarna för att ge dem möjlighet att ta del av planerna i god tid.

Dialog har även skett internt där förvaltningen har haft möte med fritidsförvaltningens representanter för kommunfullmäktiges uppdrag Lokal utveckling, kopplat till de prioriterade områdena Lindängen och Värnhem. Syftet är att integrera hållbar mobilitet och grönska som en naturlig del av fritidsförvaltningens kommande arbete – och på sikt i samtliga 14 områden.

Malmö Works

Malmö Works är ett nätverk där företag och organisationer samlas i viljan att ställa om till hållbara resor till, från och i jobbet. Nätverket, som består av 10 organisationer som tillsammans omfattar drygt 4 000 anställda, har funnits i ungefär sex år och har under den tiden utvecklat och implementerat en mängd lösningar och incitament för att hjälpa sina medarbetare att göra hållbara val. Under året har nätverket genomfört en resvaneundersökning för varje enskild organisation.



Effekter

TRAFIKUTVECKLING

ATTITYDER

RESANDE

KOLLEKTIVTRAFIK

GÅNG OCH CYKEL

DELAD MOBILITET

TRAFIKSÄKERHET

UPPLEVD TRYGGHET

MILJÖ

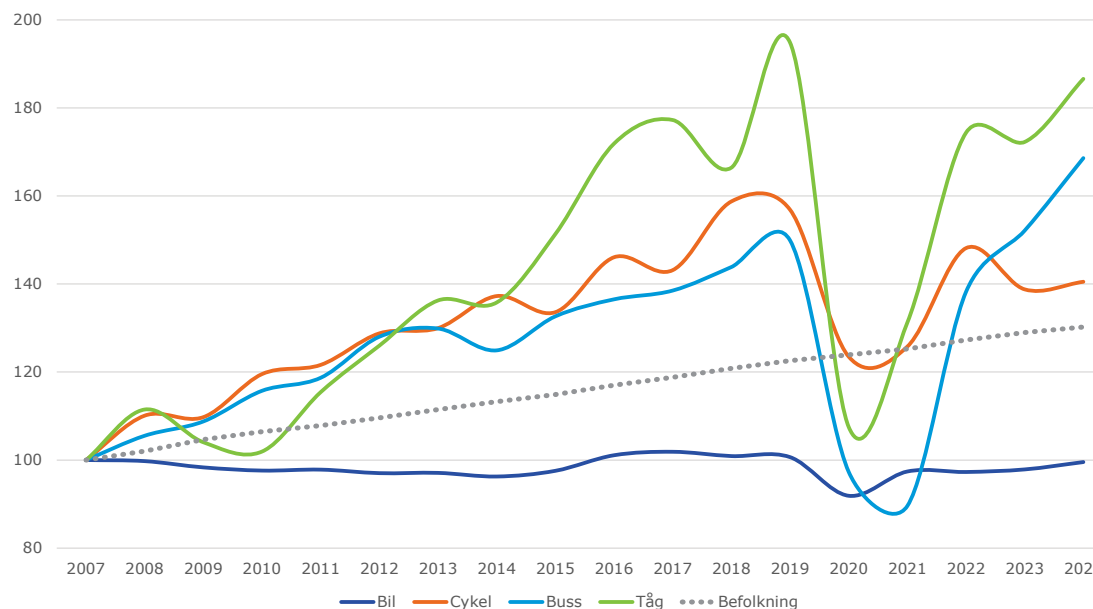


Effekter

TRAFIKUTVECKLING

För att se hur trafiken i Malmö utvecklas över tid görs varje år trafikmätningar. I Figur 4 redovisas trafikutvecklingen mellan 2007 och 2024, med år 2007 som index 100. Som väntat ses en kraftig minskning av antalet resor under 2020 som en följd av pandemin. Under 2021 rådde fortfarande pandemi och restriktioner infördes under perioder av året. Från 2021 syns en återhämtning av resandet för cykel, buss och tåg och resandet börjar närma sig samma nivåer som innan pandemin. Sedan 2023 har antalet bussresor återgått som innan pandemin. Under 2024 ökade antalet resor för samtliga trafikslag och såväl i de centrala som i de mer perifera mätsnitten. Sett över en längre tidsperiod är trenden dock att trafikmängderna ökar i de yttre snitten och minskar i de centrala.

I stället för manuella trafikräkningar har staden sedan 2023 i stället använt kameror för att samla in data avseende cykelresor. Detta har medfört mer robusta och tillförlitliga resultat då manuella räkningar troligtvis överskattade trafikflödena. Förändringen av mätmetod kan förklara varför antalet av cykelresor är lägre än innan pandemin.

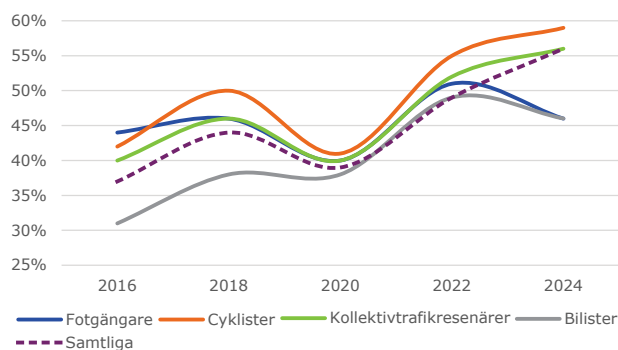


Figur 4. Trafikutveckling och befolkning 2007–2024 med 2007 som index 100. Källa: Malmö stad och Skånetrafiken.

ATTITYDER

Vartannat år genomförs undersökningen "Malmö Trafikant", som undersöker attityder hos Malmös trafikanter. 2024 gjordes en ny undersökning. Resultaten visar att för samtliga trafikanter anser 56 procent att trafiksituationen är ganska eller mycket bra i Malmö, se Figur 5. Jämfört med 2022 syns en förbättring bland cyklister och kollektivtrafikresenärer, medan fotgängares och bilisters upplevelse av trafiksituationen har försämrats något. Sett till samtliga trafikanter har upplevelsen förbättrats

Malmö stad har även påbörjat uppföljning av acceptansen hos Malmöbor för störningar i trafiksystemet på grund av pågående byggprojekt. Acceptansen för att byggprojekten måste genomföras är relativt hög, där 58 procent anger att de accepterar detta och 48 procent säger att de har ett stort förtroende gällande att Malmö stad ansvarar för byggprojekten. Årets sammanvägda



Figur 5. Andel trafikanter, fördelat på resenärgrupp, som anser att trafiksituationen i Malmö är ganska bra eller mycket bra. Källa: Ipsos (2016, 2018, 2020, 2022, 2024), "Malmö Trafikant".

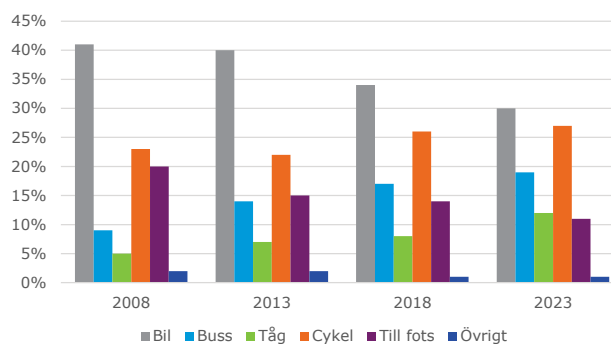
index över invånarnas förståelse, förtroende och acceptans för byggprojekten uppgår till 65 procent. Detta kommer att följas upp årligen.

RESANDE

Resvanor

Färdmedelsfördelningen för malmöborna redovisas i RVU Malmö 2008 samt i RVU Skåne 2013, 2018 och 2023. Bilandelen har sjunkit avsevärt sedan 2013. Tåg-, buss- och cykelandelarna har ökat stadigt sedan 2008, medan andelen resor till fots har minskat under mätperioden, se Figur 6. Vid resvaneundersökningen 2023 var andelen kollektivtrafikresor för första gången större än andelen bilresor.

Resor till fots utgör en relativt liten andel av den totala mängden resor om man tittar på huvudresor, vilket är det som oftast redovisas från resvanundersökningen. Tittar

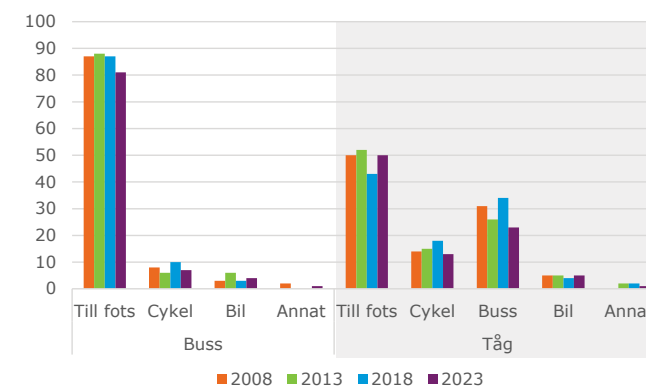


Figur 6. Färdmedelsfördelning för malmöborna. Källa: RVU Malmö 2008 samt RVU Skåne 2013, 2018 och 2023.

man istället på reskedjor och på vilket sätt malmöborna väljer att transportera sig till buss eller tåg, blir fördelningen en annan. Här utgör resor till fots det huvudsakliga transportsättet, se Figur 7.

Färdmedelsfördelning i TROMP-områdena

TROMP-områden med målen geografiskt nedbrutna gör det möjligt att planera och reglera utifrån varje TROMP-områdes förutsättningar. Genom att nå målen i varje område kan stadens övergripande mål nås och på så sätt få ett robust trafiksystem trots stadig befolkningstillväxt och belastning. I de centrala delarna av staden finns den största befolkningen men även god tillgång till service och arbetsplatser, vilket skapar bra förutsättningar för hållbar mobilitet. I Figur 8 redovisas gällande mål avseende färdmedelsandelar för respektive TROMP-område samt resultatet från RVU 2023 och skillnaden jämfört med 2013.



Figur 7. Reskedja – hur tar man sig till kollektivtrafik i Malmö? Källa: RVU 2008, 2013, 2018 och 2023.

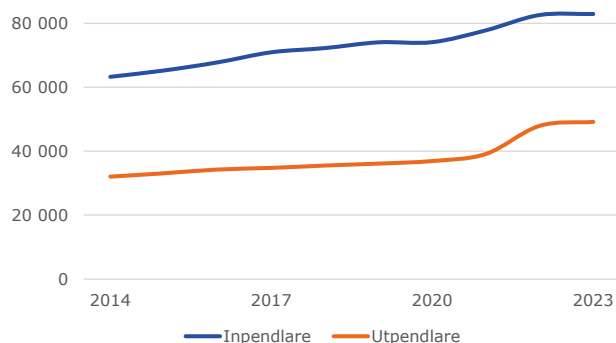
FÖRÄNDRING I FÄRDMEDELSFÖRDELNING

	Bil			Koll			Cykel			Gång		
TROMP-OMRÅDE	Mål	2023	Diff 2013	Mål	2023	Diff 2013	Mål	2023	Diff 2013	Mål	2023	Diff 2013
Centrum	15%	18%	-7%	25%	32%	9%	35%	29%	4%	25%	20%	-5%
Slottstaden	25%	26%	-7%	20%	25%	9%	40%	36%	2%	15%	12%	-2%
Västra Hamnen och Nyhamnen	20%	25%	-5%	30%	25%	0%	30%	34%	9%	20%	14%	-3%
Norra hamnen	25%	-	-	30%	-	-	30%	-	-	15%	-	-
Kirseberg	25%	30%	-4%	30%	25%	1%	30%	32%	8%	15%	10%	-6%
Rosengård/Sorgenfri	20%	23%	-8%	30%	36%	11%	35%	28%	0%	15%	12%	-3%
Fosie	30%	30%	-19%	35%	35%	11%	25%	25%	7%	10%	6%	0%
Holma/Kroksbäck	30%	34%	-6%	20%	30%	13%	30%	27%	5%	20%	8%	-10%
Limhamn	35%	34%	-20%	20%	30%	16%	30%	28%	8%	15%	6%	-4%
Bunkerflostrand	45%	51%	-11%	25%	28%	10%	20%	16%	7%	10%	3%	-5%
Hyllie	30%	28%	-28%	30%	49%	35%	20%	14%	2%	20%	7%	-11%
Jägersro	50%	-	-	15%	-	-	20%	-		15%	-	
Husie	50%	46%	-17%	20%	24%	9%	20%	22%	8%	10%	7%	-1%
Oxie	50%	59%	-5%	25%	28%	8%	15%	10%	4%	10%	3%	-5%
Tygelsjö	55%	68%	-4%	20%	19%	7%	15%	12%	8%	10%	0%	-9%
SUMMA	30%	30%	-10%	25%	31%	10%	30%	27%	5%	15%	11%	-4%

Figur 8. Dimensionerande mål för färdmedelsfördelning i TROMP-områden avseende huvudresor samt resultatet från RVU 2023 och förändring jämfört med 2013.

Förändringen i färdmedelsfördelning för de olika TROMP-områdena skiljer sig åt. Biltrafiken har minskat i alla områden jämfört med 2013. Andelen kollektivtrafikresor har ökat i nästan alla områden sedan 2013. I flera områden har andelen kollektivtrafikresor ökat med 10 % eller mer. I Hyllie och Limhamn har andelen kollektivtrafikresor ökat med 35 % respektive 16 %. Andelen cykelresor har ökat i nästan hela staden med undantag för Rosengård/Sorgenfri där det inte skett någon förändring jämfört med 2013. Andelen resor till fots har minskat i samtliga delområden förutom Fosie där andelen resor till fots är oförändrad jämfört med 2013.

Kopplat till måluppfyllelse visar RVU 2023 att Malmö som helhet har uppnått målen för färdmedelsfördelningen gällande både bil och kollektivtrafik. Däremot när man tittar på enskilt delområde är det endast Fosie, Limhamn, Hyllie och Husie där man uppnått delområdets mål för bil.



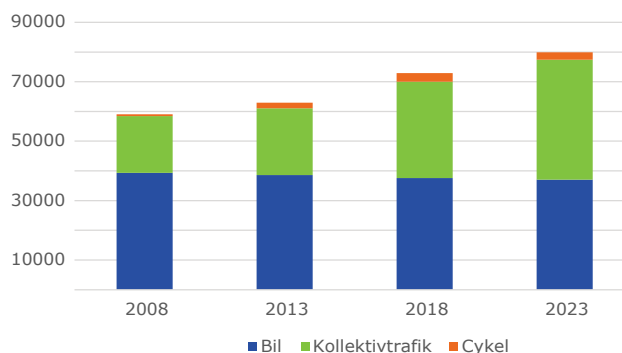
Figur 9. Antal in- och utpendlare till respektive från Malmö 2014–2023 (exklusive pendling till och från Danmark). Källa: SCB och Skånedatabasen.

För kollektivtrafik har samtliga delområden nått målen utom Västra hamnen/Nyhamnen, Kirseberg och Tygelsjö.

För delområde Norra hamnen och Jägersro har det inte skett någon uppföljning i RVU då de områdena har för få invånare, vilket inte gjort det möjligt att jämföra mot målen.

Pendlingsresor

Antalet pendlare har ökat sedan 2008. År 2022 ersatte SCB registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) med befolkningens arbetsmarknadsstatus (BAS). Det finns skillnader mellan hur RAMS definierar förvärvsarbete och hur BAS definierar sysselsatta. Det sker därför ett tidsseriebrott för mätningen av utpendlare 2022. Bytet av källa och metod innebär att jämförelser av statistik avseende pendling ut ur Malmö 2022 och tidigare referensår måste göras med försiktighet. I Figur 9 redovisas antalet

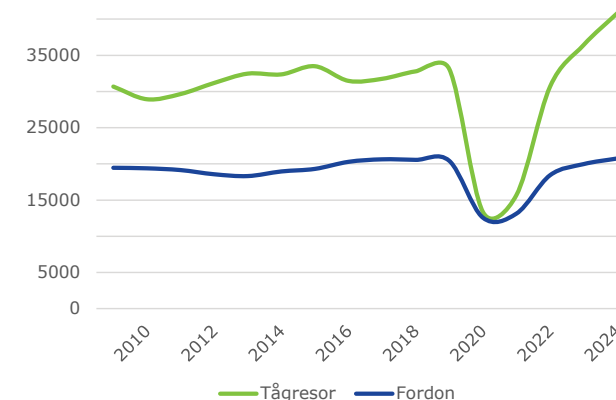


Figur 10. Färdmedelsfördelning och antal inpendlingsresor till Malmö för åren 2008, 2013 och 2018 och 2023. Källa: SCB, RVU Malmö stad 2008 och RVU Region Skåne 2013, 2018 och 2023.

in- och utpendlare per år under perioden 2014–2023. Figuren visar antal malmöbor med arbetsplats i andra kommuner respektive boende i andra kommuner med arbetsplats i Malmö.

Färdmedelsfördelningen för de inpendlande redovisas i RVU Malmö stad 2008 och RVU Region Skåne 2013, 2018 och 2023, se Figur 10. Trots att antalet inpendlare har ökat har det totala antalet bilpendlare minskat successivt, då andelarna för kollektivtrafik och cykel har ökat.

I statistiken för in- och utpendlingsresor ingår inte resor över Öresund. Mellan 2009 och 2019 skedde en svag ökning av antalet pendlingsresor över Öresundsbron med både tåg och bil. Under 2020 sjönk antalet tågresor som en följd av pandemin. Pandemin fortlöpte under 2021, men en viss återgång i resande över Öresundsbron kan ses redan 2021, se Figur 11. Sedan 2021 fortsätter

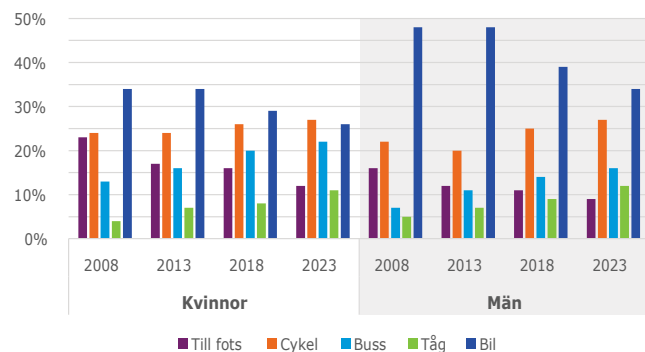


Figur 11. Antal tågresor respektive antalet fordon över Öresundsbron per dag mellan 2009–2024. Källa: Öresundsbrokonsortiet.

resandet att öka och trafikmängden 2024 är nu större än innan pandemin. 2024 ökade antalet tågresor med 12 procent jämfört med 2023.

Jämställda resvanor

Färdmedelsfördelningen för män och kvinnor redovisas i resvaneundersökningarna från 2008, 2013, 2018 och 2023, se Figur 12. Resvanorna har gått mot mer hållbara färdmedel för både män och kvinnor. Andelen bilresor för män minskar snabbare mellan de senaste mätningarna än för kvinnor vilket medför att färdmedelsfördelningen för män och kvinnor blir mer jämställd. Det är dock fortsatt en större andel män än kvinnor som reser med bil. Samtidigt är det en större andel kvinnor än män som reser med buss. Enligt RVU 2023 var cykel det vanligaste färdmedlet för kvinnor och kollektivtrafik står för en större andel av kvinnors resande än mäns.



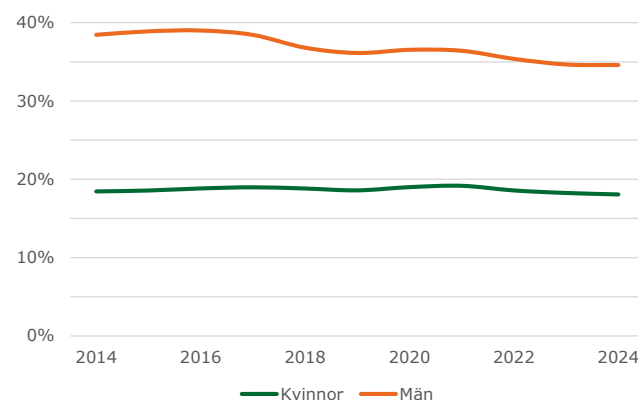
Figur 12. Färdmedelsfördelning uppdelat per kön. Källa: RVU Malmö 2008 och RVU Skåne 2013, 2018 och 2023.

Bilägande

Kvinnor i Malmö äger i snitt ungefär hälften så många bilar som män. De senaste tio åren har kvinnors bilägande hållit en jämn nivå medan männens har minskat något under samma period. Under år 2024 har det skett en marginell minskning av bilägandet, se Figur 13. Juridiska personers bilägande, exempelvis en företagsbil, redovisas dock inte. Det totala antalet bilar i Malmö uppgick 2024 till 263 bilar per 1000 invånare.

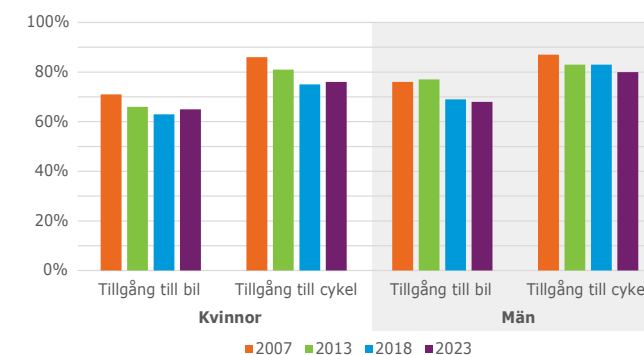
Tillgång till färdmedel

Tillgång till bil och cykel redovisas i resvaneundersökningarna för Malmö stad från 2008 samt från Region Skåne 2013, 2018 och 2023, se Figur 14. Män har större tillgång till både bil och cykel än kvinnor. För både män



Figur 13. Bilägande per invånare, fördelat per kön mellan 2014-2024. Källa: TRAFI.

och kvinnor har tillgången till bil och cykel minskat med tiden, men för kvinnor har tillgången ökat något 2023 jämfört med 2018.



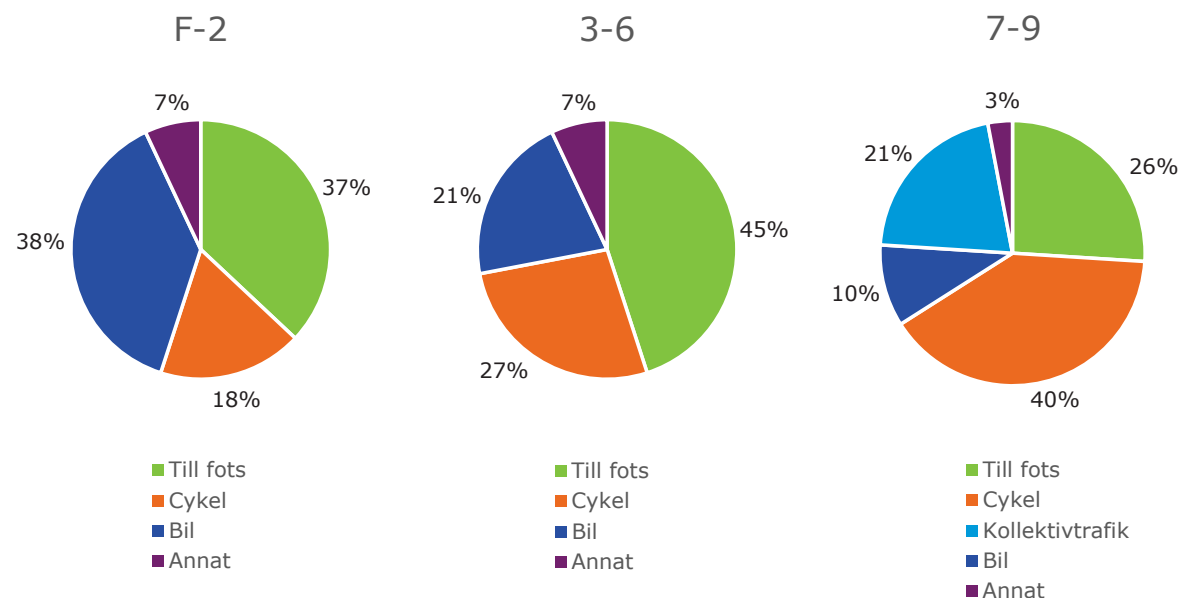
Figur 14. Tillgång till bil och cykel, från RVU Malmö 2008 och RVU Region Skåne 2013, 2018 och 2023.

Barn och ungas resor

Regionens resvaneundersökning, som genomförs vart femte år, mäter inte hur barn under 15 år reser. Istället har enkla handuppräkningsundersökningar på utvalda skolor genomförts för att undersöka hur barn i olika årskurser reser till och från skolan.

Den senaste undersökningen visar att ju högre upp i årskurserna desto färre elever är det som reser med bil och desto fler som reser med cykel. Det är också betydligt fler elever som reser med kollektivtrafik på högstadiet jämfört med på låg- och mellanstadium. Den senaste enkla resvaneundersökningen för barn och ungas resor genomfördes år 2020, se Figur 15. Andra, liknande undersökningar visar att hur barn tar sig till skolan inte förändras särskilt mycket över tid, varför färdmedelsfördelningen som visas i Figur 15 bedöms vara fortsatt relevant.

Det finns ingen uppdaterad statistik över barns resvanor men förvaltningen planerar att nästa år ta fram ny statistik för barns resande. Som en del av det arbetet tittar de även på vilka nyckeltal som skulle vara aktuella att titta på.

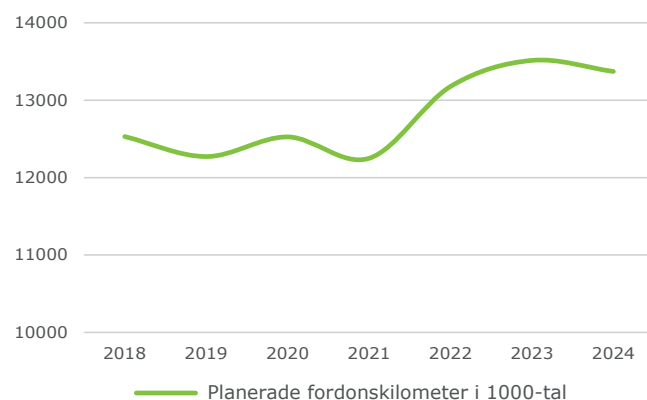


Figur 15. Färdmedelsfördelning för olika årskurser. Åk F-2 och 3-6 är från 2018 medan åk 7-9 är från 2020. Källa: Handuppräkningsundersökning på cirka 30 grundskolor år 2018 samt samma form av undersökning på tre högstadieskolor år 2020.

KOLLEKTIVTRAFIK

Skånetrafikens planerade fordonskilometer

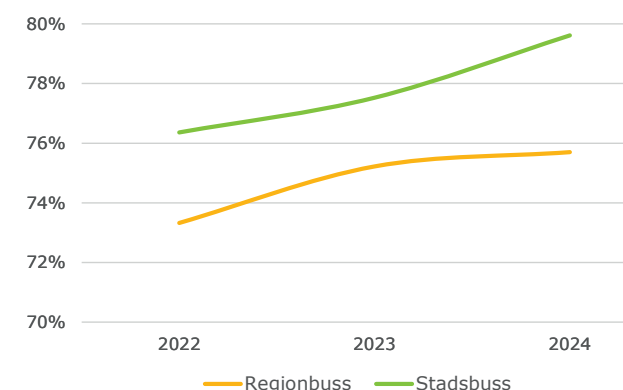
I Figur 16 visas planerade fordonskilometer för stadsbuss-
trafiken för åren 2018 – 2024. Planerade fordonskilometer
har ökat sedan 2018 med cirka 7 procent. För enskilda år
kan variationer förekomma till följd av justeringar i linje-
dragningar, turtäthet etc.



Figur 16. Planerade fordonskilometer i 1000-tal för samtliga stads-
bussar i Malmö stad 2018–2024. Källa: Skånetrafiken.

Punktlighet

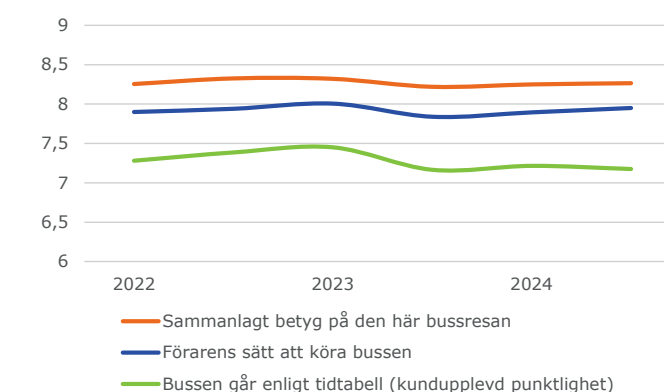
Skånetrafiken följer årligen upp punktligheten på samt-
liga kollektivtrafiklinjer. I Figur 17 redovisas medelvärdet
för punktligheten för stadsbussar respektive regionbus-
sar. Det som går att utläsa från de senaste tre åren är att
punktligheten övergripande har förbättrats.



Figur 17. Medelvärdet för punktligheten på stadsbussar respektive
regionbussar i Malmö stad 2022–2024. Källa: Skånetrafiken.

Skånetrafikens kvalitetsmätning

Skånetrafikens kvalitetsmätning mäter resenärernas
upplevelse genom enkäter som delas ut ombord. Under-
sökningen genomförs under vår och höst och turer väljs
ut slumpmässigt men proportionerligt i förhållande till
trafikutbudet över samtliga dagar mellan 06.30 och 22.00.
Frågorna i enkäten betygsätts på en skala mellan 0 och
10, där 0 är mycket dåligt och 10 är mycket bra. I Figur 18
visas resultatet från de senaste tre åren för enkätsvar som
kommit in från Malmö C och Södervärn.



Figur 18. Delar av resultatet från Skånetrafikens kvalitetsmätning,
från Centralen och Södervärn, 2022–2024. Källa: Skånetrafiken.

GÅNG OCH CYKEL

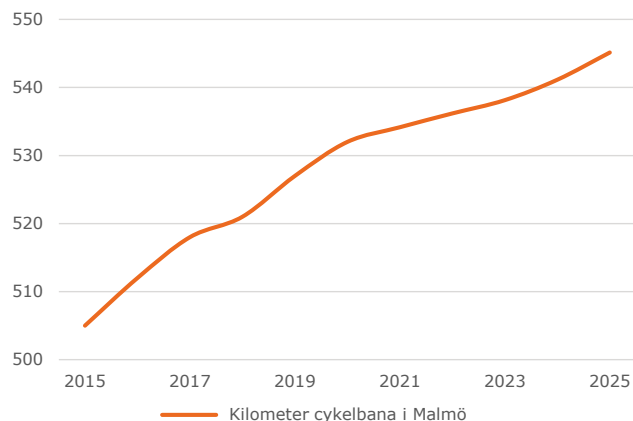
Cykelinfrastruktur

Malmös cykelvägnät utökas succesivt varje år. Sedan år 2015 har i genomsnitt cirka 3,8 kilometer ny cykelbana eller annan cykelinfrastruktur tillkommit per år. Under år 2025 har staden byggt cirka 4 kilometer ny cykelbana. Se utvecklingen av cykelinfrastruktur i kilometer i Figur 19.

Aktivt resande

Det aktiva resandet redovisas genom totalt antal resor till fots respektive med cykel multiplicerat med medianreslängd per resa för respektive färdmedel, se Figur 20.

Det aktiva resandet bland malmöborna minskade mellan 2008 och 2018, däremot ser man en stor ökning av framförallt antal cyklade kilometer 2023. Vilket medfört att det aktiva resande i Malmö ökat med 55 % jämfört med 2008.

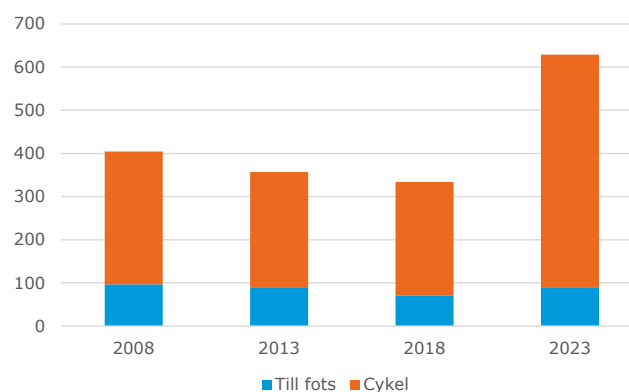


Figur 19. Kilometer cykelbana i Malmö. Källa: Malmö stad.

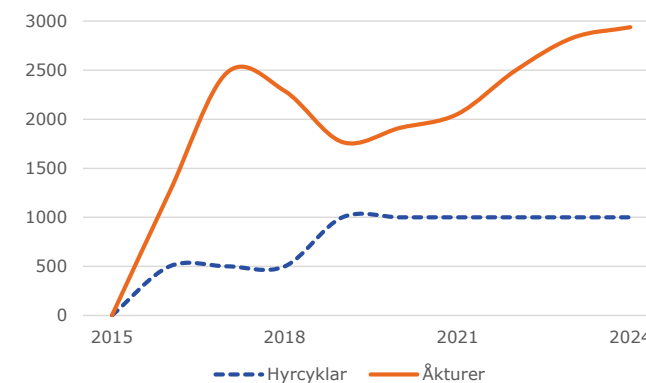
DELAD MOBILITET

Med Malmös hyrcykelsystem, Malmö by bike, genomfördes drygt 1 000 000 turer under 2024 vilket endast var en marginell ökning från året innan. Idag finns det ca 1000 cyklar fördelat på 100 hyrcykelstationer.

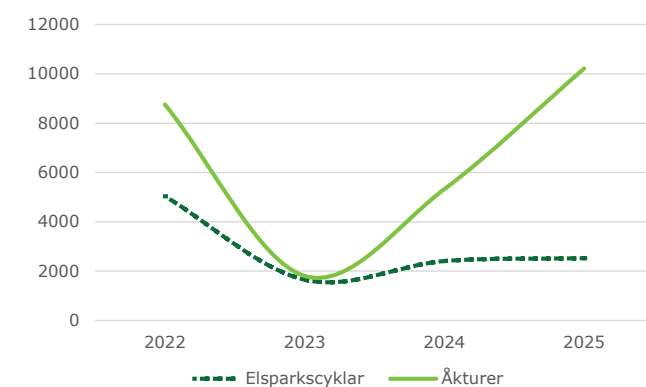
I Figur 21 redovisas antalet åkturer med Malmö by bike per 1000 invånare samt antal cyklar i systemet. Antalet åkturer under 2024 är det största sedan hyrcykelsystemet infördes. Sedan 2019 har antalet åkturer ökat stadigt trots pandemi, konkurrens från elsparkcyklar samt att antalet hyrcyklar har varit konstant. Som tidigare nämnts finns det idag fyra aktiva bolag som hyr ut elsparkcyklar i Malmö. Sedan 1 januari 2024 har de tillsammans tillstånd för totalt 2800 fordon. Antalet uthyrningar för elsparkcyklar samt antalet tillgängliga fordon per år redovisas i Figur 22.



Figur 20. Aktivt resande, totalt antal färdade kilometer i tusental per dag till fots eller med cykel. Källa: RVU Malmö 2008 och RVU Skåne 2013, 2018, 2023.



Figur 21. Antal åkturer med Malmö by bike per 1000 invånare samt antalet cyklar i systemet. Källa: Malmö stad.



Figur 22. Antal åkturer med elsparkcyklar per 1000 invånare samt antalet elsparkcyklar för uthyrning i Malmö. Källa: Malmö stad.

TRAFIKSÄKERHET

Trafikolyckor

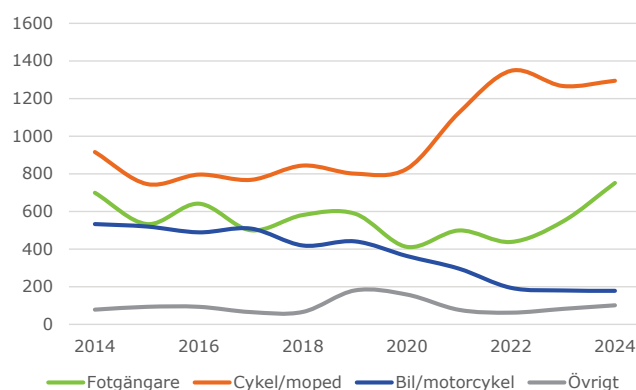
De senaste tio åren har det totala antalet trafikolyckor varierat, men sett till helheten har det varit en nedåtgående trend. Den 1 juli 2021 ändrades lagen om hur trafikolyckor ska rapporteras in till STRADA. Den nya lagen innebär att akutsjukvården måste lämna uppgifter till STRADA om alla personer som sökt vård efter en trafikolycka, det tidigare samtyckeskravet har alltså försvunnit. Detta innebär att täckningsgraden i STRADA blev 100 % från 1 juli 2021 jämfört med cirka 60–80 % tidigare år för Malmö.

Eftersom täckningsgraden har förändrats går det inte längre att jämföra olycksutvecklingen på samma sätt som tidigare. Den ökning av antalet olyckor från år 2021 som

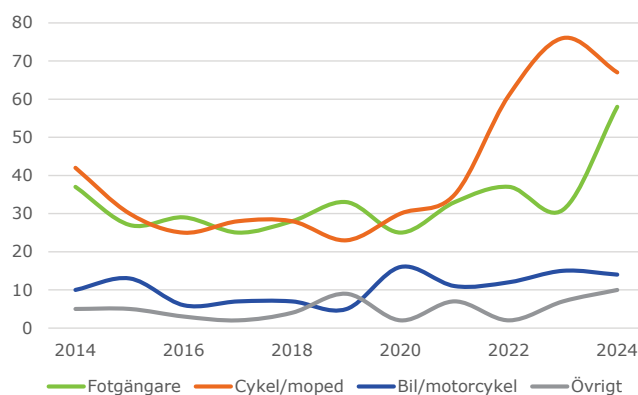
redovisas i Figur 23, beror sannolikt på den nya lagen om inrapportering snarare än en faktisk ökning av antalet olyckor. Detta syns tydligt i antal inrapporterade olyckor med cykel eller moped, vilket troligtvis är en grupp där täckningsgraden för inrapportering har påverkat stort.

Det totala antalet olyckor har ökat något 2024 jämfört med tidigare år. Det som sticker ut i årets olycksstatistik är antalet trafikolyckor kopplat till fotgängare har ökat med 37 procent jämfört med året innan.

Antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken har varierat under de senaste tio åren, se Figur 24. Under 2023 ses en fortsatt ökning av antalet döda och allvarligt skadade i kategorin cykel och moped, men de har minskat under 2024. Däremot syns en markant ökning av antalet allvarliga olyckor och dödade inom trafikantgruppen fotgängare.

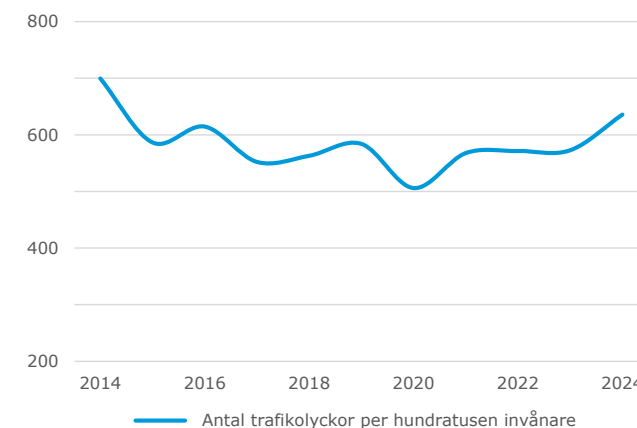


Figur 23. Totalt antal trafikolyckor 2014–2024, per trafikantkategori. Källa: Transportstyrelsen, STRADA.



Figur 24. Antal olyckor med allvarligt skadade och dödade i trafiken 2014–2024, per trafikantslag. Källa: Transportstyrelsen, STRADA.

Tittar man på antalet skadade per hundra tusen invånare är trenden minskande mellan 2010 och 2023 men år 2024 har det skett en markant ökning av det totala antalet olyckor i Malmö, se Figur 25.

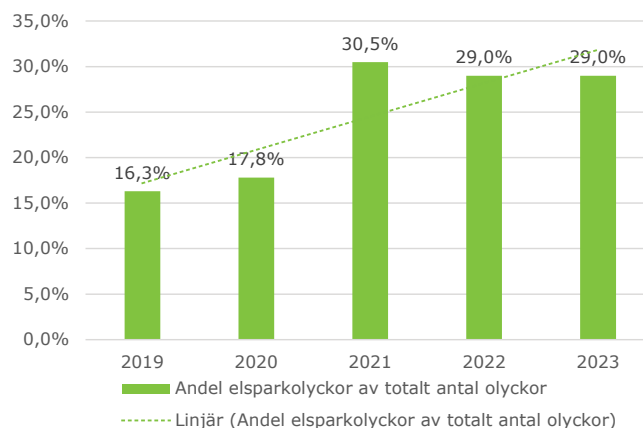


Figur 25. Antal trafikolyckor per hundra tusen invånare 2014–2024 (döda, allvarligt skadade, måttligt skadade och lindrigt skadade). Källa: Transportstyrelsen, STRADA.

Under 2024 genomförde förvaltningen en analys av olyckor med elsparkcykel och resultatet av denna analys visar att andelen elsparkcykelolyckor ökat under de senaste åren. I Figur 26 visas andelen elsparkcykelolyckor av det totala antalet cykelolyckor respektive av alla olyckor mellan åren 2019 – 2023.

Incidenter i det yttre vägnätet

Malmö stad följer även upp antalet inrapporterade händelser i Malmös yttre vägsystem. Med det yttre vägsystemet avses Inre och Yttre ringvägen samt infartslederna. De vanligast förekommande händelserna är olyckor, stillastående fordon, hinder på vägbanan och föremål på vägen. I Figur 27 redovisas antalet inrapporterade händelser per år under perioden 2022-2025. För 2025 ingår endast underlag för månaderna januari-september.

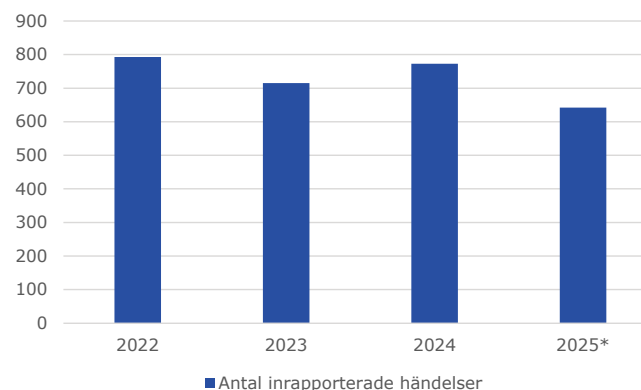


Figur 26. Andel elsparkolyckor av totalt antal olyckor 2019-2023. Källa: Malmö stad.

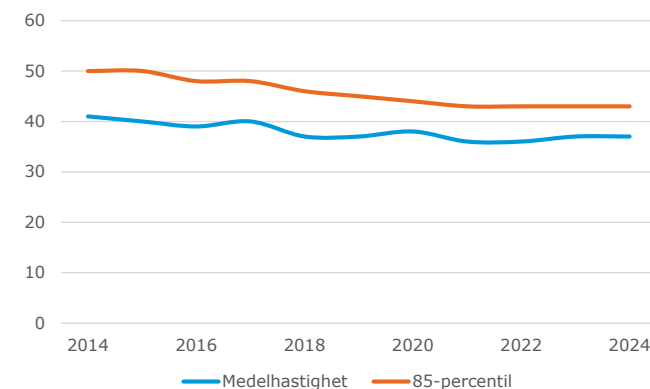
Hastigheter

Sedan 2014 har medelhastigheten sjunkit på Malmös gator. Baserat på medelvärden från 14 olika mätpunkter i staden har medelhastigheten och 85-percentilen (medelhastigheten av de 15 % av fordonen som kör forstast) varit densamma de senaste åren, se Figur 28.

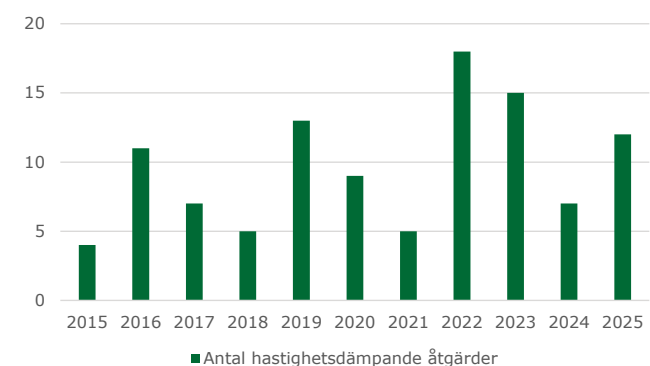
En del i Malmö stads arbete med ökad trafiksäkerhet är hastighetsdämpande åtgärder för motorfordon. Dessa utgörs i stor utsträckning av hastighetssäkrade övergångsställen och cykelöverfarter. Nytt sedan 2023 är att hastighetsdämpande åtgärder även har genomförts för att öka tryggheten på platser där trafiken upplevs vara osäker och otrygg. I Figur 29 visas antalet nya hastighetsdämpande åtgärder per år mellan 2015 och 2025.



Figur 27. Antal inrapporterade händelser i Malmös yttre vägsystem under perioden 2022-2025. *För 2025 ingår endast statistik för januari-september. Källa: Malmö stad.



Figur 28. Medelhastighet och 85-percentil för 14 olika mätplatser 2014-2023. Källa: Malmö stad.

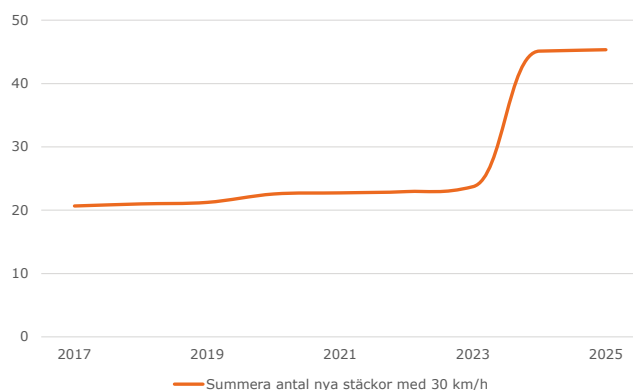


Figur 29. Antal nya hastighetsdämpande åtgärder per år. Källa: Malmö stad.

Ett krav på hastighetsbegränsning om 30 km/h infördes utanför grundskolorna i Malmö 2017. Därefter har det införts i genomsnitt två nya eller utökade sträckor med 30 km/h per år, bortsett från 2024 då en stor zon i centrum omreglerades. År 2025 infördes en ny sträcka den utanför Vintrie sporthall. I Figur 30 redovisas total längd för nya 30-sträckor i Malmö mellan 2017 och 2025.

UPPLEVD TRYGGHET

Polisen Region syd genomför årligen trygghetsmätningar, där några av frågorna handlar om upplevd trygghet utomhus samt trygghet i trafiken, se Figur 31. De senaste åren har de som har svarat att de upplever att bilar kör för fort blivit färre. Även en minskning av antalet som



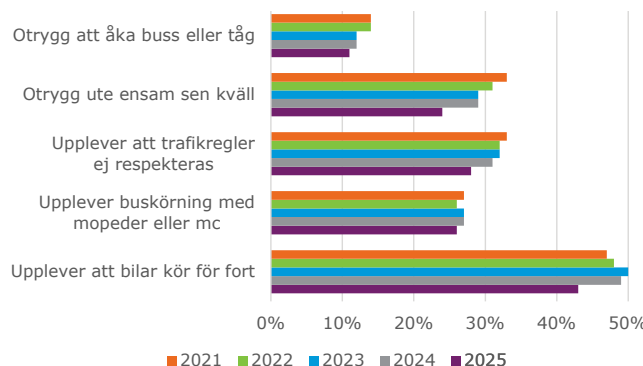
Figur 30. Nya sträckor med 30 km/h i kilometer mellan 2017 och 2025.

upplever buskörningar har minskat 2025. Andelen personer som känner sig otrygga när de är ute ensamma på kvällen har minskat sedan 2020. Samma trend syns för de som upplever att trafikregler inte respekteras. Däremot upplever personer som bor i de centrala delarna i mycket större utsträckning störning av att trafikregler inte följs, att bilar kör för fort och upplever att fler buskör med motorcykel eller moped.

MILJÖ

Utsläpp av växthusgaser

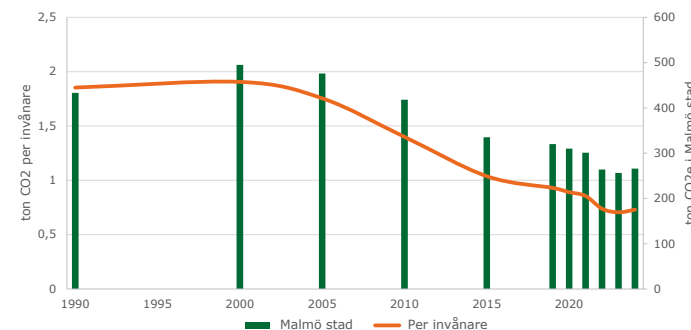
Transportsektorn är i dagsläget den näst största utsläppskällan i Malmö och släppte ut 266 ton koldioxidekvivalenter år 2024, vilket motsvarar 32 % av totalen. Malmö



Figur 31. Andel personer som svarat att de känner sig otrygga alternativt upplever olika former av trafikotrygghet i staden. Källa: Polisens trygghetsundersökning 2021-2025 PO Malmö.

har stor in- och utpendling över dygnet och personbilstransporterna är den överlägset största utsläppande fordonstypen i staden. Malmö har även höga utsläpp från lastbilar, vilka orsakas av att staden är en genomfartsled för transporter av varor och gods till övriga delar av landet.

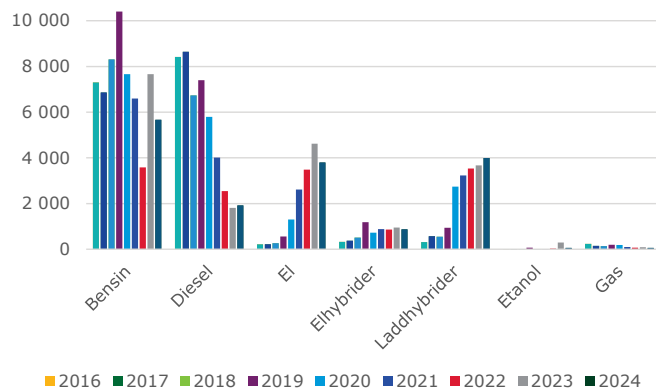
Växthusgasutsläppen kopplat till vägtrafiken i Malmö har minskat varje mellan år 2000 och 2023, både totalt och per invånare, se Figur 32. År 2024 ökade dock utsläppen jämfört med året innan, främst på grund av sänkt inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel (reduktionsplikt). Utsläppen från vägtransporter per person har minskat med 61 procent mellan åren 1990 – 2024. Minskningen totalt, för samtliga kategorier, i staden är 39 procent.



Figur 32. Malmös växthusgasutsläpp för vägtrafik per invånare och totalt mellan 1990 – 2024. Källa: Miljöbarometern.

Utsläppen från vägtrafiken minskar alltså snabbare än från övriga utsläppskategorier. Trots detta krävs fortfarande mer än en halvering av växthusgasutsläppen från vägtrafiken för att nå klimatmålen till 2030.

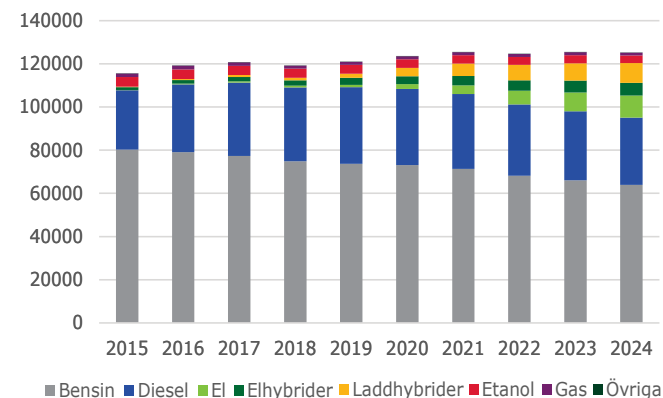
Ändrade resvanors bidrag till minskad miljöpåverkan blir dock otillräcklig när befolkningen ökar. Ur ett emissionsperspektiv innebär det att endast ändrade resvanorna i den takt som definieras i TROMP inte har en påverkan på utsläppsmängderna i förhållande till nuläget.



Figur 33. Antal nyregistrerade bilar per år som är registrerade i Malmö, utveckling över tid. Källa: TRAFI.

Nyregistrerade bilar

Figur 33 visar antalet nyregistrerade fordon i kommunen per år, uppdelat på drivmedel. Endast personbilar registrerade i Malmö är inräknade, det vill säga inte besökare och utomkommunala pendlare. Andelen bensin- och dieslbilar i nyregistrering minskar kraftigt, från 95 procent år 2015 till 46 procent år 2024. År 2024 ökade dock antalet nyregistrerade dieslbilar medan antalet nyregistrerade bensinbilar minskade jämfört med 2023. Antalet nyregistrerade laddbara bilar har ökat fram till 2022 minskade 2023 för att åter öka 2024. Under 2024 var andelen nyregistrerade laddbara bilar 48%.



Figur 34. Personbilar i trafik vid årets slut mellan 2015–2024 fördelat på olika drivmedel i Malmö. Källa: TRAFI.

Jämfört med riket var andelen nyregistrerade bensin- och dieslbilar större i Malmö och andelen nyregistrerade elbilar var 23 procent i Malmö jämfört med 34 procent för hela riket.

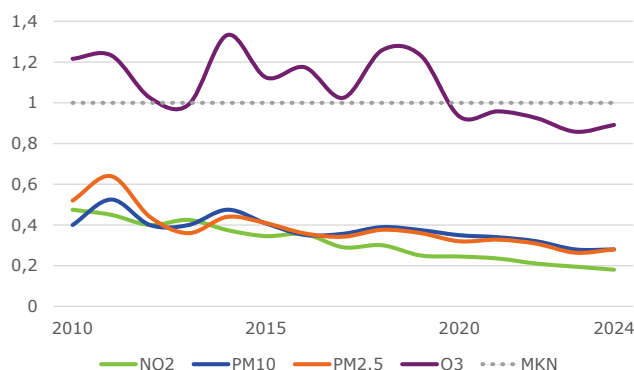
Personbilar i trafik

I Figur 34 visas personbilar i trafik vid årets slut fördelat på olika drivmedel. Figuren visar att andelen bensin- och dieseldrivna fordon har minskat de senaste åren medan eldrivna fordon har ökat. Däremot står laddbara bilar endast för 15 procent av totalt antal personbilar 2024 medan bensin- och dieslbilar står för 76 procent. Jämfört med den totala personbilsflottan i Sverige är andelen bensin- och dieslbilar lägre i Malmö och andelen laddbara bilar 1,5 procent högre.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten är en viktig faktor för människors hälsa. 2006 överskred staden luftkvalitetsnormen och har sedan dess arbetat intensivt med luftförbättrande åtgärder. Sedan dess har mängden kvävedioxid halverats och när det gäller mängden skadliga partiklar ligger den under det riktvärde som WHO har satt till 2030.

Mängden kvävedioxid minskar fortsatt men både luftburna partiklar samt ozon-mängderna i luften har ökat under 2024. I Figur 35 redovisas relationen mellan de uppmätta årshalterna för kvävedioxid (NO₂), luftburna partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}) och riktlinjerna i

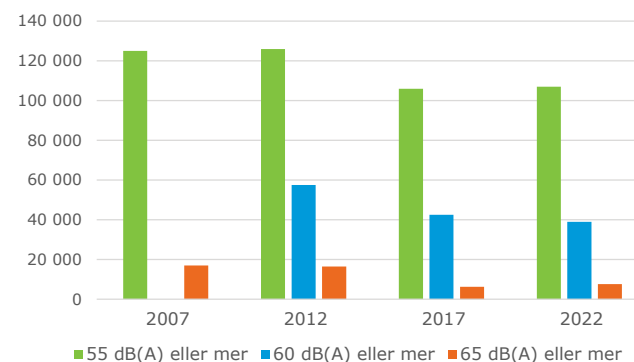


Figur 35. Relationen mellan uppmätta luftkvalitetsvärden och riktlinjer i Miljökvalitetsnormen (MKN). Källa: Miljöförvaltningens Luften i Malmö 2010–2024.

miljökvalitetsnormerna (MKN). För ozon (O₃) finns inte ett riktvärde i MKN för årsmedelvärde utan enbart för "max glidande 8-timmarsmedelvärde under ett dygn", vilket redovisas nedan. Index 1 indikerar om det uppmätta värdet överstiger MKN eller ej. Miljökvalitetsnormen för ozon är inte en tvingande norm, utan en så kallad "bör-norm".

Buller

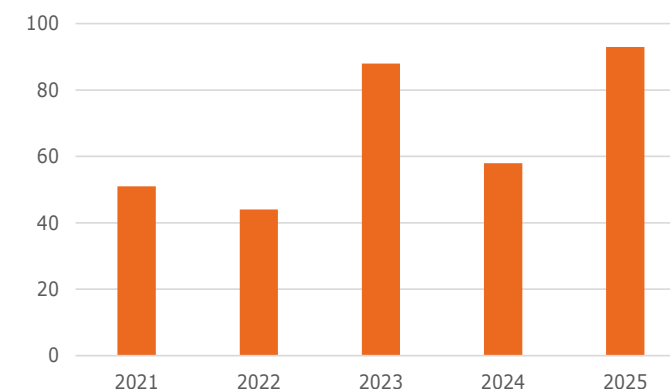
Utifrån de bullerkartläggningar som genomfördes år 2007, 2012, 2017 och 2022 har det gjorts beräkningar och bedömningar av antalet boende som utsätts för ljudnivåer från vägtrafikbuller som överskrider riktvärdet 60 dBA utomhus vid bostadens fasad, se Figur 36. Antal



Figur 36. Antal boende som utsätts för olika ljudnivåer av vägtrafikbuller. Källa: Malmö stads Miljöbarometern.

boende som utsätts för buller som överskrider riktvärdet har mellan 2017 och 2022 minskat marginellt från 48 800 till 46 700 personer. Bedömningen görs utifrån medelvärden på ljudnivåer och vilka maxvärden på bullernivåerna som uppstår vid exempelvis vansinneskörningar visas inte i Figur 36.

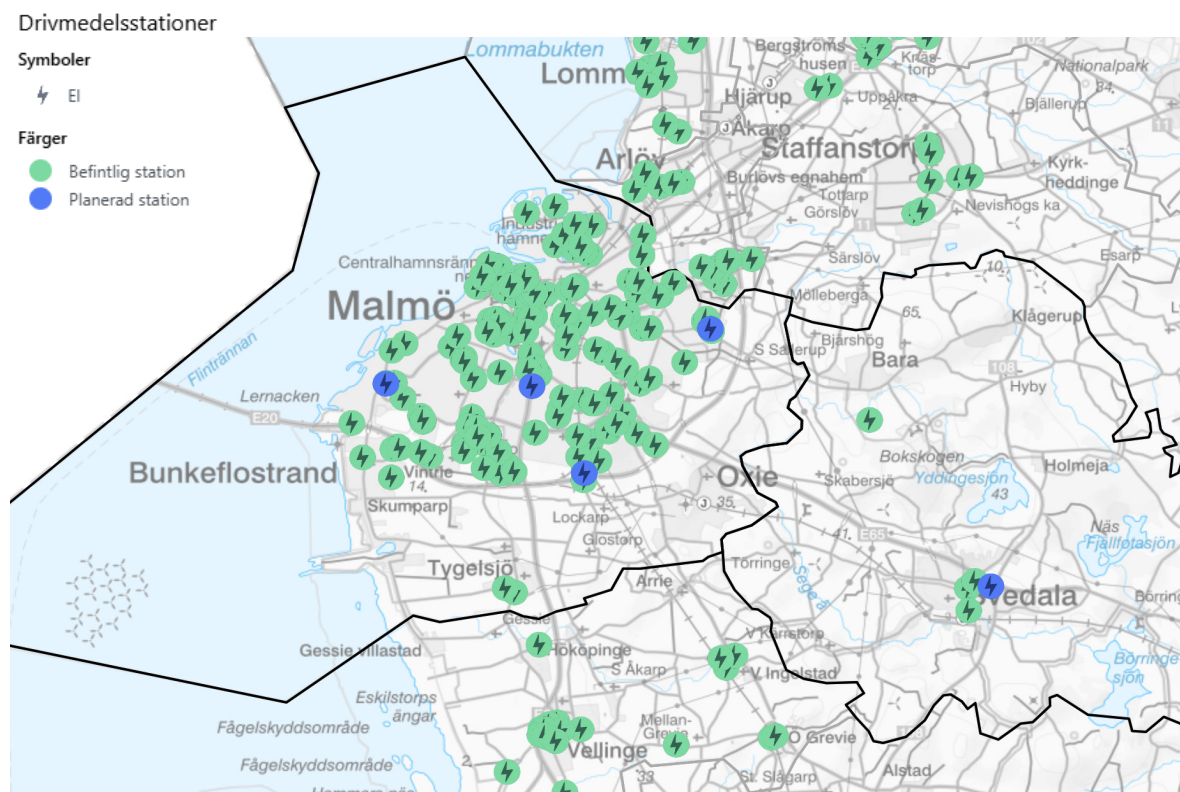
Ett annat sätt att undersöka hur invånarna upplever det trafikrelaterade bullret i Malmö är att titta på antalet trafikbullerrelaterade klagomål som har inkommit till Malmö stads kontaktcenter. I Figur 37 visas antalet inkomna klagomål per år som avser trafikbuller sedan 2021.



Figur 37. Antal klagomål avseende trafikbuller som har inkommit till Malmö stad per år. Källa: Malmö stad.

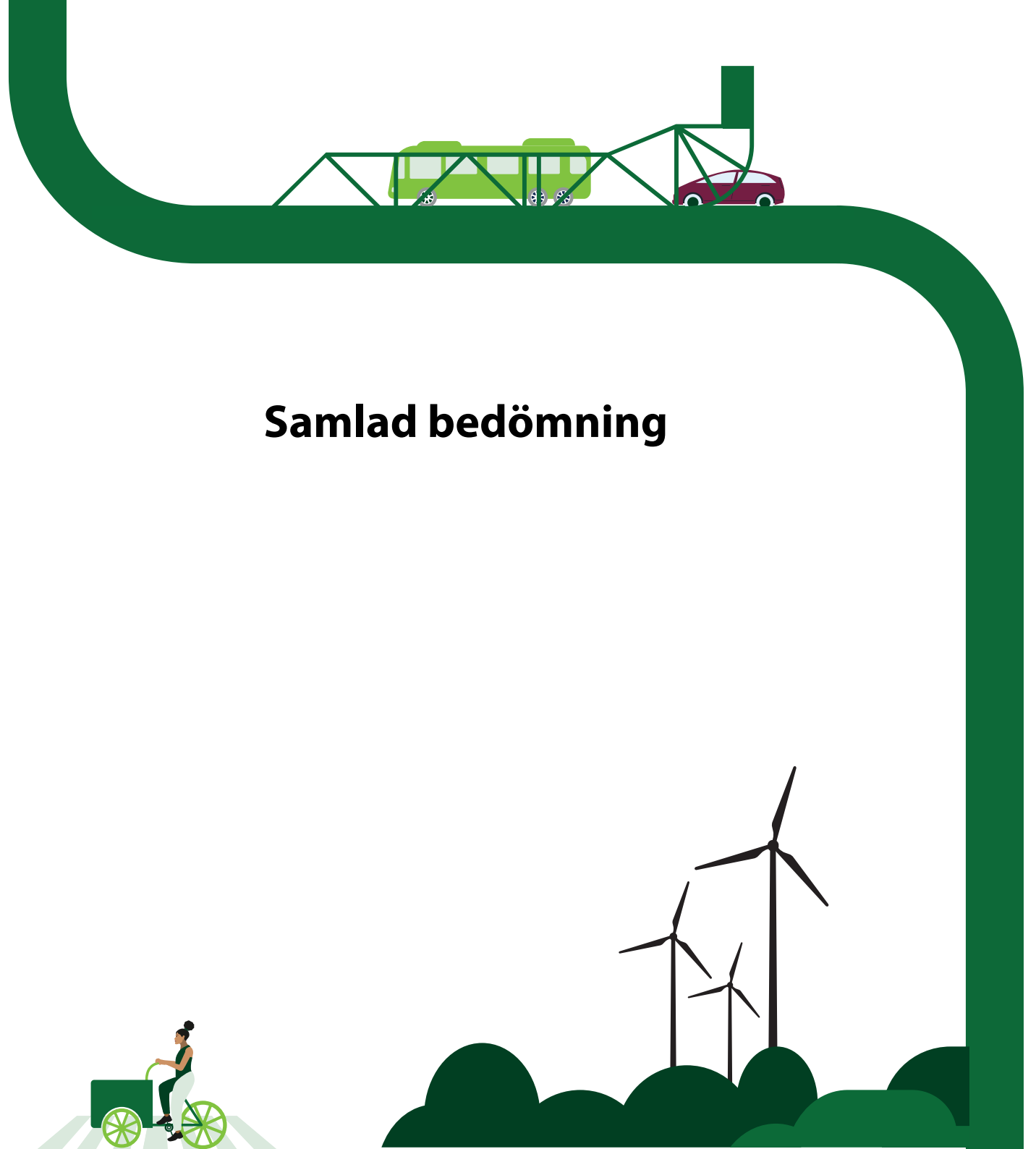
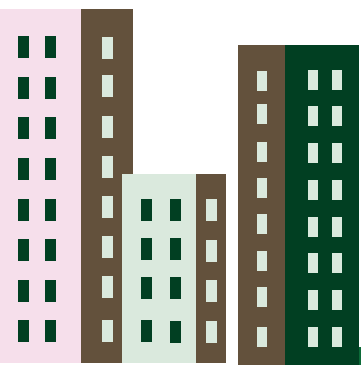
Laddinfrastruktur

Malmö har i dagsläget 184 publika laddplatser enligt Drivmedla.se vilket är en ökning med över 80 platser jämfört med 2024. Ett sätt att grovt sätta tillgången till laddinfrastruktur i relation till behovet är att utgå från kraven i AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Kravet är att det måste finnas en effekt på 1,3 kW i offentligt tillgänglig laddningsinfrastruktur för varje elfordon och 0,8 kW för varje laddhybrid. För Malmö är kravet utifrån antal registrerande elfordon 21.55 MW och tillgången är i dagsläget 67.55 MW vilket medför att Malmö når upp till AFIR:s krav med ett överskott på 46.00 MW. Figur 38 visar befintliga och planerade laddstationer enligt Drivmedla.



Figur 38. Karta över drivmedelstationer för el i Malmö stad. Källa: Drivmedla.se.

Samlad bedömning



Samlad bedömning

Den samlade bedömningen visar en övervägande positiv utveckling utifrån nio olika delområden och målindikatorn är uppnådd för året.

KATEGORI	ÖVERGRIPANDE TREND	ÅRETS UTVECKLING	MÄTBARA EFFEKTER	SAMLAD BEDÖMNING
Infrastruktur	Positiv trend	Enligt trend (positiv)	• Utbyggnad för kollektivtrafik • Utbyggnad för cykel	Kapacitet och kvalitet i såväl cykelinfrastruktur som kollektivtrafik förstärks genom utbyggnaden inom Storstadspaketet. Under året har flertalet delsträckor inom Storstadspaketet blivit färdiga.
Trafikutveckling & resvanor	Positiv trend	Enligt trend (positiv)	• Trafikutveckling • Färdmedelsfördelning • Andel utrymmeseffektiva färdslag • Målbild delområden • Pendlingsresor	Enligt den uppmätta trafikutvecklingen har antalet resor med samtliga transportslag ökat. Störst ökning ses för buss- och tågresor. Den långsiktiga trenden för färdmedelsfördelningen går i linje med målbilden i Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) och vad gäller resande med kollektivtrafik har målen för 2030 redan passerats. För pendlingsresor över Öresund fortsätter en positiv trend. Antalet åkturer med Malmö by bike fortsätter öka.
Aktivt resande	Positiv trend	Inga nya data	• Aktivt resande	Enligt resvaneundersökningen (RVU) 2023 har det aktiva resandet ökat markant, framför allt resandet med cykel. Andelen cykelresor har ökat något, men främst beror ökningen på att cykelresorna blivit längre än tidigare. Det är svårare att utvärdera andelen gående.
Jämställdhet	Neutral trend	Inga nya data	• Tillgång till fordon • Jämställda resvanor	Kvinnor reser mer hållbart, äger färre bilar och har något lägre tillgång till både bil och cykel än män. Skillnaderna i bilägande och resande med bil minskar något då mäns bilinnehav och bilresande sjunker snabbare än kvinnors.

Trygghet, upplevelser & attityder	Neutral trend	Positiv avvikelse från trend	• Upplevt trygghet • Attityder • Upplev trafikmiljö	Något fler anser att trafiksituationen är bra jämfört med tidigare år. Färre känner sig otrygga utomhus eller otrygga att åka kollektivtrafik. Färre upplever att bilar, motorcyklar och mopeder kör för fort eller inte respekterar trafikregler.
Trafiksäkerhet	Neutral trend	Negativ avvikelse från trend	• Trafikolyckor • Hastighetsindikatorer	De senaste åren ses små variationer i antal trafikolyckor både för lindriga och allvarliga skador. Under 2024 ses dock en ökning av antalet fotgängarolyckor. Däremot har antalet allvarliga olyckor med cykel minskat något det senaste året. Förbud mot motorfordonstrafik nattetid har efter test beslutats införas på flertalet sträckor.
Fordonsflotta	Positiv trend	Enligt trend (positiv)	• Nyregistrerade bilar • Delningsfordon • Laddinfrastruktur	Antalet och andelen nyregistrerade elbilar och laddhybrider har ökat kraftigt de senaste åren. Under året har omställningen av fordonsflottan fortsatt men ökningen av laddbara fordon har avtagit något. I år har även antalet nyregistrerade dieselbilar ökat. Antalet hyrcyklar är oförändrat och mängden elsparkcyklar har begränsats. Antalet publika laddplatser har ökat jämfört med föregående år.
Luftkvalitet & buller	Neutral trend	Negativ avvikelse från trend	• Luftkvalitet • Buller	Antalet och andelen nyregistrerade elbilar och laddhybrider har ökat kraftigt de senaste åren. Under året har omställningen av fordonsflottan fortsatt men ökningen av laddbara fordon har avtagit något. I år har även antalet nyregistrerade dieselbilar ökat. Antalet hyrcyklar är oförändrat och mängden elsparkcyklar har begränsats. Antalet publika laddplatser har ökat jämfört med föregående år.
Klimat	Positiv trend	Negativ avvikelse från trend	• Utsläppskällor	Växthusgasutsläpp från vägtrafik har ökat det senaste året för första gången sedan 2000 både totalt och per invånare. Växthusgasutsläppen behöver halveras till 2030 jämfört med 2023 för att klimatmålen ska uppnås. Utsläppen påverkas till stor del av faktorer som ligger utanför Malmö stads rådighet.



Malmö stad