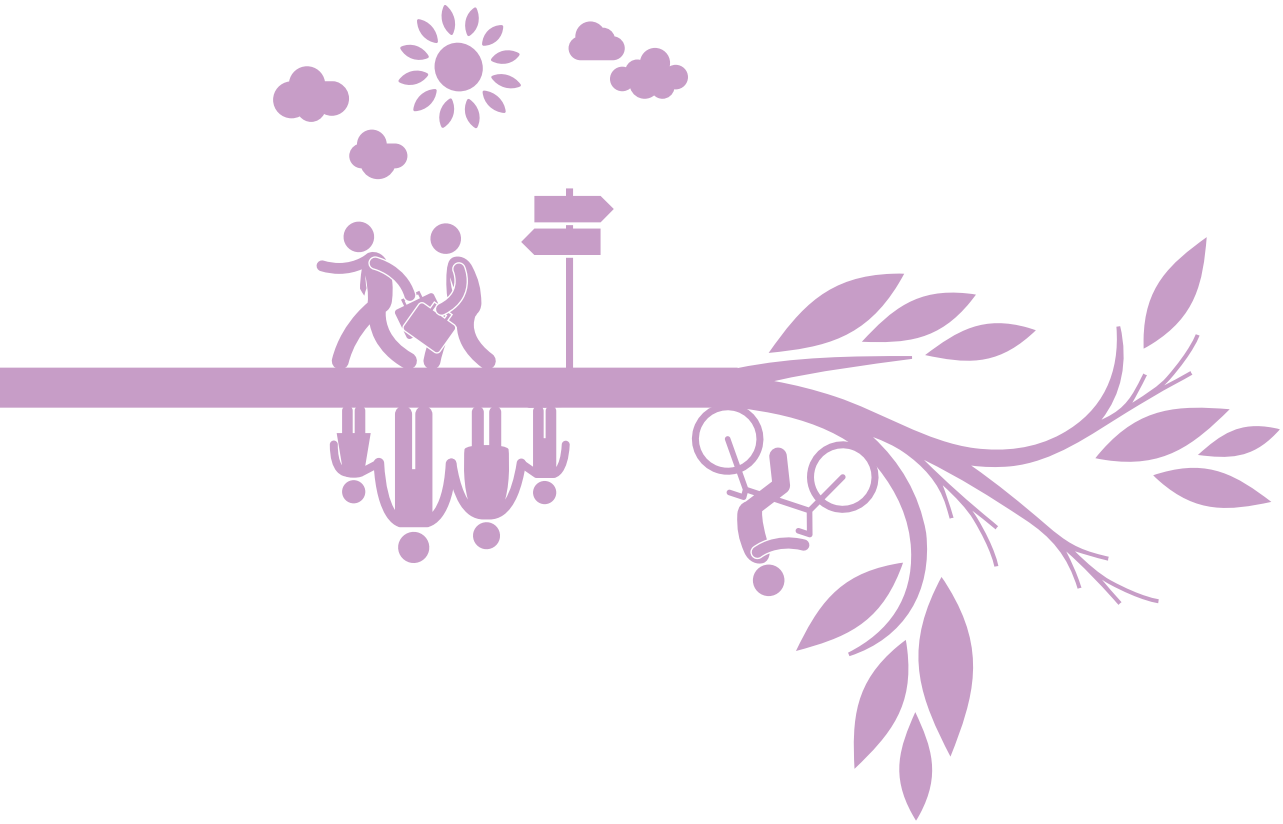
TRAFIK- OCH MOBILITETSPLAN

FÖR ETT MER TILLGÄNGLIGT OCH HÅLLBART MALMÖ

Antagen av Kommunfullmäktige mars 2016

Malmö stad



Vinnare av:

4th SUMP Award

© Malmö Stad
Formgivning: Garbergs Malmö

INNEHÅLL

Projektinformation 4
FÖRORD 5
SAMMANFATTNING 6

1 *INLEDNING* 8
Syfte med Trafik- och mobilitetsplanen 9
Bakgrund och utmaningar 12

2 *MÄNNISKAN* 18
Tillgång till sin stad – en mer jämlik stad 19
Involvera och trafikplanera för förbättrad folkhälsa 22
Lägre tempo och ökad trafiksäkerhet 24
Mobility management som metod 25

3 *TRAFIK OCH RÖRELSER* 26
Förändrade resvanor för ökad tillgänglighet 27
Prioritera yteffektiva färdslag – omdisponera gatuutrymme 27
Främja miljöfordon, tekniska innovationer och förnybara bränslen 28
Målstyrd transportefterfrågan 29
Målbild för person- och godstransporter i, till och från Malmö 30
Målbild malmöbornas resor 30
Strategier för malmöbornas resor 34
Målbild – hållbar pendling 36
Strategier för hållbar pendling 38
Målbild – hållbar godstrafik och citylogistik 41
Strategier för hållbar godstrafik och citylogistik 42

4 *STADEN* 44
Tät, nära, funktionsblandad och grön stad möjliggör hållbart resande 46
Fördela stadens ytor demokratiskt 46
Stadshuvudgator – samlande stråk av rörelser och stadsliv 47
Stadshuvudgator – potential och definition 48
Lokalgators betydelse för stadslivet 56

5 *IMPLEMENTERING* 58
Organisation 59
Åtgärdsansvar 59
Finansiering 60
Samverkan och nätverkande 60
Kommunikation 60
PÅGÅENDE processer och NÄSTA STEG – åtgärdslista 60
Konsekvensbeskrivning 62

6 *UPPFÖLJNING* 64
Uppföljning av Trafik- och mobilitetsplanens mål och indikatorer 65

PROJEKTINFORMATION

Antagen i kommunfullmäktige 3/3 2016.

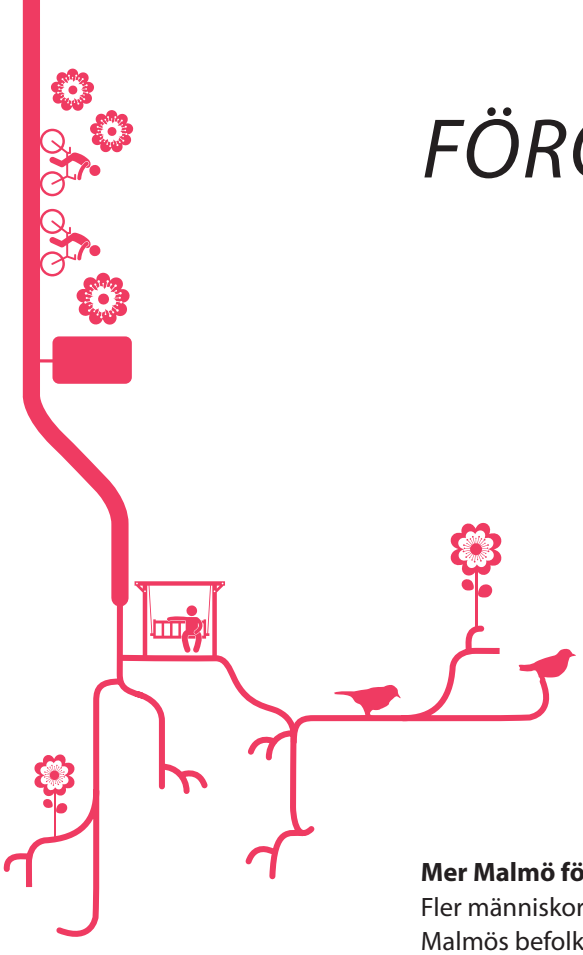
Styrgruppen utgörs av avdelningschefsgruppen:
Andreas Ekberg (GK), Bo Andersson (GK), Ola Melin (GK), Josephine Nellerup (SBK), Ingmar Gråhamn (SBK), Johan Emanuelsson (SBK), Per-Arne Nilsson (MF), Dave Borg (MF), Håkan Thulin (FK), Jan Haak (SK), Pehr Andersson (SK), Benny Thell (SF), Henrik Aspegren (VA SYD), Maya Söndergaard (Rsyd).

Andreas Ekberg (GK) har sedan januari 2014 ersatt Stina Nilsson (GK).

Arbetsgrupp
Andreas Nordin, projektledare (GK), Peter Håkansson, projektledare (GK),
Anna Stjärnkvist (SBK) och Christoffer Hedberg (GK).

Fördelning mellan kvinnor och män
Chefsbefattning (7 kvinnor, 19 män)
Projektledning (2 män)
Projektgrupp (1 kvinna, 3 män)
Gruppledare tematiska arbetsgrupper (5 kvinnor, 2 män)
Tematiska arbetsgrupper (11 kvinnor, 21 män)
Workshops/diskussionsmöten/informationsmöten (c:a 400 kvinnor, c:a 440 män)

GK = Gatukontoret, SK = Stadskontoret, SBK = Stadsbyggnadskontoret, MF = Miljöförvaltningen, FK = Fastighetskontoret, SF = Serviceförvaltningen, Rsyd = Räddningstjänsten Syd, SoF = Stadsområdesförvaltningarna, FSF = Förskoleförvaltningen, GSF = Grundskoleförvaltningen



FÖRORD

Mer Malmö för fler
Fler människor väljer att bo i städer, och fler människor väljer att bo i Malmö. Malmös befolkning har ökat de senaste trettio åren och Malmö fortsätter att växa. Att fler väljer att bosätta sig i Malmö är positivt och ställer samtidigt krav på nya lösningar och nya grepp för att skapa en hållbar stad.

Trafik och rörelser är en del av lösningen på stadens utmaningar. Malmös första trafik- och mobilitetsplan tar ett helhetsgrepp om kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån ekonomisk, social och miljö-mässig hållbarhet.

Malmö behöver bli en mer tillgänglig stad för fler. Oavsett ålder, kön och inkomst ska människor ta del av staden och dess skolor, fritidsaktiviteter, torg, arbetsplatser, parker, serviceutbud och nöjen. Tillgängligheten är en nyckel för att bygga Malmö helt.

Malmös trafik och mobilitetsplan handlar om vad det är för stad vi vill skapa. Planen är en viktig nyckel i arbetet med att bygga Malmö helt.

Milan Obradovic
Kommunalråd med ansvar för teknik och miljö,
ordförande i tekniska nämnden, *Malmö stad*

SAMMANFATTNING

”Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.”

Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan beskriver hur en progressiv och holistisk trafikplanering kan bidra till att skapa ökad livskvalitet för fler malmöbor, besökare och verksamma. Malmö växer och stadens utmaningar kräver att traditionella metoder kompletteras med nya. I likhet med stadens översiktsplan tar planen ett grepp om planeringen och förtydligar hur en mer funktionsblandad, tät, grön och nära stad kan skapas. Detta med utgångspunkt i en målstyrd och viljestyrd planering.

Malmö stad har under lång tid arbetat framgångsrikt med hållbara transporter per trafikslag. För att ta ett större helhetsgrepp och möta nya utmaningar så har det i trafik- och mobilitetsplanen skapats en målbild med alla trafikslag vilket har bäring på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.

Att skapa förutsättningar och styra mot en mer balanserad färdmedelsfördelning skapar mer tillgänglighet för fler. Det handlar om att forma en stad och ett transportsystem som fler människor, oavsett ålder, kön och socioekonomisk bakgrund, får tillgång till. Detta skapar mer Malmö för fler och det innebär mer liv och rörelse i staden och bättre underlag för handel och service. En sådan utveckling kommer också leda till att länka samman Malmö och skapar bättre levnadsvillkor för invånare i hela staden.

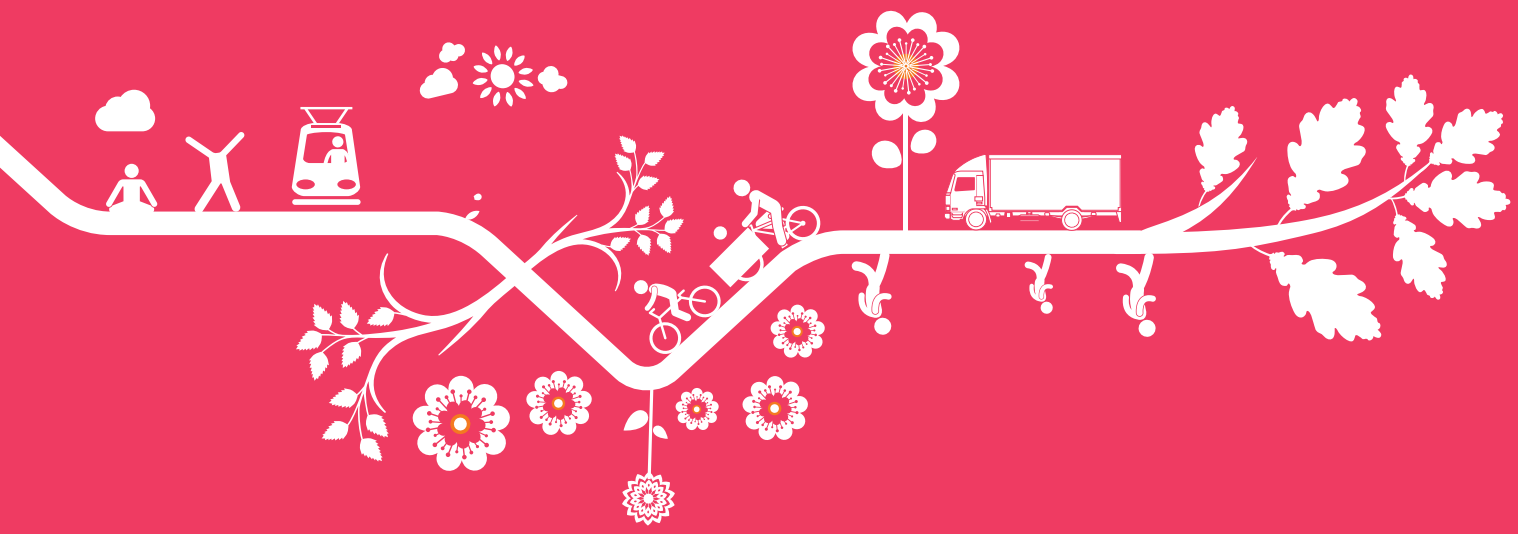
Fyra huvudområden får sammanfatta planens innehåll:

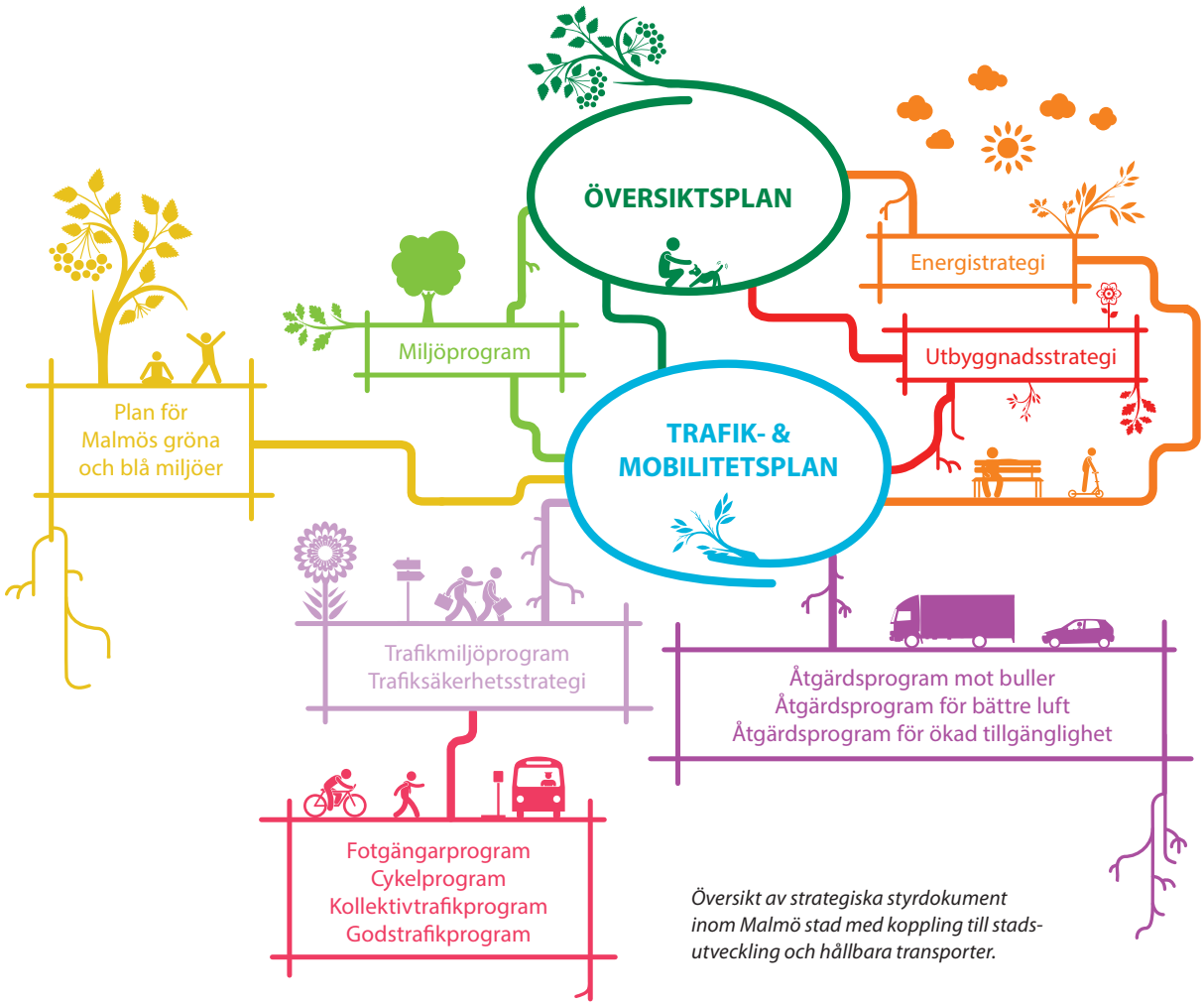
- Helhetstänk – med kopplingar till alla hållbarhetsaspekter, socialt, miljömässigt och ekonomiskt, och hur planeringen av stadens rörelser och trafik kan bidra till ett mer tillgängligt och attraktivt Malmö.
- Målstyrd planering – en förändring av angreppssättet på framtidens trafik som tar utgångspunkt i vad som vill skapas.
- Pendling – poängterar Malmös roll i regionen och hur en mer robust och hållbar pendling kan utvecklas i samarbete med regionala aktörer och grannkommuner.
- Stadshuvudgator – om hur stadens gator ska samla intressen, rörelser och vistelse och bidra till ett gott stadsliv.

Det slutgiltiga målet är ett mer tillgängligt och attraktivt Malmö för fler.

1 INLEDNING

- SYFTE MED TRAFIK- OCH MOBILITETSPLANEN
- BAKGRUND OCH UTMANINGAR





Översikt av strategiska styrdokument inom Malmö stad med koppling till stadsutveckling och hållbara transporter.

SYFTE MED TRAFIK- OCH MOBILITETSPLANEN

Syftet med Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP) är att fastställa en plan med strategier för hållbar stadsutveckling inom Malmö stad som samlar, tydliggör, konkretiserar och vidareutvecklar de trafikrelaterade mål som finns i Översiktsplanen, Trafikmiljöprogrammet och övriga strategiska dokument inom Malmö stad.

Trafik- och mobilitetsplanen tar ett helhetsgrepp om trafiken och mobiliteten och tydliggör hur denna ska bidra till stadens attraktivitet och skapa ett mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart Malmö. Arbetet motsvarar den metod som används i Europa för att utveckla Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP).

Trafik- och mobilitetsplanen ska vara vägledande vid kommande verksamhetsplanering och budgetarbete för berörda förvaltningar med ansvar för stadsutveckling och hållbara transporter. Planen riktar sig till politiker, tjänstemän, nationella, regionala och kommunala yrkesmässigt intresserade samt malmöbor, verksamma i staden och övriga intressenter.

Beslutsinstanser

Avdelningschefsgruppen, se sida 4, har utgjort styrgrupp för planens framtagande. Denna styrgrupp har beslutat om utskick av intern såväl som extern remiss av förslag till Trafik- och mobilitetsplan. Tekniska nämnden godkänner, för egen del, planen därefter beslutar Kommunfullmäktige om antagande.

Trafik- och mobilitetsplanens aktualitetsperiod

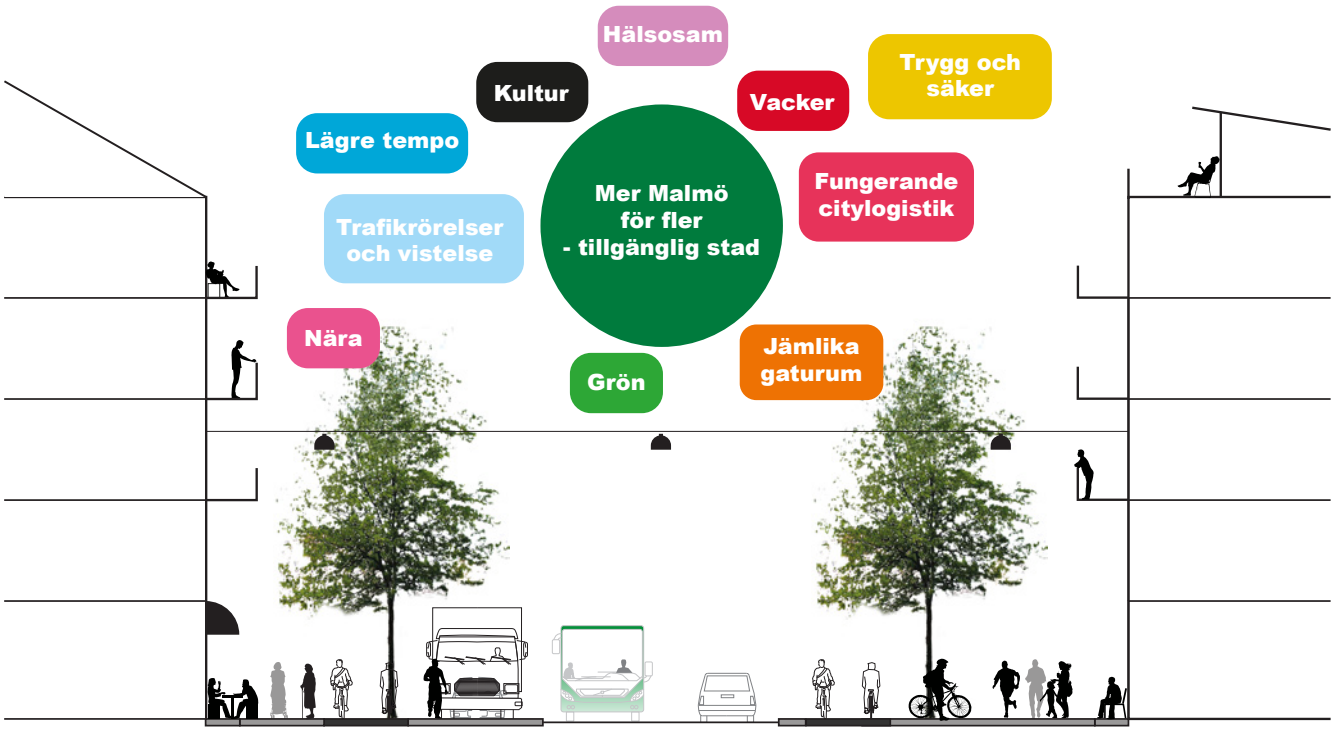
Trafik- och mobilitetsplanen ska uppdateras i samband med att Översiktsplanen uppdateras eller efter behov då stora förändringar föranleder detta. Uppskattningsvis bör en uppdaterad Trafik- och mobilitetsplan antas vart fjärde år.

Trafik- och mobilitetsplanens koppling till andra styrdokument

I figuren ovan visas de program och strategier som är styrande och vägledade för hur Malmö stad arbetar med hållbara transporter. Figuren visar även hur Trafik- och mobilitetsplanen knyter samman Översiksplanens övergripande visioner med sektorsprogram för respektive trafikslag och tematiska åtgärdsprogram. I respektive sektorsprogram och tematiska åtgärdsprogram beskrivs planerade åtgärder på objektsnivå med specificering av kostnader och tidplan för genomförande.

VISION

Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.

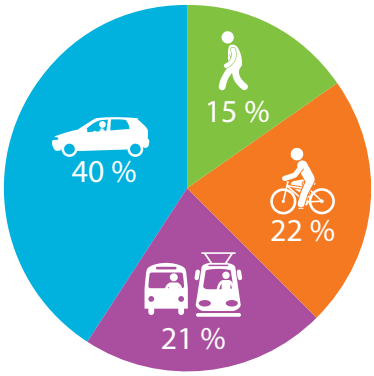


Stadens trafiksystem och stadsmiljöer ska bidra till att Malmö blir en mer tillgänglig stad för fler. En större tillgänglighet och en ökad hållbar mobilitet gör att fler människor får tillgång till kvalitativa stadsmiljöer där människor möts och stadsliv, innovationer och kultur skapas. Detta utvecklar Malmö som stad, mötesplats och arbetsmarknad vilket utgör grunden i Trafik- och mobilitetsplanens vision.

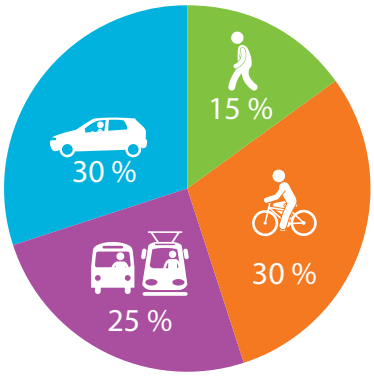
Malmös övergripande mål nås…
Malmös övergripande mål är att Malmö ska vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i, samt besöka. De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Den sociala hållbarheten är målet som skapar goda livsbetingelser och ger förutsättningar för dagens och framtidens medborgare att skapa sig ett gott liv. Den miljömässiga hållbarheten skapar en ram för ett resurseffektivt samhälle och ekologisk uthållighet. Den ekonomiska hållbarheten är medlet för att staden och dess näringsliv ska utvecklas långsiktigt, skapa värden och ge inkomster och försörjning till malmöborna.

… med hjälp av Malmös mål för trafiken
För att möjliggöra Malmös övergripande mål krävs åtgärder som bidrar till förändrade färdmedelsandelar för både malmöbornas resor, pendlingsresor och godstrafikens transporter. Färdmedelsfördelningen är, för persontransporter, den enskilt viktigaste indikatorn på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart trafiksystem.

Målbild för malmöbornas resor*
De stora förändringarna som krävs för att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning i ett växande Malmö är att färdmedelsandelarna för cykeltrafiken och kollektivtrafiken måste öka på bekostnad av biltrafiken. Detta skapar förutsättningar för att Malmö ska utvecklas och bli en mer socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad.

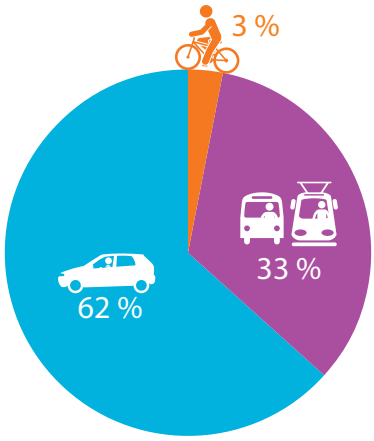


2013

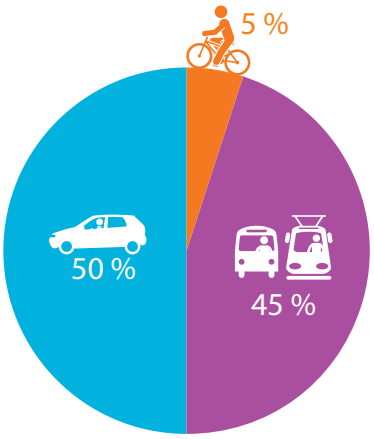


2030

Målbild för inpendlingsresor till Malmö*
Malmö är beroende av en fungerande mobilitet både inom staden och inom regionen. Möjligheten att förflytta sig i regionen knyter funktionellt samman kommuner och skapar förutsättning för en regional arbetsmarknad. En ökad pendling är inte ett mål i sig utan målet är att göra pendlingen mer ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar. Det krävs framförallt kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken och cykeltrafiken i Malmö och regionen för att säkerställa en robust, tillförlitlig och mer hållbar pendling.



2013



2030

Målbild för godstransporter i Malmö*
Godstrafiken i Malmö ska utvecklas så att den fungerar väl på stadens villkor och skapar tillväxt i Malmö och Öresundsregionen. Godstrafiken ska bidra till att Malmö blir en mer attraktiv, trygg och trafiksäker stad. Detta på ett sätt som medför minimal miljö- och hälsopåverkan lokalt och regionalt, samt minskad klimatpåverkan globalt.

** Målbilderna för 2030 har definierats utifrån en sammanvägning av Fotgängarprogrammet, Cykelprogrammet, en uppräkning av målen i nätverket för kollektivtrafik Koll2020, Trafikmiljöprogrammet samt Godstrafikprogrammet. Färdmedelandelarna beskriver vilket huvudfärdmedel som använts med avseende på antalet resor som gjorts.*

Foto: Åsa Svensson

BAKGRUND OCH UTMANINGAR

Helhetstänk – trafiken bidrar till något större

En stad består av många olika beståndsdelar, såväl fysiska som tankeburna, och en av de absolut viktigaste beståndsdelarna är människorna och hur de rör sig i, samt till och från, staden. Dessa rörelser och förflyttningar, som utgör stadens trafik, är en direkt förutsättning för att städer uppstår och utvecklas.

Ordet *trafik* definieras som *"förflyttningen av människor, gods och information"* – oavsett vilket färdsätt eller hjälpmedel som används eller hur infrastrukturen ser ut. Förflyttning av både människor och idéer är en stark drivkraft för Malmös fortskridande utveckling och bidrar till en mer nätverkande stad. I nätverksstaden Malmö är det lätt att nå en mångfald av målpunkter, kulturyttringar, idéer och människor.

Trafik för människa och miljö

Att kunna förflytta sig i Malmö möjliggör möten. Det innebär att barn och ungdomar kan ta sig till skolan, att yrkesverksamma kan ta sig till sina arbeten, att företag kan transportera sina varor och att stadens lekplatser, torg, gator och parker befolkas. Utformningen av Malmös trafiksystem och stadsmiljöer påverkar tillgängligheten till stadens utbud. Att göra staden mer tillgänglig för fler bidrar till att skapa en mer demokratisk och socialt balanserad stad med goda livsbetingelser för alla.

Malmös trafik påverkar den lokala miljön, klimatet och vardagen för stadens människor. Luftkvaliteten, bullernivåerna i gaturum och vardagsrum samt olycksrisken för barn och äldre och alla däremellan är beroende av hur trafiksystemet och stadsmiljön planeras och utformas. Trafiken skapar även synliga och osynliga barriärer som gör att personer med olika kön, fysisk och mental förmåga, inkomster och ålder ges olika förutsättningar att ta del av sin stad. På global nivå bidrar malmötrafiken till utsläpp av växthusgaser och att världens ändliga energiresurser förbrukas.

I arbetet med denna Trafik- och mobilitetsplan ställer vi oss frågan hur det kan skapas mer tillgängliga gaturum och ett mer tillgängligt Malmö för fler? Hur utformar vi staden så att trafikens miljöpåverkan minskar? Hur kan trafiken bidra till ett sundare liv och bättre folkhälsa? Hur kan trafiken, och arbetet med trafiken, stödja staden som en kulturell och demokratisk arena?

Växande stad – tät, nära, funktionsblandad och grön stad – ett attraktivt Malmö

Malmö växer och blir tätare – detta betyder fler människor som ska bo, arbeta och besöka staden vilket innebär mer rörelser och transporter av människor, gods och avfall. Inriktningen att i huvudsak växa inåt, innanför Yttre Ringvägen, och bli en tätare stad skapar både möjligheter och utmaningar för staden och Malmös trafiksystem. En tät, grön, nära och funktionsblandad stad ger förutsättningar för att skapa en stad och ett trafiksystem som är mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar.

VÄXANDE STAD – ÖKAD TRANSPORTEFTERFRÅGAN

Malmös översiktsplan, skapar möjligheter för staden att växa. Genom att bygga en tätare och mer nära stad beräknas Malmö klara en kraftig befolkningstillväxt och ökning av antal arbetsplatser till 2032. Ett mer attraktivt Malmö med fler boende, företag, arbetstillfällen, besökare och turister innebär ökat resande – fler kommer att förflytta sig och vistas på stadens trottoarer, parker, cykelvägar, gator och torg. Flödet av varor och avfall kommer även att förändras.

TÄTARE STAD – HÖGRE KONCENTRATION AV MÄNNISKOR OCH FUNKTIONER

Stadsutveckling kan innebära att stadens oanvända eller sämre nyttjade ytor används på ett sätt som skapar mervärde. Ny bebyggelse kan göra staden tätare och koncentrationen av människor och intressen kommer att öka. Hur kan vi använda stadens ytor på ett mer effektivt sätt? Kan stadens ytor samutnyttjas bättre?

FUNKTIONSBLANDAD STAD

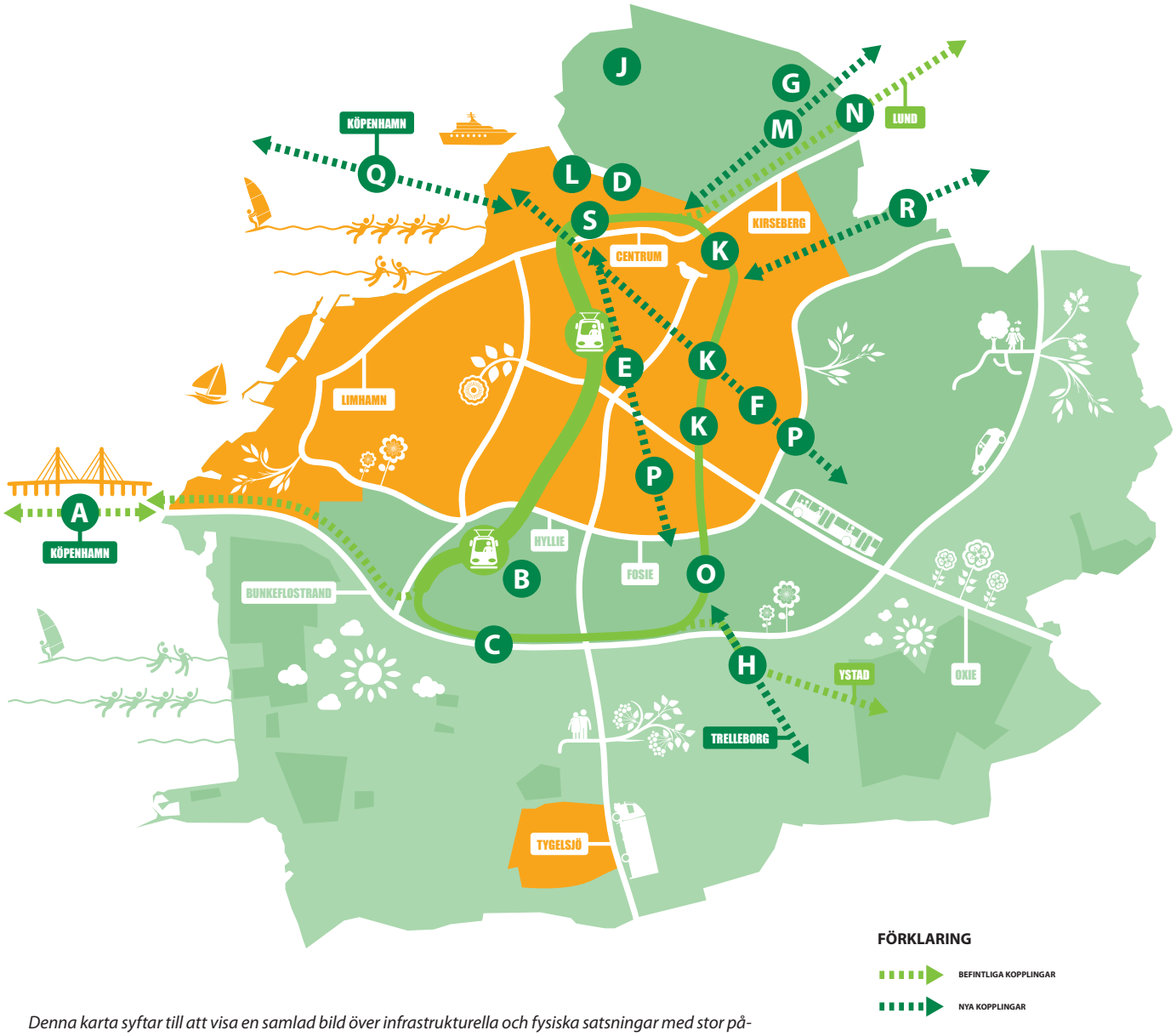
Att stadsutveckla genom att förtäta Malmö ger möjligheter att komplettera med vad som fattas och efterfrågas i Malmös olika stadsområden. Detta innebär att utbudet av olika servicefunktioner som dagligvaruhandel, barnomsorg etc. kan förbättras. I ett längre perspektiv innebär ett ökat serviceutbud att stadslivet kan utvecklas då allt fler människor kommer att röra sig i det offentliga rummet. En tätare och mer funktionsblandad stad ökar tillgängligheten och minskar efterfrågan på transportarbete (reslängd per person). Hur kan trafikplanering och lokalisering av funktioner, verksamheter och målpunkter tillsammans skapa en mer funktionsblandad stad? Hur kan det planeras för en mer effektiv godstrafik en tätare och mer funktionsblandad stad?

NÄRA STAD – TILLGÄNGLIG STAD

En tätare stad skapar förutsättningar för en mer nära stad där avstånden mellan olika stadsområden och målpunkter, både fysiskt och upplevelsemässigt, blir kortare. En nära stad med kortare avstånd mellan målpunkter bidrar till en mer tillgänglig stad för fler malmöbor och besökare. För att en stad ska uppfattas som nära måste barriärer mellan olika stadsområden överbryggas. Detta länkar samman staden, både socialt och fysiskt, och skapar nya rörelsemönster vilket möjliggör möten mellan människor från olika delar av Malmö. Hur kan Malmö bättre länkas samman och göra staden mer tillgänglig, för fler?

GRÖNARE STAD

Gröna miljöer är viktiga för avkoppling och som mötesplatser och har stor betydelse för människors välmående och hälsa. De bidrar även med ekosystemtjänster med avseende på dagvattenhantering, pollinering och luftkvalitet. Träd och planteringar ger skugga och ökar luftfuktigheten samt har stor betydelse för stadens biologiska mångfald. Hur kan trafiksystemet och stadsmiljö göras grönare? Hur kan stadens parker knytas samman med gröna stadshuvudgator för att bilda ett grönt nätverk för växter, fåglar och insekter?



Denna karta syftar till att visa en samlad bild över infrastrukturella och fysiska satsningar med stor påverkan på trafiksystemet och hållbart resande både inom Malmö och i regionen (2000–2015). Med viss osäkerhet om genomförande visar kartan även planerade projekt som anses aktuella fram till 2030.

A
2000
Öresundsbron började trafikeras för persontågs, godstågs- och motorfordonstrafik. Öresundsbanan ansluts till kontinentalbanan och Yttre Ringvägen börjar trafikeras.

2009
Democykelstråket mellan Heleneholmstigen och Slottsgatan invigs. Olika innovationer testas och utvärderas.

B
2010
Bike & Ride öppnas i Hyllie.

2010
Citytunneln invigs och kopplar samman Malmö C med två nya stationer – Hyllie och Triangeln.

2012
Bike & Ride öppnas på Triangeln.

C
2012
Trafikplats Naffentorp började trafikeras.

2013
40 km/h utökas i Malmö innanför Inre Ringvägen och i Tygelsjö. 2007 gjordes ett test i centrala Malmö som 2010 gjordes permanent.

D
2013
Östra Centralplan byggs om med ny kollektivtrafikbro över kanalen och förbättrad cykelinfrastruktur.

2014
Bike & Ride öppnas på Malmö C.

E
2014
Stadsbusstrafiken börjar trafikera Rådmansgatan vid station Triangeln.

F
2014
Malmöexpressen börjar trafikera stråket Stenkällan till Västra Hamnen via Rosengård och Malmö C.

G
2015
Nya trafikplatsen Spillepengen börjar trafikeras.

H
2015
Trelleborgsbanan börjar trafikeras med lokaltåg. 30 min mellan Trelleborg och Malmö C.

J
2015–2025
Utbyggnad av logistikcentrum för godstrafik i Norra Hamnen. Nya broar och förbättrad tillgänglighet för alla trafikslag.

2016

2016
Hyrcykelsystem invigs i Malmö.

K
2017 –
Malmöringen börjar trafikeras för persontrafik. Stationerna Persborg, Rosengård och Östervärn öppnas.

L
2020 –
Ny Klaffbro samt nya broar över Södra Varvsbassängen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

M
2020 –
Lommabanan - kapacitetsutbyggnad för att kunna köra persontåg med nya stationer i Furulund och Lomma.

N
2020 –
Spårutbyggnad Flackarp – Arlöv från två till fyra spår för att utöka kapaciteten mellan Malmö och Lund. I Arlöv byggs stationen ut till en pendlarstation med både lokal- och regionaltåg.

O
2020 –
Fosie station öppnas.

P
2021 –
Spårvagn införs i en första etapp i Malmö.

Q
2030 –
Öresundsmetron, ny koppling för persontrafik mellan Malmö och Köpenhamn.

R
2030 –
Simrishamnsbanan – 60 min med tåg mellan Malmö och Simrishamn, nya stationer i Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo, Tomelilla, Simrishamn.

S
2035 –
Station för höghastighetståg.

En regional nod för grön tillväxt, sysselsättning och som besöksmål
Malmö är en attraktiv målpunkt i regionen och lockar boende, entreprenörer, yrkesverksamma, kulturutövare, turister och besökare från hela världen. Dagligen arbetspendlar 62 000 personer till Malmö, 31 000 malmöbor arbetspendlar ut från staden och Malmö besöks varje år av cirka 6 miljoner turister och besökare. Desto attraktivare Malmö blir för boende, företag och som evenemangsstad och handelsplats desto mer kommer både persontransporterna och godstransporterna att öka.
Hur säkerställs att arbetspendlingen, inom samt till och från Malmö, minskar sin påverkan på människa och miljö? Hur skapas en mer tillförlitlig pendling? Hur kan samverkan med näringslivet göra både arbetspendling och godstrafiken mer hållbar?

Omvandlingen från huvudgator till stadshuvudgator
Attraktiva gaturum och stadsmiljöer är viktiga aspekter för ett gott stadsliv och livskvalitet i en stad. Malmös befintliga huvudgator utgör viktiga stadsrum och är samtidigt viktiga länkar som kopplar samman staden. Den största delen av allt transportarbete (reslängd per person) utförs på våra huvudgator och här samlas flera av stadens intressen så som förflyttningar, vistelse, upplevelser och handel. I en tätare stad kommer intresset och mängden funktioner öka längs våra huvudgator, detta ställer högre krav på vad som ska prioriteras och vad som därmed inte ska prioriteras.

Trafikens miljöbelastning på lokal och global nivå måste minska och i en tätare stad där fler ska kunna förflytta sig och där fler intressen gör anspråk på utrymmet är utformningen av framtidens stadshuvudgator en kritisk framgångsfaktor. I omvandlingen från befintliga huvudgator till stadshuvudgator finns det en stor möjlighet att förändra vårt resebeteende mot ett mer hållbart samhälle. Vilka funktioner ska rymmas inom Malmös stadshuvudgator? Vad för trafikslag ska prioriteras var och hur? Hur ser framtidens stadshuvudgata ut där stadsliv, vistelse, grönska och stadens rörelser är mer förenade?

Arbetssätt
För att möjliggöra en utveckling av staden och Malmös stadsmiljöer och trafiksystem måste arbetsprocesser och arbetssätt ständigt utvecklas. För att nå nya och mer utmanande mål, bland annat i form av förändrade färdmedelsfördelningar, krävs en tydlighet om vad trafiken ska bidra till och hur.

Prioriteringsmässigt bör Malmö stad arbeta med åtgärder som gynnar alla, men gynnar dem bäst som behöver det mest. Satsningar på fotgängartrafik är ett tydligt exempel på att prioritera för fler – oavsett ålder, kön eller inkomst.

Hur kan ett förvaltningsövergripande och kompetensövergripande arbetssätt bidra till att skapa goda helhetslösningar? Hur kan målstyrd planering bidra till att utveckla Malmös trafiksystem? Hur säkerställs att trafiken bidrar till stadens övergripande mål?

Malmö på väg

”Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden.”

2001
Mobility management-verksamheten startades upp.

2008
Resvaneundersökning 2008 – Malmöbornas resor: Gång 20 %, Cykel 23 %, Kollektivtrafik 14 %, Bil 41 %.

Trafiksäkerhetsprogram (2008-2012) antogs i TN. Målen baseras på den nationella Nollvisionen.

Rapporten om Framtidens kollektivtrafik i Malmö antogs i KS.

2009
Energistrategin antogs i KF.

Miljöprogrammet (2009–2020) antogs i KF.

Åtgärdsprogram mot buller (2009–2013) antogs i KF.

KS beslutar om Strategi för genomförande av spårväg i staden.

2010
Parkeringspolicy och parkeringsnorm antogs i KF.

KF beslutar om att ingå samarbete Spårvagnar i Skåne (SPIS) med Helsingborgs stad, Lunds kommun och Region Skåne.

2014
Översiktsplan ÖP2012 antogs i KF.

Godstrafikprogram antogs i TN.

Gångstråksplan antogs i TN.

2015
Trafiksäkerhets-strategi antas i TN.

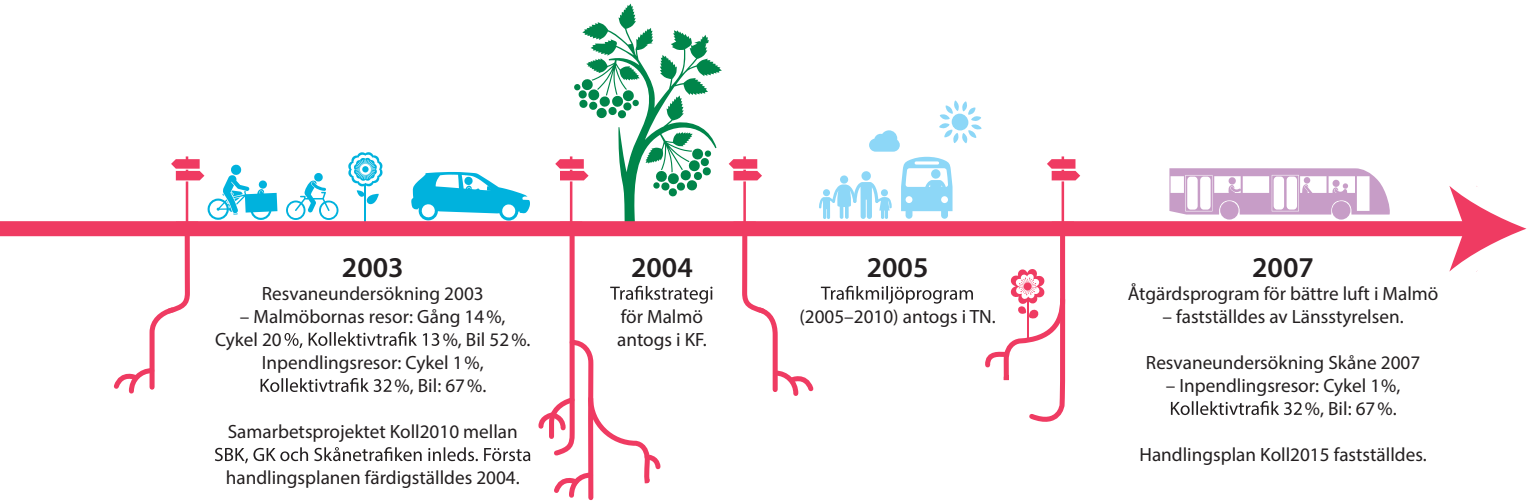
2016

Trafik- och mobilitetsplan antas i KF.

2018
Fotgängarprogrammet (2012–2018) uppfyllt .

2019
Cykelprogrammet (2012–2019) uppfyllt.

Denna tidslinje (2001–2032) syftar till att ge en historisk tillbakablick över strategiska satsningar, beslut, verksamheter, dokument, program och mål med stor påverkan på hållbara transporter i Malmö. Den pekar även ut målbilder och målår för betydande styrdokument i Malmö med avseende på hållbara transporter och stadsutveckling.



2003
Resvaneundersökning 2003
– Malmöbornas resor: Gång 14 %,
Cykel 20 %, Kollektivtrafik 13 %, Bil 52 %.
Inpendlingsresor: Cykel 1 %,
Kollektivtrafik 32 %, Bil: 67 %.

Samarbetsprojektet Koll2010 mellan SBK, GK och Skånetrafiken inleds. Första handlingsplanen färdigställdes 2004.

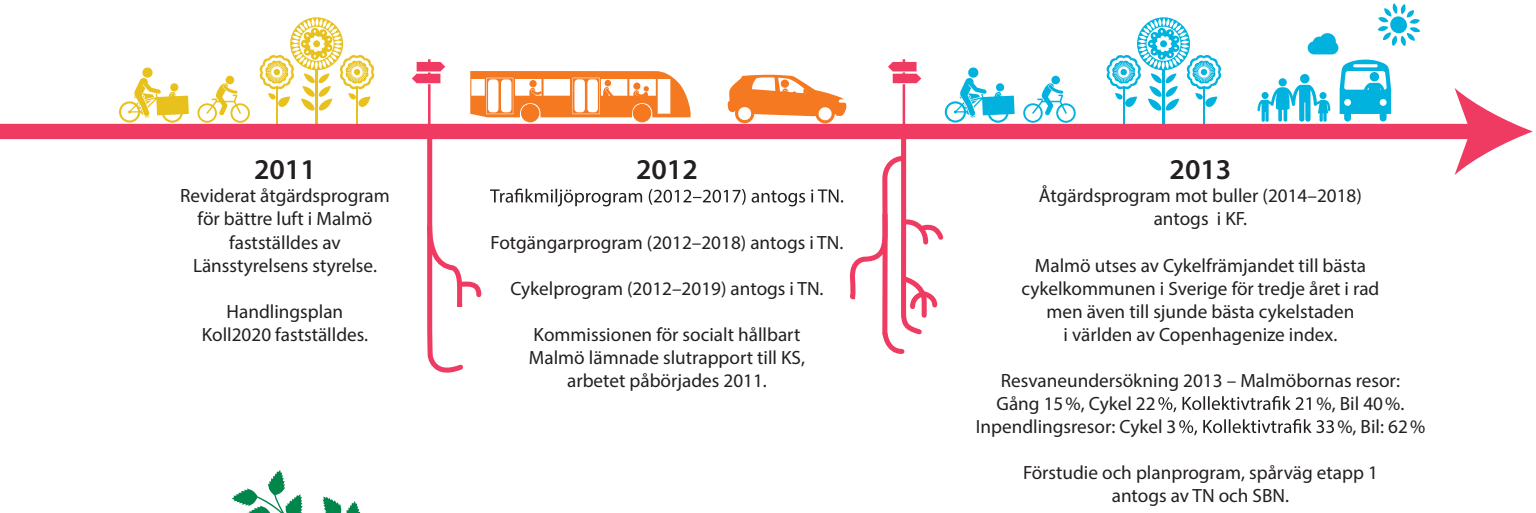
2004
Trafikstrategi
för Malmö
antogs i KF.

2005
Trafikmiljöprogram
(2005–2010) antogs i TN.

2007
Åtgärdsprogram för bättre luft i Malmö
– fastställdes av Länsstyrelsen.

Resvaneundersökning Skåne 2007
– Inpendlingsresor: Cykel 1 %,
Kollektivtrafik 32 %, Bil: 67 %.

Handlingsplan Koll2015 fastställdes.



2011
Reviderat åtgärdsprogram
för bättre luft i Malmö
fastställdes av
Länsstyrelsens styrelse.

Handlingsplan
Koll2020 fastställdes.

2012
Trafikmiljöprogram (2012–2017) antogs i TN.

Fotgängarprogram (2012–2018) antogs i TN.

Cykelprogram (2012–2019) antogs i TN.

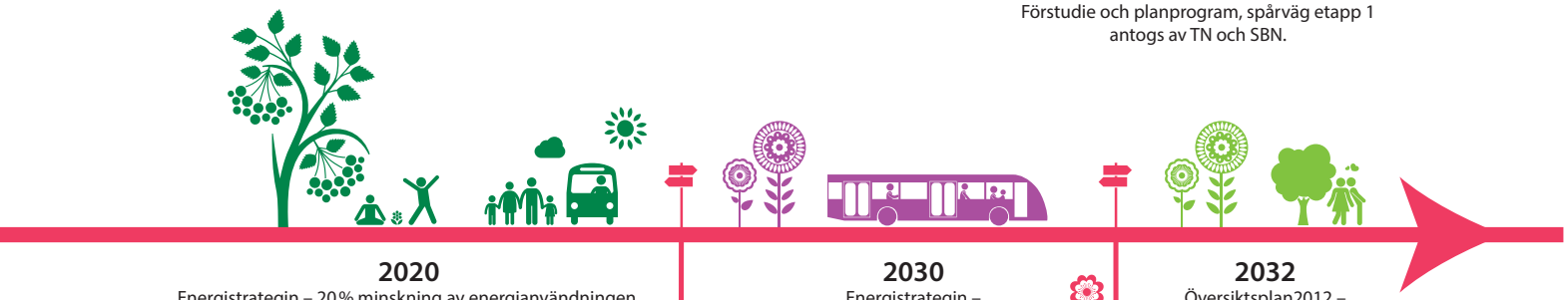
Kommissionen för socialt hållbart
Malmö lämnade slutrapport till KS,
arbetet påbörjades 2011.

2013
Åtgärdsprogram mot buller (2014–2018)
antogs i KF.

Malmö utses av Cykelfrämjandet till bästa
cykelkommunen i Sverige för tredje året i rad
men även till sjunde bästa cykelstaden
i världen av Copenhagenize index.

Resvaneundersökning 2013 – Malmöbornas resor:
Gång 15 %, Cykel 22 %, Kollektivtrafik 21 %, Bil 40 %.
Inpendlingsresor: Cykel 3 %, Kollektivtrafik 33 %, Bil: 62 %

Förstudie och planprogram, spårväg etapp 1
antogs av TN och SBN.



2020
Energistrategin – 20 % minskning av energianvändningen.
50 % av energin som används ska vara förnybar. För stadens
förvaltningar och bolag ska energianvändningen minskat
med 30 % och andelen förnybar energi ska vara 100 %.

Miljöprogram - Malmö stads organisation ska vara klimat-
neutral. Utsläppen av växthusgaser i Malmö ska minska med
minst 40 % räknat från år 1990. De som vistas i Malmö ska
uppleva en god stadsmiljö med låga bullernivåer och ren luft.
Det är enkelt att göra hållbara val av resor såväl för närings-
livet, malmöbon som anställd inom Malmö stads organisation.

TROMPens färdmedelsmål (delmål) - Malmöbornas resor:
Gång 15 %, Cykel 26 %, Kollektivtrafik 23 %, Bil 36 %.
Inpendling: Cykel 4 %, Kollektivtrafik 39 %, Bil 57 %.

2030
Energistrategin –
hela Malmö ska
försörjas till 100 %
av förnybar energi.

TROMPens och
Trafikmiljöprogrammets
färdmedelsmål (delmål) –
Malmöbornas resor:
Gång 15 %, Cykel 30 %,
Kollektivtrafik 25 %, Bil 30 %.
Inpendling: Cykel 5 %,
Kollektivtrafik 45 %, Bil 50 %.

Miljöprogrammet –
Malmö ska försörjas till
100 % med förnybar energi.

2032
Översiktsplan2012 –
En stad som vågar.
En företagsam stad
på stabil grund.
En stad med goda
livsbetingelser för alla.
En stad vid vattnet.
En tät och grön stad.

2 MÄNNISKAN

Att förflytta sig är en viktig del av människors vardag och möjliggör för malmöbor, verksamma och besökare att ta sig till viktiga målpunkter så som skola, fritidsaktiviteter, arbetsplatser, mötesplatser och evenemang. Utformningen av Malmös trafiksystem påverkar tillgängligheten till stadens utbud.

Detta kapitel handlar om människan som en grundläggande del av trafiksystemet. I kapitlet beskrivs hur trafiken påverkar människan och miljön samt hur trafiken kan påverkas av de som bor och vistas i staden.

- **TILLGÅNG TILL SIN STAD – EN MER JÄMLIK STAD**
- **INVOLVERA OCH TRAFIKPLANERA FÖR FÖRBÄTTRAD FOLKHÄLSA**
- **LÄGRE TEMPO OCH ÖKAD TRAFIKSÄKERHET**
- **MOBILITY MANAGEMENT SOM METOD**

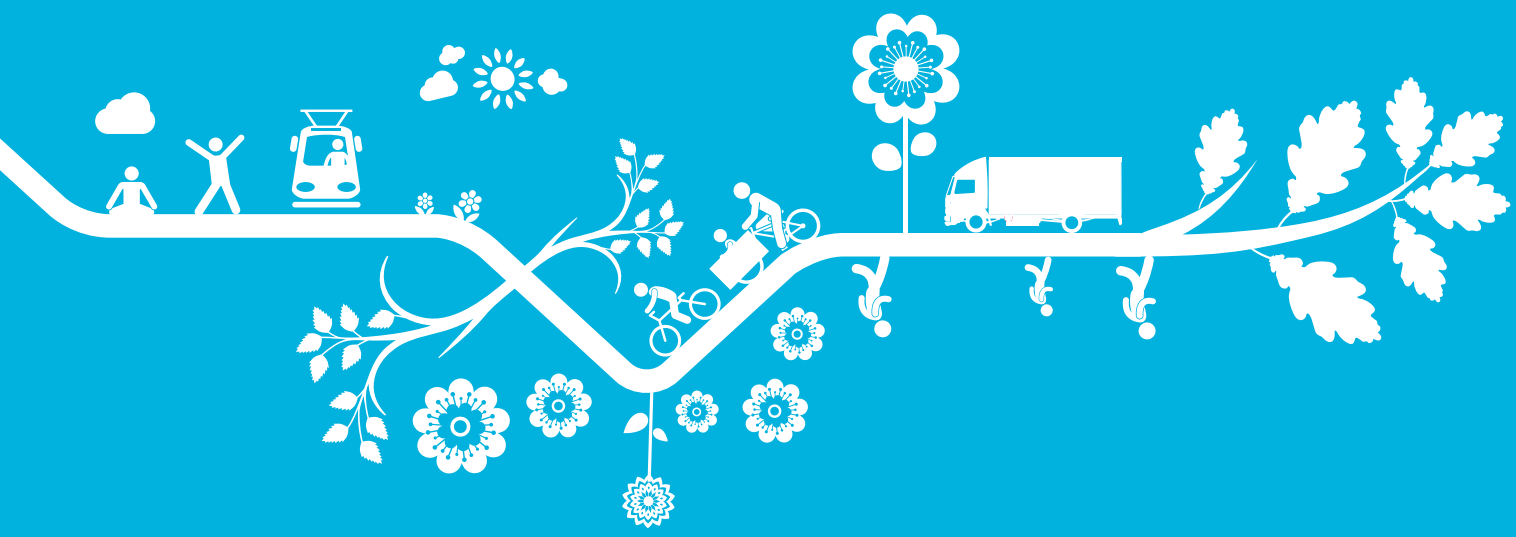


Foto: Åsa Svensson

TILLGÅNG TILL SIN STAD – EN MER JÄMLIK STAD

Det offentliga rummet med gator, parker och torg är till för alla. Planeringen av Malmös framtida stadsmiljö och trafiksystem ska sträva efter att staden ska vara en attraktiv miljö att leva i. Trafiksystemet ger förutsättningar för att människors ska kunna förflytta sig och ta del av det utbud som finns i olika delar av staden, detta gäller såväl skola, arbete som kultur, evenemang och fritidsaktiviteter. Tillgång till kvalitativ kollektivtrafik och tillgängliga cykel- eller gångbanor ger förutsättningar för hållbara och hälsosamma resor.

Trafiken påverkar medborgarnas livssituation i fråga om tillgänglighet, trygghet och säkerhet. Trafiken och infrastrukturen i staden påverkar direkt också medborgarnas folkhälsa genom exempelvis bullerstörningar, luftkvalitet, barriäreffekter och olycksrisker. Framförallt påverkas barn, äldre och personer med funktionsnedsättning i högre grad av trafikens negativa effekter. Både när det gäller möjlighet att tryggt röra sig i staden och tillgång till lugna och avkopplande miljöer som inte är bullerstörda eller har försämrad luftkvalitet.

Socioekonomi, inkomst och resande

Socioekonomiska förutsättningar, och framförallt inkomst, är en faktor av många som påverkar hur mycket och på vilket sätt malmöborna reser. Desto högre inkomst per hushåll, desto fler resor per dag görs och desto fler resor av dessa görs med bil. En hög tillgänglighet för malmöborna är eftersträvvärt och för att skapa denna möjlighet för fler är satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafikresor en viktig strategi. Dessa färdmedel har lägre trösklar avseende kostnader för den enskilde och möjliggör att malmöbor, oavsett inkomst, lättare kan ta del av stadens utbud och bidra till stadslivet, arbetsmarknaden och den ekonomiskt hållbara tillväxten.

*Definition av **trafik***

Förflyttningen av människor, gods och information oavsett hjälpmedel och infrastruktur.

*Definition av **mobilitet***

Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. I Trafik- och mobilitetsplanen avser begreppet mobilitet att en växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart i vardagen och att gods kan transporteras effektivt på stadens villkor.

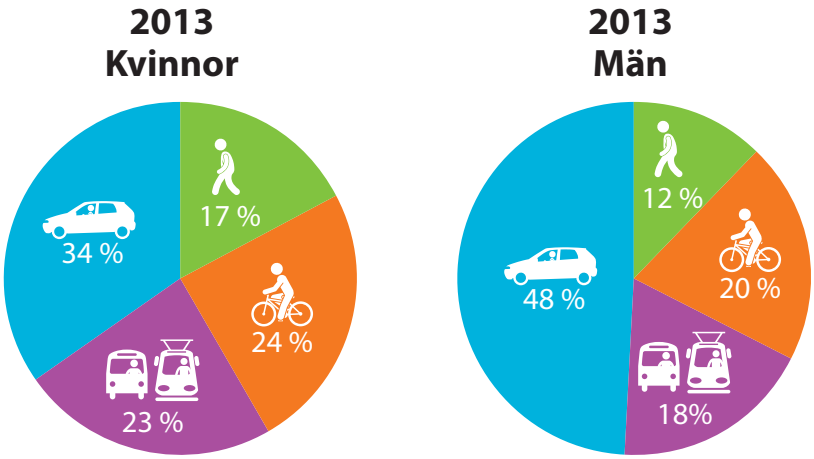
PÅGÅENDE

Identifiera och överbrygga fysiska och upplevda barriärer i Malmö i det förvaltningsövergripande arbetet inom Levande Malmö (SBK, GK).

NÄSTA STEG

Vidareutveckla Malmö utifrån den handlingsplan som framställts av Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö. Koppla detta arbete tydligare till arbetet med trafik och möjligheten att förflytta sig i staden (GK, SBK, SK).

Framtagande av Trygghetsstrategi för offentliga miljöer (GK, SBK, SK, SoF).



Färdmedelsfördelning för malmöbornas resor uppdelat för kvinnor och män 2013.

Jämställt Malmö skapar tillgänglighet för fler
Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Med detta i åtanke är det viktigt att kombinera ett jämställdhetsperspektiv med transporter för att öka kunskaperna om resevillkoren i samhället och skapa ett mer jämställt transportsystem. År 2020 ska Malmö vara en stad med jämställda verksamheter riktade till alla kvinnor och män, flickor och pojkar oavsett bakgrund och tillhörighet. Utformning, funktion och användning av trafiksystemet och stadsmiljöerna ska ge alla en grundläggande tillgång till sin stad.

Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för ökad jämställdhet. En stad och ett trafiksystem med en obalanserad färdmedelsfördelning, där biltrafiken är det dominerade trafikslaget, begränsar egenmakten och möjligheten att förflytta sig i vardagen. Givet dagens situation, att män äger bil och kör bil i större utsträckning än kvinnor, innebär att mäns tillgänglighet till stadens och regionens utbud generellt sett är större än kvinnors. Närheten till kollektivtrafik med hög kvalitet samt goda möjligheter att kunna förflytta sig till fots och med cykel kan kompensera detta. En planering som strävar mot en tätare och mer funktionsblandad stad med större närhet gör resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik mer rationellt och staden mer jämställd.

Ökade möjligheter för barn och ungdomar att förflytta sig
Malmös befolkning är yngre än genomsnittet för svenska städer och enligt stadens befolkningsprognoser kommer åldergruppen 6–15 år att öka mest i Malmö fram till år 2020. Barns och ungdomars perspektiv ska synliggöras, belysas och beaktas i alla beslut när staden planeras. Barn och ungas delaktighet och inflytande i frågor som rör staden och dem själva bör ses som en resurs i planeringsprocesser och särskilda former för barn och ungas delaktighet måste utvecklas.

Trafikplaneringen ska alltid ta hänsyn till barns och andra oskyddade trafikanters behov och hög prioritet ska ligga på ett trafiksystem som både ser till barns rörelse- och trygghetsbehov. Malmö ska arbeta för ett väl utbyggt nätverk av gång- och cykelvägar som tillgodoser barns behov av att röra sig i hela staden. Det finns en gradvis och generell förändring som sker bland barn och unga och deras efterfrågan av fritidsutbud – man går från organiserad föreningsaktivitet till spontan aktivitet utan krav på regelbunden träning och tävling. Denna utveckling ska beaktas vid planering för ökad tillgänglighet för att erbjuda malmöbor möjlighet att aktivera sig oberoende av tid eller organisering.

PÅGÅENDE
Öka och sprida kunskapen om kopplingen mellan jämställdhet och trafik. (GK).

NÄSTA STEG
Definiera ett jämställt trafiksystem för Malmö. Tydliggöra mätbara mål och indikatorer (GK, SBK, SK).

PÅGÅENDE
Utveckla arbetet i Gatukontorets Skoltrafikgrupp för att öka kunskapen om barns behov i trafiken och öka föräldrars medvetenhet om hur trafiksituationen runt skolor kan förbättras genom att fler använder andra alternativ än bilen. (GK).

Utveckla arbetet och kopplingen till hållbara transporter inom Plan för samhällsservicens markbehov (PLASMA) (SBK, GK).

NÄSTA STEG
Utveckla och testa ett koncept om en bilfri skola både avseende skjutsning och godstrafiktransporter (GK, SBK, FK, MF, FSF, GSF)

Foto: Åsa Svensson

Säkra skolvägar ska vara i fokus för att Malmös skolbarn tryggt ska kunna ta sig till skolan och fritidsaktiviteter utan en vuxens sällskap. Detta ökar barns egenmakt, rörelsefrihet, folkhälsa, stärker skolresultat, främjar ökad integration och förbättrar vistelsemiljön vid skolan och dess närområde. Därigenom kan trafikplaneringen bidra till barns utveckling som aktiva och självständiga medborgare.

Stora trygghets- och trafiksäkerhetsproblem skapas när barn skjutsas med bil till skolan och fritidsaktiviteter. Storleken på och lokaliseringen av förskolor, skolor och andra verksamheter, som vänder sig till barn och ungdomar, har stor betydelse för förutsättningarna att resa hållbart.

Ett helhetsperspektiv måste vara utgångspunkt för skolrelaterade trafikfrågor där målet är att uppnå hög trafiksäkerhet och god trafikmiljö, både faktisk och upplevd. Antalet bilar utanför skolan ska minska och medvetenhet samt kunskap hos barn, föräldrar och personal om kopplingen mellan folkhälsa och trafik ska öka. Dessutom måste trafiksäkerheten och miljöpåverkan i samband med varuleveranser till skolor och förskolor förbättras.

Stärk möjligheten för personer med funktionsnedsättning och äldre människor att ta del av staden

Målet om en ökad tillgänglighet för fler malmöbor ställer högre krav på utformningen av stadsmiljön och stadens gator så att alla tryggt och säkert ska kunna röra sig i hela staden, oavsett ålder, kön eller fysisk och mental förmåga. Stadsmiljön måste utformas så att personer med funktionsnedsättning och äldre människor kan orientera sig och behålla en självständig mobilitet för ökad livskvalitet i större del av livet. I detta avseende är tillgängligheten med alla färdslag, inklusive färdtjänst och särskild kollektivtrafik, betydelsefull för att äldre människor och personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av stadens utbud och berika Malmös stadsliv.

Definition av ***färdtjänst***

Servicefunktion för personer som har en funktionsnedsättning som inte är tillfällig och som på grund av sin funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik.

Definition av ***särskild kollektivtrafik***

Är samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver tillstånd. Till särskild kollektivtrafik räknas bland annat färdtjänst, riksfärdtjänst, vissa sjukresor samt skol- och särskoleskjutsar. Trafiken kan vara linjebunden eller anropsstyrd och utförs i regel med särskilt anpassade fordon (vanligtvis taxifordon).

PÅGÅENDE

Implementera Tillgänglighetsprogram 2008 för Malmö och Åtgärdsprogrammet för enkelt avhjälpta hinder (GK).

NÄSTA STEG

Utveckla koncept för samordnad dialog- och mobility management-insats för att skapa ökad delaktighet med malmöborna med utgångspunkt för ökat hållbart resande i respektive TROMP-område. Målbilderna för respektive område ska ligga till grund för ett sådant arbete (GK, SoF).

Regementsgatan, exempel på en befintlig huvudgata där mer plats gjorts åt gång- och cykeltrafik samt träd och verksamheter utmed gatan. Foto: Åsa Svensson

INVOLVERA OCH TRAFIKPLANERA FÖR FÖRBÄTTRAD FOLKHÄLSA

Att kunna påverka hur staden och trafiksystemet utformas är en grundförutsättning för att skapa delaktighet hos Malmös invånare, detta bidrar till förbättrad fysisk och psykisk hälsa. Tydlighet om hur Malmö stad arbetar med trafikfrågor minskar avståndet mellan organisationen och malmöborna – att förklara och förenkla den komplexa stadsutvecklingsprocessen bidrar i sig till ökad social hållbarhet.

Upplevelsen av att ha tillgång till sin stad, oavsett kön, ålder, socioekonomisk förutsättningar eller fysisk och mental förmåga, är en demokratisk rättighet som ökar människors egenmakt och rörelsefrihet. Möjligheten att lättare välja olika färdmedel stärker malmöbornas mobilitet och bidrar till förändrade färdmedelsandelar.

Vad önskar sig malmöborna?

I samband med den resvaneundersökning som gjordes under hösten 2013 tillfrågades även 2 500 malmöbor (40 % svarsfrekvens) från hela Malmö om vad de önskade för trafikmiljö i Malmös innerstad. Metoden har arbetats fram av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, och liknande undersökningar har bland annat gjorts i Norrköping och Helsingborg. De tillfrågade malmöborna ombads ta ställning till tre olika scenarier enligt kortfattad beskrivning i följande stycke.

Resultatet visade att knappt hälften (47 %) av de svarande anser att scenariot med *"En innerstad med mer gatuutrymme för gång, cykel och kollektivtrafik"* är det som önskas. Detta scenario innebär att bilburna besökare hänvisas till parkeringshusen och genomfartstrafiken hänvisas till gator utanför stadskärnan. Servicefordon som exempelvis färdtjänst, taxi, handikappfordon, varutransporter och citylogistik får använda vissa gator på gåendes och cyklisters villkor.

Alternativet med en innerstad där det är *"Ett lugnare trafiktempo i innerstaden"* valdes av drygt en tredjedel (34 %) av de tillfrågade. I scenariot ges bilarna mindre utrymme på de större gatorna i innerstaden till förmån för fotgängare och cyklister.

Knappt var femte (18 %) av de tillfrågade anser att Malmö innerstad i högre grad än idag bör anpassas till biltrafik enligt alternativet *"Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i innerstaden"*. I detta scenario utformas gatorna först och främst med tanke på god tillgänglighet för bilar och goda parkeringsmöjligheter med låga avgifter.

I rapporten där resultatet från enkätstudien redovisades drogs följande slutsatser:

"Resultatet innebär att 80 % av Malmös invånare är för en utformning av innerstadens trafik som är mer restriktiv när det gäller biltrafik och bilparkering än vad som är fallet idag. Närmare hälften av Malmös invånare stödjer långtgående förändringar där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras högt. Den andra gruppen, som utgör en tredjedel, förespråkar något mer försiktiga åtgärder där begränsat utrymme för biltrafik används för att prioritera fotgängare och cyklister."

Foto: Åsa Svensson

PÅGÅENDE
Stärk och utveckla den förvaltningsövergripande lokala arbetsgruppen för Healthy cities som arbetar med folkhälsoperspektivet i planeringen. www.healthycities.se (SBK, GK).

"Ett intressant resultat som följer av analysen, och som på ett tydligt sätt signaleras av det totala utfallet för huvudfrågan, är att en majoritet av de Malmöbor som kör och parkerar bil i stadskärnan föredrar en omläggning av trafiken i innerstaden till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik."

"En stor majoritet av invånarna i Malmö är anhängare av mindre biltrafik och bilparkering i stadskärnan under förutsättning att den minskande tillgängligheten med bil samtidigt ger direkta positiva konsekvenser för möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt i samma område. En sådan omläggning av trafiken uppfattas av de flesta invånare i Malmö som att staden får en bättre och mer attraktiv stadskärna."

Detta resultat pekar på att en bred majoritet av malmöborna önskar sig en utveckling mot ett lugnare trafiktempo och begränsningar för biltrafik vilket gynnar möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt i Malmös innerstad. Detta stödjer Trafik- och mobilitetplanens mål om en mer balanserad färdmedelsfördelning. Hur Malmös framtida stadshuvudgator kan komma att utformas redovisas i kommande kapitel om stadshuvudgator.

Ökad fysisk aktivitet och folkhälsa

Det finns ett starkt samband mellan fysisk aktivitet och minskad risk att drabbas av övervikt och fetma. Övervikt och fetma påverkar i sin tur risken att drabbas av andra sjukdomar så som diabetes, högt blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar, vissa cancersjukdomar och ledbesvär. Dessa sjukdomar medför lidande för den enskilde individen och stora kostnader för samhället.

Hur vi väljer att aktivera oss i vardagen har dessutom inverkan på hur lyckliga vi är. Aktiva färdmedelsval, så som gång och cykling, bidrar till att vi mår både fysiskt och mentalt bättre.

Vid trafiksatsningar är det viktigt att ha i åtanke vem satsningen når. Förutom en samhällsekonomisk vinst måste också hälsoeffekterna för individen värderas. Störst effekt fås då personer som annars inte rör sig alls, börjar promenera eller använda mer aktiva sätt att färdas på.

En ökad andel gång- och cykelresor, så kallade aktiva resor, skulle innebära en förbättrad fysisk och mental folkhälsa för malmöborna och för inpendlare. Ju fler malmöborna blir, desto större avtryck gör målen om förändrade färdmedelsandelarna på den totala folkhälsan.

En ökning av antalet och andelen kollektivtrafikresor ger positiva folkhälsoeffekter om majoriteten nya resor med kollektivtrafiken flyttas över från biltrafiken istället för från gång- och cykeltrafiken. Studier som gjorts på uppdrag av Trafikverket har visat att tätorter med välfungerande kollektivtrafik har lägre nivå av kroniska sjukdomstillstånd i befolkningen. BMI (Body Mass Index), fetma och högt blodtryck har också visat sig vara lägre i städer med högre befolkningstäthet och bra kollektivtrafik. Sättet på vilket resandet förändras med en ökad kollektivtrafik har en avgörande betydelse för folkhälsan. Det är således viktigt att ett ökat resande med kollektivtrafiken inte ger minskad gång- och cykeltrafik, detta skulle ur ett folkhälsoperspektiv vara negativt.

RÄKNEEXEMPEL

Folkhälsovinster av ökat resande till fots och med cykel
För att belysa folkhälsovinsterna med förändrade färdmedelandelar utifrån Trafik- och mobilitetsplanens målbild där malmöborna börjar resa med mer aktiva färdmedel, till fots och med cykel, ges ett räkneexempel utifrån World Health Organizations (WHO) beräkningsverktyg Health Economic Assessment Tool (HEAT). Denna beräkningsmodell bygger på kända forskningsresultat och uppskattar det samhällsekonomiska värdet av ökad folkhälsa genom ökad andel och ökat antal resor till fots eller med cykel. För mer information om beräkningsmodellen se: http://www.euro.who.int/

Ingångsvärden

Dagens befolkning:	310 000 invånare
Dagens färdmedel sandelar:	15 % gång, 22 % cykel (endast huvudfärdmedel)
Antal resor per dag:	2,6 resor/person
Genomsnittlig reslängd till fots:	1,4 km
Genomsnittlig reslängd med cykel:	3,0 km
Minskning av cyklande under 3 mån/år:	20 %
Prognosticerad befolkning 2030:	400 000 invånare
Målbild färdmedelsandelar:	15 % gång, 30 % cykel (endast huvudfärdmedel)

Antal resor per dag och genomsnittlig reslängd per resa och trafikslag antas vara samma 2030 i detta räkneexempel.

Årlig folkhälsovinst genom ökat antal resor till fots: **505 miljoner/år**

Årlig folkhälsovinst genom ökat antal cykelresor och ökad andel cykling: **1 120 miljoner/år**

Grönska och möjlighet till rekreation

Närheten till grönytor och möjligheten att kunna färdas till parker och grönområden har betydelse för malmöbornas folkhälsa. Vistelse i gröna miljöer har positiv betydelse för såväl den fysiska som den psykiska hälsan. Den fysiska aktivitetsnivån ökar, kroppen återhämtar sig och stressnivån sjunker. Grönområden främjar även socialt deltagande och interaktion mellan människor. I en tätare stad ökar vikten av att tillvarata och utveckla gröna ytor, det är därför viktigt att utvecklingen av Malmös stadsmiljöer och trafiksystem innefattar gröna värden.

LÄGRE TEMPO OCH ÖKAD TRAFIKSÄKERHET

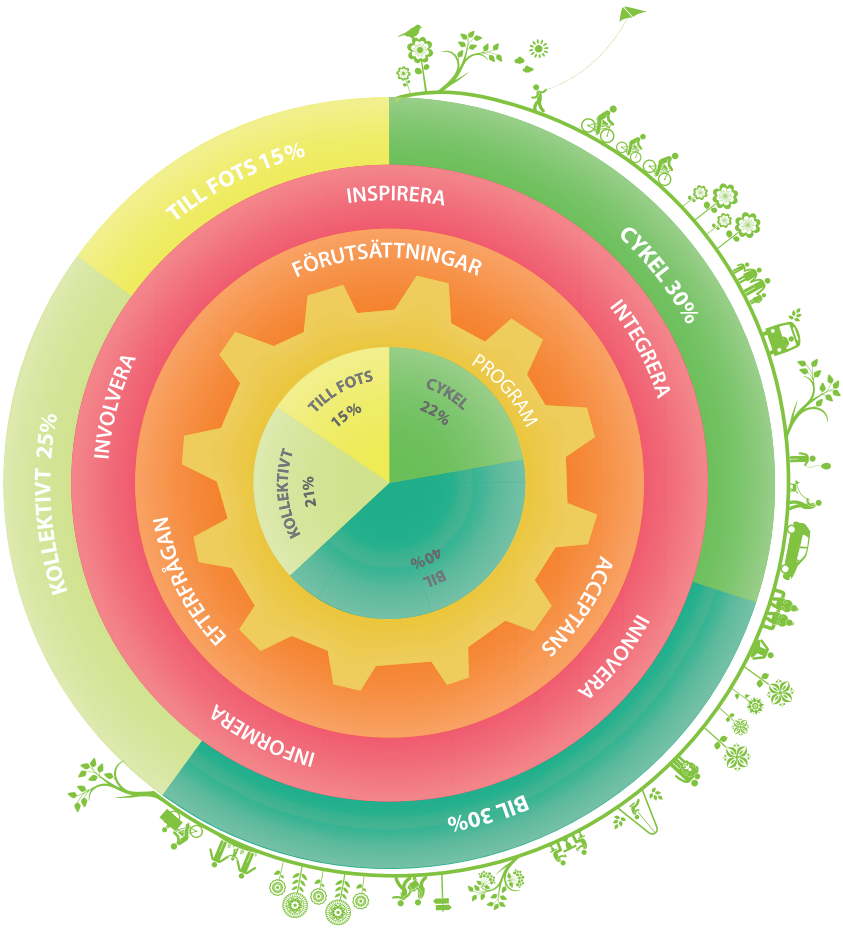
En säker trafikmiljö är en självklar del i en hållbar stadsutveckling. Malmö ska vara en stad där alla kan förflytta sig både tryggt och trafiksäkert. Trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten går hand i hand och är viktig för stadens attraktivitet och jämlikhet. Malmö arbetar efter Trafikverkets Nollvision som innebär att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

Motorfordonens hastighet är den enskilt viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn. Hastigheten påverkar både sannolikheten för att en trafikolycka ska uppkomma och dess konsekvenser. Studier av dödsolyckor i tätort har visat att hastighetsgränserna i många fall inte är anpassade till Nollvisionens krav. Rätt skyltade hastighetsgränser, fysiska åtgärder och beteendepåverkan bedöms tillsammans ha en stor potential att rädda liv inom tätorter. Även små förändringar i verklig hastighet kan ha goda trafiksäkerhetseffekter. Ett lugnare tempo på stadens gator leder till en bättre vistelsemiljö för invånarna och färre olyckor. Detta är viktigt för att minska de barriärer som motorfordonstrafiken bidrar till.

PÅGÅENDE
Genomförande av rekreativa cykelvägar i enlighet med Cykelprogrammet (GK).

Lyfta perspektivet om hållbara transporter i framtagande av ny Plan för Malmös gröna och blå miljöer (GK).

PÅGÅENDE
En ny trafiksäkerhetsstrategi för åren 2015–2020 har utarbetats. Problemen är identifierade och nu pågår arbetet med att implementera åtgärder för att minska antalet skadade och dödade i Malmötrafiken.



Arbetsmodell för Malmö stads mobility management-arbete. Den inre färdmedelsfördelningen är enligt resvaneundersökning 2013 och den yttre färdmedelsfördelningen är målbilden för malmöbornas resor 2030.

För att kunna utforma trygga, trafiksäkra, attraktiva och levande stadshuvudgator krävs att tempot längs dessa sänks. Trafiksäkerheten med avseende på kollisionsolyckor stärks då fler fotgängare och cyklister tar ett tydligt anspråk om trafikytorna. Singelolyckor där exempelvis fotgängare halkar på halt väglag vintertid eller då cyklister cyklar omkull är en av de stora utmaningarna som Malmö stad har framför sig att arbeta med när det gäller ökad trafiksäkerhet.

MOBILITY MANAGEMENT SOM METOD

Trafik består av människor och gods i rörelse. Mobility management är en metod som syftar till att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Detta är en viktig del i arbetet med att skapa ett hållbart och attraktivt stadsliv i ett växande Malmö. I arbetet med mobility management i Malmö innefattas att skapa efterfrågan, acceptans och förutsättningar för de hållbara alternativen att förflytta sig. Om malmöborna accepterar att gång-, cykel- och kollektivtrafiken prioriteras på bekostnad av minskad framkomlighet för biltrafik är det lättare att skapa dessa förutsättningar, vilket i sin tur ger positiv effekt på efterfrågan av hållbara lösningar. På omvänt sätt måste Malmö stad vara lyhörda för vad malmöborna efterfrågar med hänseende på att resa hållbart i vardagen.

För att förändra attityder och beteenden krävs vilja, kunskap och förståelse. Arbetet med beteendepåverkan tar fasta på detta genom att synliggöra konsekvenser av individers eller organisationers handlande och peka på möjligheter genom att kommunicera visioner samt alternativa res- och transportsätt. Utifrån detta kan Malmö stad hjälpa till att erbjuda lösningar och inspirera till nya resvanor i vardagen för både privatpersoner och näringsliv.

PÅGÅENDE

Utveckla former för att i större utsträckning samordna mobility management med implementering av fysiska och reglerande åtgärder (GK).

NÄSTA STEG

Etablera nya samarbeten där den sociala hållbarheten på ett tydligare sätt kopplas till mobility management-insatser, tex genom att formulera Cykliga rättigheter för alla Malmöbor (GK, SK, SoF).

Utveckla modell som möjliggör för näringslivet att via sitt CSR-arbete vara aktiv del av cykelstaden Malmö (GK, SBK, MF, SK) .*

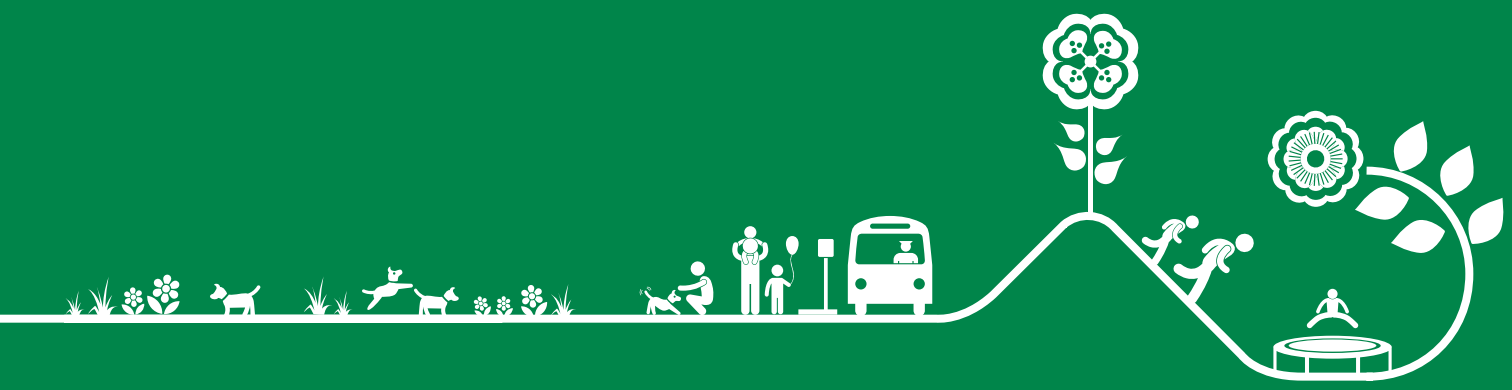
**Corporate Social Responsibility*

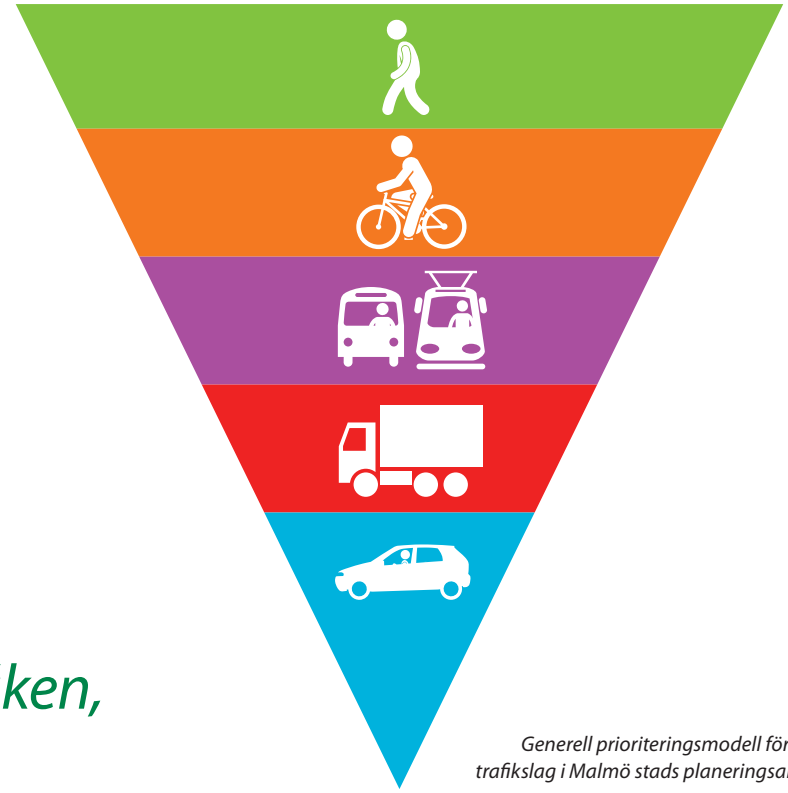
3 TRAFIK OCH RÖRELSER

Malmö, Skåne och Öresundsregionen växer vilket ökar trafiken i Malmö och pendling till och från Malmö. Detta innebär en ökad efterfrågan på transporter – fler kommer att förflytta sig och vistas på stadens trottoarer, cykelvägar och gator samtidigt som varu-, material- och avfallsflöden ökar. För att möta en ökad transportefterfrågan måste Malmö fortsätta satsa på kapacitetstarka trafiklösningar som bygger på att en större andel går, cyklar eller åker kollektivt samt effektivare godstransporter.

Malmö måste även fortsätta att utvecklas efter en tydlig stadsbyggnadsstrategi om ett tätare, mer funktionsblandat, nära och grönt Malmö som bidrar till ett minskat transportarbete (reslängd per person) och minskar behovet av bilresor. Malmö blir på så sätt mer tillgängligt för fler. Prioriteringar mellan trafikytor och utrymme för bebyggelse, torg, mötesplatser och parker måste ske utifrån ett helhetsperspektiv för stadens bästa. Detta kapitel tydliggör målbilder för malmöbornas resor, inpendlingsresor och godstransporter samt strategier för hur målbilderna ska uppnås.

- FÖRÄNDRADE RESVANOR FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET
- PRIORITERA YTEFFEKTIVA FÄRDSLAG – OMDISPONERA GATUUTRYMME
- FRÄMJA MILJÖFORDON, TEKNISKA INNOVATIONER OCH FÖRNYBARA BRÄNSLEN
- MÅLSTYRD TRANSPORTEFTERFRÅGAN
- MÅLBILD FÖR PERSON- OCH GODSTRANSPORTER I, TILL OCH FRÅN MALMÖ
- MÅLBILD MALMÖBORNAS RESOR
- STRATEGIER FÖR MALMÖBORNAS RESOR
- MÅLBILD – HÅLLBAR PENDLING
- STRATEGIER FÖR HÅLLBAR PENDLING
- MÅLBILD – HÅLLBAR GODSTRAFIK OCH CITYLOGISTIK
- STRATEGIER FÖR HÅLLBAR GODSTRAFIK OCH CITYLOGISTIK





Generell prioriteringsmodell för olika trafikslag i Malmö stads planeringsarbete.

Du är inte fast i trafiken, du är en del av den.

FÖRÄNDRADE RESVANOR FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET

När Malmö växer är det samtidigt nödvändigt att minska andelen biltrafik. En ökad biltrafik leder bland annat till ökat markanspråk för infrastruktur, buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet för malmöbor och näringsliv vilket påverkar stadens attraktivitet på flera olika plan. För att skapa förståelse för hur vi ska uppnå en mer attraktiv och tillgänglig stad bör fokus ligga på att det är människor och gods som utgör trafiken, inte fordon.

Genom att prioritera yteffektiva trafikslag kan bilköer förebyggas och tillgängligheten i staden öka. Fler malmöbor, verksamma och inpendlare får då lättare att ta sig till arbete och skola, handel och nöjen, rekreation och fritidsaktiviteter. En god tillgänglighet med olika trafikslag inom, till och från Malmö bidrar till att stimulera arbetsmarknadsregionen och är gynnsamt för såväl malmöbor, som inpendlare och näringslivet i staden. En förändrad färdmedelsfördelning skapar både utrymme för andra nyttor än trafik och krävs för att skapa bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet för fler.

Att möta ökad biltrafik och bilköer med fler eller bredare gator och vägar har visat sig vara en kortsiktig lösning. Mer vägutrymme leder i stor utsträckning till inducerad, och totalt sett, ökad biltrafik. En sådan strategi är därmed inte förenligt med Malmös mål om förändrade färdmedelsandelar eller övergripande mål om ett mer miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart Malmö. För att Malmö ska kunna växa hållbart måste det ske satsningar på alternativ till ökad framkomlighet för biltrafiken – det vill säga med ökad tillgänglighet och framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik.

PRIORITERA YTEFFEKTIVA FÄRDSLAG – OMDISPONERA GATUUTRYMME

Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik – både när det gäller parkeringsytor och ytor för rörelse. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken – fler kan ta del av vad Malmö erbjuder.

NÄSTA STEG

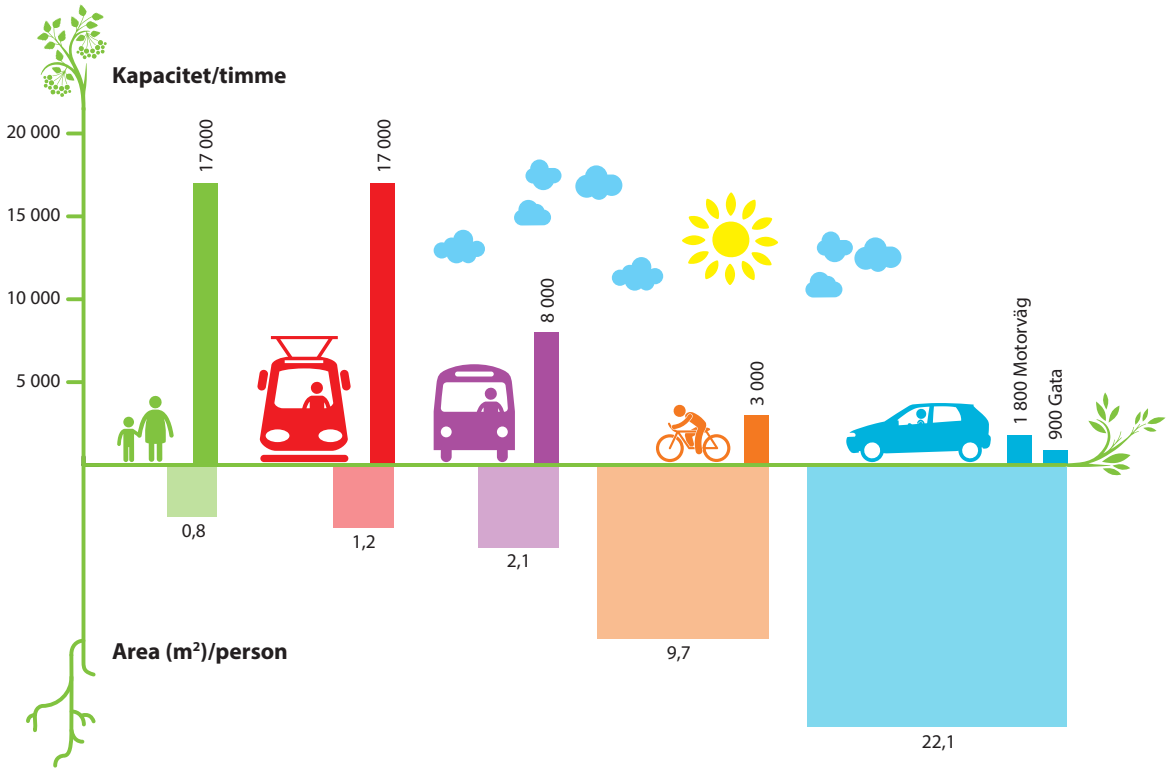
Definiera hållbar biltrafik Detta ska göras inom ett Program för hållbar biltrafik (GK, SBK, MF).

*Definition av **tillgänglighet***

Möjlighet att kunna nå en målpunkt. Skapar förutsättningar till förflyttningar för både medborgare och näringsliv avseende såväl persontrafik som godstransporter.

*Definition av **framkomlighet***

Mått på transportkvalitet med avseende på restid, d v s hur lång tid det tar att färdas mellan två målpunkter eller platser.



Figur som visar generell flödeskapacitet/timme och ytkrav per person som krävs för olika trafikslag. Detta visar exempelvis att gångtrafik är ett mer yteffektivt trafikslag än kollektivtrafik och att kollektivtrafik i sin tur är ett mer yteffektivt än personbilstrafik. Ytkravet per trafikslag innefattar både ytor som krävs för förflyttningar, gator och körbanor, och för parkering.
Källa: TÖI, Norges Transportökonomisk institutt.

Flödeskapaciteten jämför hur många förflyttningar som kan göras på en timme med olika trafikslag. Detta mått på framkomlighet kan även ses som ett mått på tillgänglighet i form av antal potentiella besökare eller kunder. Satsningar på yteffektiva personresor och samnyttjade ytor i form av gågator och gångfartsområden kan även förbättra tillgängligheten för varuleveranser.

FRÄMJA MILJÖFORDON, TEKNISKA INNOVATIONER OCH FÖRNYBARA BRÄNSLEN

Parallellt med att arbeta med förändrade och mer balanserade färdmedelsandelar arbetar Malmö stad för att främja renare, tystare och snålare motorfordonstransporter. Eftersom en betydande andel motorfordonsresor även kommer göras i framtiden behövs fortsatta satsningar på miljöfordon och förnybara bränslen. Andelen motorfordon som drivs av biogas, vätgas och el måste öka för att ytterligare minska motorfordonssektorns miljöpåverkan. Satsningar på eldrivna stads- och regionbussar hade haft stor effekt på luftkvalitet och bullermiljön i centrala Malmö.

Malmö stads verksamhet genererar en betydande mängd transporter. I detta vilar ett stort ansvar och en möjlighet att driva på utvecklingen och efterfråga förnybara och fossilfria bränslen.

En ökad användning av elcyklar innebär att cykeltrafiken kan vara en större konkurrent till biltrafiken. Elektrifiering av kollektivtrafiken, med elbuss och spårvagn, bidrar till tystare, renare och mer attraktiva stadsmiljöer. Störst miljövinster uppnås om kollektivtrafiksystemet attraherar bilister. Ett modernt spårsystem bedöms ha bäst möjlighet att locka dessa resenärer till kollektivtrafiken. Mer miljöanpassade distributionsfordon kan också bidra i samma riktning. Detta blir inte minst viktigt i en växande stad med ökande varuflöden.

PÅGÅENDE
Implementera beslutade åtgärder Trafikmiljöprogrammet 2012–2017 om rena, tysta snåla motorfordonstransporter (GK, MF, SBK).

Energistrategin 2009 är gällande, ny energistrategi är under framtagande (SBK).

PÅGÅENDE
Malmö stad utreder tillsammans med Skånetrafiken förutsättningarna för ett införande av elbussar i stadstrafiken (GK).

NÄSTA STEG
Utarbeta en ny miljöfordonstrategi – detta kan göras inom ett program för hållbar biltrafik. Bevaka teknisk utveckling inom området för fordon och förnybara bränslen (GK, MF).

MalmöExpressen – ny 24 m lång, dubbelledad gas-elhybrid utvecklad för Malmö stad tillsammans med Skånetrafiken, Nobina och Van Hool.

Foto: Åsa Svensson

MÅLSTYRD TRANSPORTEFTERFRÅGAN

Enligt Malmö stads befolkningsprognoser, beräknas staden växa med cirka 100 000 invånare och 50 000 arbetsplatser innanför Yttre Ringvägen till år 2030. Fler malmöbor, fler arbetstillfällen, fler besökare och turister och en befolkningsökning i regionen i stort innebär ökat personresande och mer godstrafik.

För att förutse framtida transportefterfrågan görs prognoser med avseende på befolknings- och trafiktillväxt. Trafikprognoser används som underlag till att beskriva förändringar i resvanor och trafikmängder för alla trafikslag och används även för att beräkna trafikbuller och luftföroreningar.

Internationellt och nationellt ses en tydlig trend mot ett minskat bilanvändande till förmån för framförallt kollektivtrafik och cykel. I Malmö är denna trend starkare än i Sverige som genomsnitt. Detta kan delvis förklaras av närhet till stadens utbud, att det erbjuds andra goda alternativ och förändrade värderingar i förhållande till ägande och användande av personbilar.

Planeringen i Malmö ska utgå från vilken sorts stad som vill skapas och de mål som satts upp för trafiken i Malmö. Målstyrda trafikprognoser ska användas för att konkretisera och tydliggöra de mål som anges i Trafik- och mobilitetsplanen. För att utgöra underlag för bullerberäkningar och luftkvalitetsberäkningar ska olika scenarios avseende trafikmängder användas. Utgångspunkten ska vara att beskriva och förutse olika hälso-, miljö- och klimatmässiga risker.

PÅGÅENDE

Utveckla trafik- och prognosmodeller för alla trafikslag, inte minst för fotgängartrafik, cykeltrafik och godstrafik (GK).

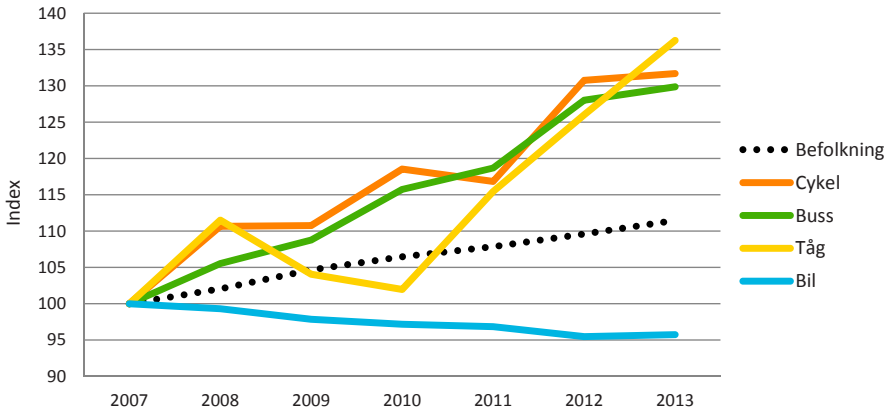
Öka samarbetet med andra organisationer för tillgång till relevant data inom staden, regionen, nationellt och internationellt. (GK, MF)

NÄSTA STEG

Fördjupa kunskap om subjektiva faktorer för resval inom trafikmodellering och utveckla scenariomodellering som underlag vid prioriteringsarbete och beslut (GK).

Trafikutveckling och befolkning 2007–2013

(år 2007 = index 199



Jämförelse av utvecklingen för antal resor med bil, cykel, buss och tåg för perioden 2007–2013 samt en jämförelse med befolkningsutvecklingen för samma år. Gångtrafik tas inte med i jämförelsen eftersom det finns för lite data. För bil är det trafikflödena för ett medelvardagsdygn över samtliga snitt som räknas varje år. För cykel redovisas utvecklingen i centrala Malmö. För kollektivtrafiken redovisas samtliga resor per år för alla buss- eller tåglinjer som trafikerar Malmö. För att kunna jämföra data för trafikslagen och befolkningen samt visa på en utveckling över tid har värdena indexerats. 2007 är utgångsåret (index = 100).

MÅLBILD FÖR PERSON- OCH GODSTRANSPORTER I, TILL OCH FRÅN MALMÖ

Städer ger upphov till både persontransporter och godstransporter – två olika typer av transporter med olika behov, förutsättningar och intressen. Målbilderna för dessa typer av transporter har delats upp för att skapa tydlighet och visa skillnader i dess olika karaktärer. Persontransporter utgörs av resor som malmöbor, besökare och arbetspendlare gör till och från exempelvis skola, arbete, affärer för att utföra olika ärenden. För att utveckla Malmö som stad och dess trafiksystem i rätt riktning behövs en samlad målbild beskriven i färdmedelsandelar för både malmöbornas och inpendlares resor. Målbilderna för ett hållbart transportsystem beskrivs enklast i färdmedelsandelar. Den uppsatta målbilden om en förändrad och mer balanserad färdmedelsfördelning är ett tydligt tecken på om ett transportsystem utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

För att visa på vad trafiken kan bidra till i ett bredare perspektiv fungerar målbilden om förändrade färdmedelsandelar som symbol för hur väl staden kommer 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 stad, en mer jämställd stad, en grönare stad, en mer folkhälsosam stad och en mer tillgänglig stad för fler – ett mer attraktivt Malmö och ett trafiksystem där energiåtgång och utsläpp lokalt och globalt minskar.

I Malmö är godstransporternas rörelsemönster i staden inte lika studerad som persontransporternas. Arbetet med att samla kunskap, tillsammans med privata och offentliga aktörer, inom detta område är prioriterat för Malmö stad. Målbilden för godstrafiken beskrivs i ord.

Befolkningstillväxt och tänkbara scenarier

Den framtida befolkningsutvecklingen i Malmö och antalet inpendlingsresor till Malmö beror på många osäkra faktorer. Trafik- och mobilitetsplanen redovisar därför två olika scenarier om befolkningstillväxt i Malmö och för regionen fram till 2030. Dessa uppskattningar bygger på prognosticerad befolkningstillväxt utifrån Malmö stads egna befolkningsprognoser.

Scenario A beskriver en måttlig befolkningstillväxt i genomsnitt på cirka 2 900 fler malmöbor per år fram till 2030. År 2030 är det i scenario A cirka 360 000 malmöbor. Scenario B beskriver en kraftigare befolkningstillväxt om i genomsnitt cirka 5 300 fler malmöbor per år fram till 2030. Scenario B ska jämföras med den planberedskap Översiktsplanen tar höjd för, d v s att Malmö kan växa till 400 000 invånare till år 2030.

Scenarierna A och B för inpendlingsresor bygger på samma procentuella tillväxt i regionen som för befolkningstillväxten i Malmö, d v s att antalet arbetstillfällen i Malmö och arbetsmarknasregionen procentuellt växer i samma storleksordning som antalet boende i Malmö. Scenario A beskriver en måttlig inpendlingstillväxt om i genomsnitt cirka 600 fler inpendlingsresor till Malmö per år fram till 2030. Scenarion B beskriver en kraftigare inpendlingstillväxt om i genomsnitt cirka 1 100 fler inpendlingsresor per år fram till 2030.

MÅLBILD MALMÖBORNAS RESOR

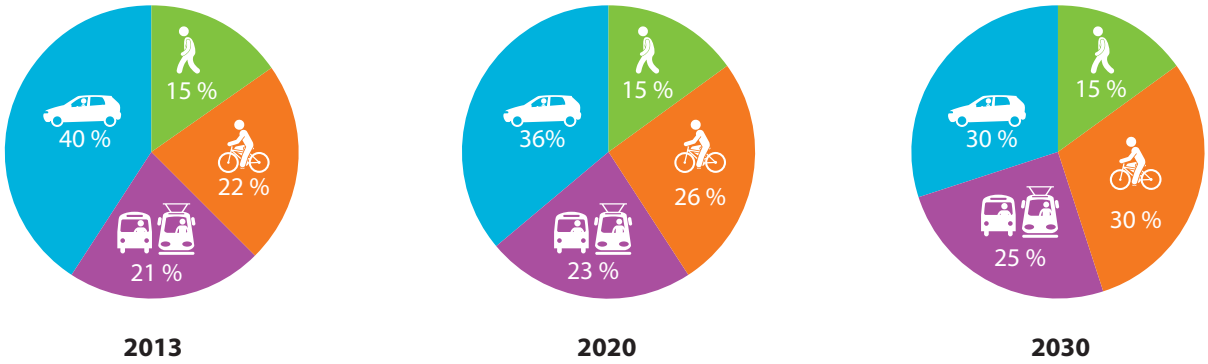
Malmöbornas resor och förflyttningar är betydelsefulla för stadens dynamik och stadsliv. Hur Malmös trafiksystem och stadsmiljöer planeras, utformas och används har stor betydelse för malmöbornas vardagsliv och möjligheter till goda livsbetingelser. För att nå de uppsatta målen om förändrade färdmedelsandelar är det de fysiska förutsättningarna i staden och malmöbornas resvanor som tillsammans skapar ett mer hållbart och attraktivt Malmö.

2013 års färdmedelsfördelning beskriver resultatet från resvaneundersökningen, RVU2013. Målbilden för 2030 har definierats utifrån en sammanvägning av Fotgängarprogrammet (2012–2018), Cykelprogrammet (2012–2019), en uppräkning av målen i nätverket för kollektivtrafik Koll2020 och Trafikmiljöprogrammet (2012–2017). Målbilden för 2020 visar färdmedelsandelar för de olika trafikslagen som minst bör vara uppfyllda för att nå den sammantagna målbilden för 2030.

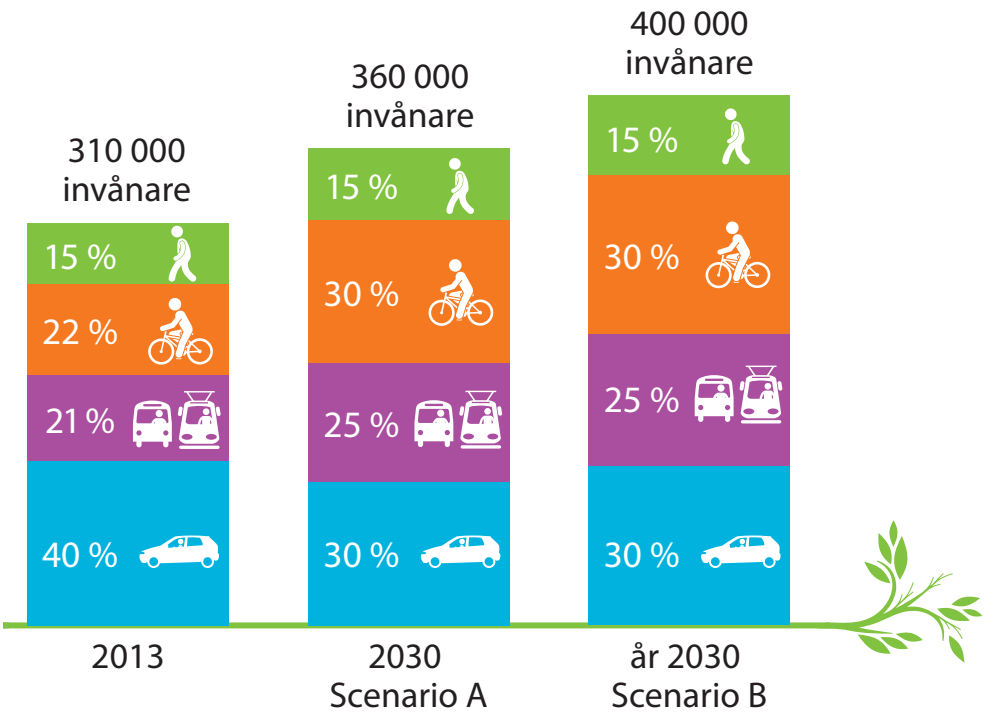
Det totala antalet resor av malmöbor kommer öka i takt med ökad befolkning. Scenario A och B beskriver två olika tillväxttakter av befolkningen till 2030 och vad detta innebär för färdmedelsandelarna och det totala antalet resor som görs av malmöborna.

Beroende på befolkningsökning enligt de två scenerierna kommer antalet fotgängarresor öka med cirka 15–30 %, antalet cykelresor kommer öka med cirka 60–75 % , antalet

*Förklaring av **färdmedelsandelar***
är en procentuell fördelning som beskriver vilket huvudfärdmedel som använts med avseende på antalet resor som gjorts med olika trafikslag. Fördelningen ges av resultat från resvaneundersökningar där tillfrågade malmöbor och boende i Skåne under en veckas tid anger var, hur och varför de gör de resor de gör. År 2013 genomfördes en resvaneundersökning där cirka 70 000 personer tillfrågades i hela Skåne, varav cirka 12 000 i Malmö. Svarfrekvensen var 37 % för hela Skåne och 33 % i Malmö. Jämförbara resvaneundersökningar har gjorts 2003 och 2008.



Färdmedelsfördelning för malmöbornas resor med avseende på huvudfärdmedel, delresor ingår ej. Från vänster ses 2013, följt av målbild för 2020 och målbild för 2030. Noterbart är att färdmedelsfördelningen för 2013 inte summeras till 100 % då kategorin, annat färdslag (2 %), inte visas.



Antalet malmöbor och färdmedelsfördelningen år 2013 samt uppskattad befolkning i Malmö och målbild i färdmedelsandelar för scenario A och B år 2030. Färdmedelsfördelning gäller med avseende på huvudfärdmedel, delresor ingår ej. Noterbart är att färdmedelsfördelningen för 2013 inte summeras till 100 % då kategorin, annat färdslag (2 %), inte visas.

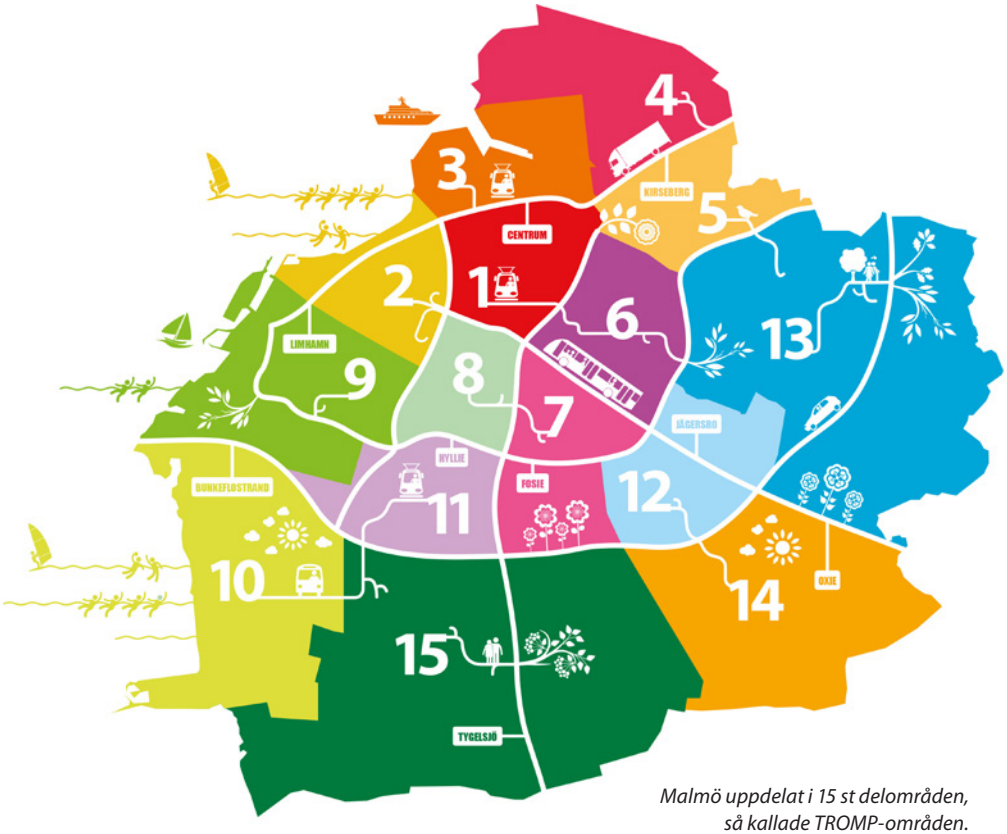
kollektivtrafikresor kommer öka med cirka 40–55 % och antalet bilresor kommer minska med cirka 5–15 %. Den största ökningen i antalet resor kommer således ske med cykel- och kollektivtrafik.

Höjden på staplarna i stapeldiagrammet ovan symboliserar antalet resor som malmöborna gör. Färdmedelsfördelningen beskriver det huvudsakliga färdmedlet som använts vid en resa. Hur många delresor som gjorts, och vilket eller vilka färdmedel som använts, redovisas inte. Erfarenhet och resultatet från resvaneundersökningen, RVU2013, visar på att en stor del av alla delresor som görs sker till fots. En resa börjar eller slutar vanligtvis alltid med en förflyttning till fots. Framförallt är kombinationen av fotgängarresor och kollektivtrafikresor vanlig. Det är därför viktigt att ta höjd för stora ökningar av resor till fots även om målbilden beskriver en måttlig ökning av antalet fotgängarresor.

Minskningen av antalet bilresor kommer företrädesvis ersättas med cykel- och/eller kollektivtrafikresor och för att möjliggöra denna förändring är det viktigt att man även med lätthet kan förflytta sig till fots. Det är således för dessa trafikslag som stora insatser måste göras.

Målbild för Malmös delområden
För att konkretisera framtidens färdmedelsmål, och visa på potential att förändra resvanor, har Malmö delats upp i femton olika delområden – så kallade TROMP-områden. Uppdelningen bygger på dagens differentierade bebyggelse- och infrastruktur. Förutsättningarna, och tillgången till olika sätt att förflytta sig, skiljer sig åt i de olika delområdena och uppsatta färdmedelsmål har anpassats därefter. Summeras målbilderna för de olika delområdena nås det övergripande färdmedelsmålet för malmöbornas resor.

PÅGÅENDE
Uppföljning av resvanor och trafikutveckling genom resvaneundersökningar och trafikräkningar för samtliga färdslag. Utveckling av hur trafikutvecklingen kommuniceras internt och externt (GK).



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

Ökningen av det totala antalet resor i Malmö beror på befolkningsökningen både i Malmö totalt sett och i delområdena. Förändringen i antalet resor för respektive delområde, som beskrivs i tabellen på nästa sida, beror på befolkningstillväxt och uppsatta mål för förändrade resvanor. Befolkningsökningen i respektive delområde är prognostiserad och trafikförändringen baseras på målbilden för trafiken.

Befolkningstillväxten förväntas vara kraftigast i Västra Hamnen och i Hyllie (område 3 och 11) och med befolkningen ökar antalet resor med alla trafikslag även om det generellt är kollektiv-, cykel- och fotgängartrafik som bör öka mest.

När det gäller fotgängartrafiken finns det en stor potential av en ökning i delområden med utvecklade delområdescentrum som i Limhamn, Hyllie och Västra Hamnen. Funktionsblandade och nära delområdescentrum möjliggör större andel resor till fots.

Cykeltrafiken har störst potential att öka i centrala och halvcentrala områden samtidigt som det generellt krävs kraftiga ökningar i samtliga delområden. De största ökningarna av cykeltrafiken bör ske i Centrum, Västra Hamnen, Rosengård/Sorgenfri och Limhamn.

Kollektivtrafikens största ökningar bör ske i delområden där det idag eller inom snar framtid finns en utvecklad och robust kollektivtrafik. I detta avseende är det i och från delområdena Hyllie, Fosie, Västra Hamnen och Rosengård/Sorgenfri som kraftiga ökningar bör ske följt av ökningar i Centrum, Kirseberg och Limhamn.

Centrum, Slottsstaden, Rosengård/Sorgenfri och Fosie är de delområden där det finns störst potential, och där det bör ske en minskning av antalet bilresor.

Målbilderna för respektive delområde om förändrade färdmedelsandelar bör vara verksamhetsstyrande. Målen för varje delområde måste nås för att det ska vara möjligt att nå det övergripande målet.

PÅGÅENDE

Vidareutveckla målstyrda prognoser för att stödja stadens planering (GK).

Lyfta perspektivet om hållbara transporter i det förvaltningsövergripande arbetet med Utbyggnadsstrategin (GK, SBK).

Vidareutveckla metoden som användes i arbetet med Hållbart resande i Västra hamnen 2013 och fortsätt använd denna metod i andra stadsutvecklingsområden (GK, SBK, MF).

NÄSTA STEG

Vid framtagande av verksamhetsplaner, styrande dokument och i planarbete ska utgångspunkt vara Malmö stads mål för hållbara transporter för Malmös 15 geografiskt indelade TROMP-områden. Målbilder om förändrade resvanor och Utbyggnadsstartegin ska stärka varandra (GK, SBK, FK).

Fördjupande utredningar som innehåller tydliga strategier med avseende på målstyrd transportefterfrågan ska genomföras i utvalda delområden (GK, SBK).

Genomföra ett pilotprojekt längs ett stråk med åtgärder som utgår från målbild om förändrade färdmedelsandelar och målstyrda prognoser (GK, SBK, FK, MF).

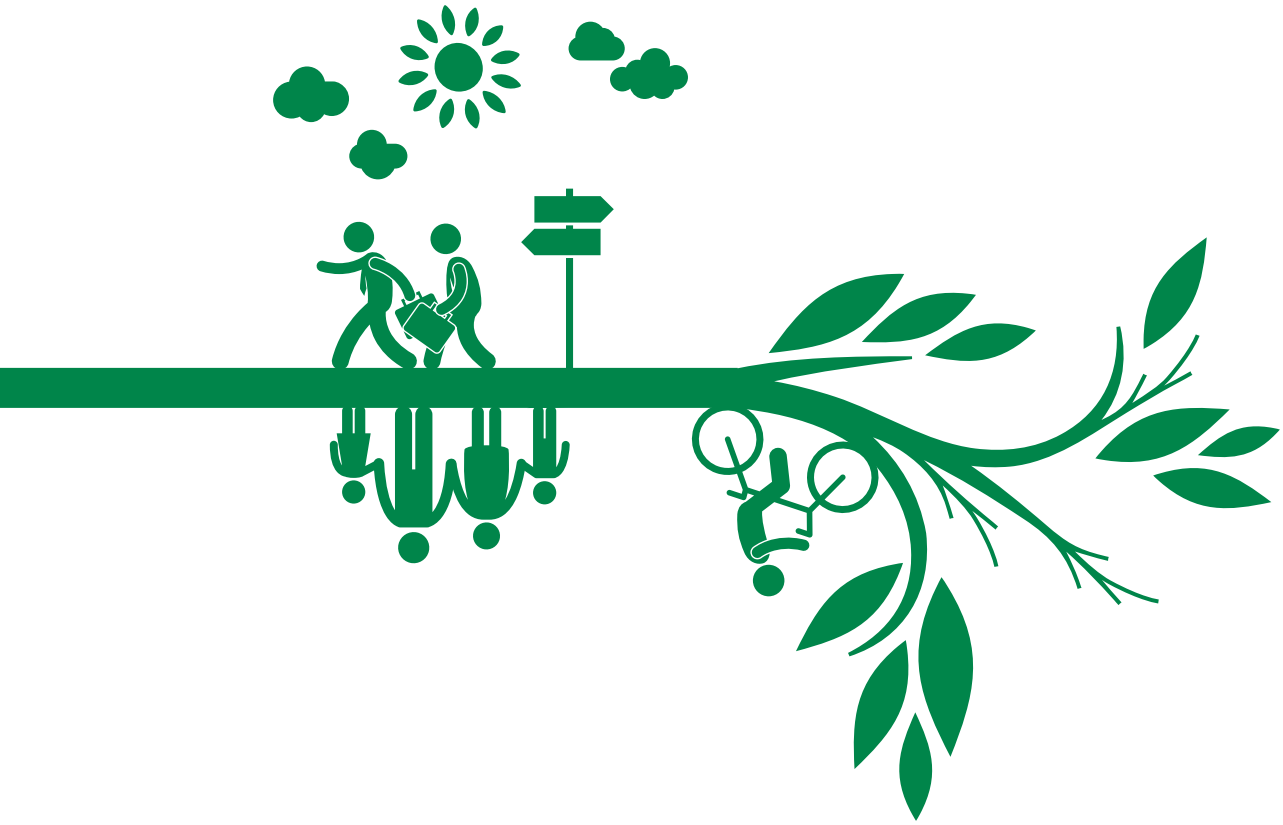
Delområde				
1 Centrum	15% (25%)	25% (23%)	35% (25%)	25% (25%)
2 Slottsstaden	25% (33%)	20% (16%)	40% (34%)	15% (14%)
3 Västra hamnen	20% (30%)	30% (25%)	30% (25%)	20% (17%)
4 Norra hamnen	25%	30%	30%	15%
5 Kirseberg	25% (34%)	30% (24%)	30% (24%)	15% (16%)
6 Rosengård/Sorgenfri	20% (31%)	30% (25%)	35% (28%)	15% (15%)
7 Fosie	30% (49%)	35% (24%)	25% (18%)	10% (6%)
8 Holma/Kroksbäck	30% (40%)	20% (17%)	30% (22%)	20% (18%)
9 Limhamn	35% (54%)	20% (14%)	30% (20%)	15% (10%)
10 Bunkeflostrand	45% (62%)	25% (18%)	20% (9%)	10% (8%)
11 Hyllie	30% (56%)	30% (14%)	20% (12%)	20% (18%)
12 Jägersro	50% (59%)	15% (12%)	20% (15%)	15% (15%)
13 Husie	50% (63%)	20% (15%)	20% (14%)	10% (8%)
14 Oxie	50% (64%)	25% (20%)	15% (6%)	10% (8%)
15 Tygelsjö	55% (72%)	20% (12%)	15% (4%)	10% (9%)
Summerat	30% (40%)	25% (21%)	30% (22%)	15% (15%)

Målbild 2030 för färdmedelsfördelningen i de 15 st delområdena, TROMP-områdena. Resultatet från resvaneundersökning, RVU2013, visas inom parentes. Färdmedelsfördelningen avser alla resor som de boende gör inom, till/från och utanför delområdena. Delområde Norra hamnen består nästan uteslutande av verksamheter, antalet boende idag försumbara.

Befolkningsförändring och förändring i antal resor till 2030 (2013 är basår)

Delområde	Antal invånare 2013	Befolknings-ökning till 2030				
1 Centrum	61 900	+ +	- - -	+ +	+ + +	+
2 Slottsstaden	32 000	+	- -	+	+	
3 Västra hamnen	6 700	+ + +	+	+ + +	+ + +	+ +
4 Norra hamnen	0					
5 Kirseberg	15 800	+ +		+ +	+ +	+
6 Rosengård/Sorgenfri	51 500	+ +	- -	+ + +	+ + +	+
7 Fosie	38 600	+ +	- - -	+ + +	+ +	+
8 Holma/Kroksbäck	23 500	+	-	+	+	+
9 Limhamn	25 000	+ +	-	+ +	+ + +	+ +
10 Bunkeflostrand	12 900	+		+	+	+
11 Hyllie	5 700	+ + +	+ +	+ + +	+ +	+ +
12 Jägersro	100					
13 Husie	21 000	+	-	+	+	+
14 Oxie	12 300	+	-	+	+	+
15 Tygelsjö	4 200	+		+	+	

Utmaningar och förändringar i resvanor och antal resor givet uppskattade befolkningsförändringar i respektive delområde. Förändringarna redovisas inte i numerära tal – "+"står för ökning och "-" för minskning och symboliserar antingen förändringar i befolkning eller i resandemängder. Ju fler av samma tecken desto större förändringar i befolkning eller resande. Dessa beräkningar ska ge en grov indikation på var satsningar bör göras och resvanor förändras för att de sammantagna målen för malmöbornas resor till 2030 ska nås. Delområde Norra hamnen och Jägersro består nästan uteslutande av verksamheter, antalet boende idag försumbara.



STRATEGIER FÖR MALMÖBORNAS RESOR

Visionen om Malmös trafiksystem är att möjliggöra en vardag där gång-, cykel- och kollektivtrafik är de självklara valen för malmöborna och där det ska vara enkelt att byta mellan dessa färdslag. Malmöbornas resvanor är avgörande för stadens utveckling och attraktivitet. För att förändra resvanor krävs en kombination av olika typer av insatser – både insatser för beteendeförändring och fysiska åtgärder. Tillsammans skapar detta synergieffekter och möjliggör för malmöborna att kunna förflytta sig med olika färdmedel vid olika typer av resor.

Inspirera för att påverka malmöbornas resvanor

Tillsammans med utveckling av den fysiska infrastrukturen behövs satsningar för att involvera, inspirera och informera malmöborna. Detta för att den fysiska infrastrukturen ska användas fullt ut och nå sin fulla potential. Malmö stad arbetar med mobility management för att skapa förutsättningar och acceptans för hållbara transporter. I förlängningen bidrar detta till att skapa en starkare efterfrågan av lösningar för hållbart resande, vilket i sig ytterligare driver utvecklingen i en önskad riktning. En mängd åtgärder, kampanjer och aktiviteter har genomförts genom åren. Det finns en utvecklingspotential att i högre utsträckning samordna mobility management med den fysiska utvecklingen av staden.

Fotgängartrafik för långsamma och snabba förflyttningar

Fotgängartrafik är i sig själv ett viktigt färdsätt. Det är även ett färdsätt som börjar eller avslutar i princip alla förflyttningar oavsett vilket annat färdmedel som används i övrigt. Fotgängare bidrar till stadsliv och möten vilket kommer bli ännu mer påtagligt i en mer befolkningstät stad. Attraktivitet, komfort och orienterbarhet är tre aspekter som är grundläggande för ökad fotgängartrafik. I Malmö är målsättningen att man ska uppleva en promenad som något positivt som skapar mervärde utöver nyttan av själva transporten. I kombination med tillgänglig kollektivtrafik är gångtrafik ett attraktivt alternativ för allt fler malmöbor och besökare.

Cykeltrafik för ökad frihet

Malmö har som ambition att bli en internationellt erkänd cykelstad och tillsammans med Öresundsregionen bli en världsledande cykelmetropol. Om målen om förändrade färdmedelsandelar ska nås, krävs det en stor ökning av antalet cykelresor. För att lyckas med detta kommer det krävas både insatser för ändrade resvanor och fysiska åtgärder för ökad kapacitet. Målsättningen är att det ska vara enkelt, tryggt och säkert för alla att cykla i Malmö. Att kunna ta sig fram med cykel i Malmö ökar tillgängligheten och friheten att förflytta sig för stora delar av Malmös befolkning, inte minst barn och ungdomar, och bidrar till stadsliv och möten.

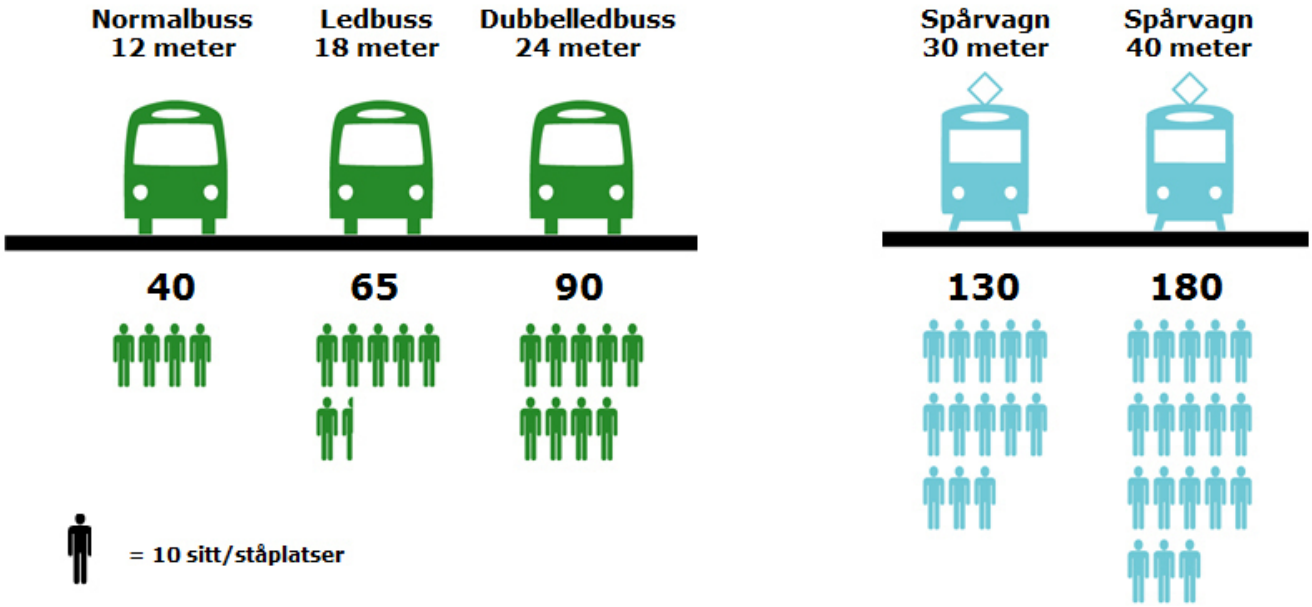
PÅGÅENDE

Implementera Fotgängarprogrammet 2012–2018 (GK).

Genomför de åtgärder som beskrivs i Gångstråksplan (GK).

PÅGÅENDE

Implementera åtgärder i Cykelprogrammet 2012–2019 och enligt fokusområdena; stärka Malmös profil som cykelstad, driftsåtgärder för ökad trygghet och komfort, övergripande infrastrukturåtgärder, mindre infrastrukturåtgärder, förbättrad parkering (GK).



Barriärbrytande och tillförlitlig kollektivtrafik
Stadens kollektivtrafik skapar tillgänglighet för stora delar av Malmös befolkning. Den ska vara tillförlitlig, konkurrenskraftig gentemot bilen och enkel att använda i vardagen. Ytterligare satsningar på verksamheter och boendemiljöer i kollektivtrafiknära lägen är avgörande för att Malmö ska kunna skapa en hållbar och attraktiv stad.

Stadsbusstrafiken utgör ett finmaskigt nät för kollektiva förflyttningar inom staden. Under de senaste åren har antalet resor med stadsbusstrafiken stadigt ökat. Detta har inneburit att stadsbussystemets kapacitet har behövts stärkas.

MalmöExpressen är ett nytt koncept där 24-meters dubbelledade stadsbussar ges hög framkomlighet och komfort på dedikerade busskörfält. Detta koncept har implementerats för att möta befintlig och ökad efterfrågan på kollektivtrafikresande på sträckningen Stenkällan till Västra Hamnen, via Rosengård och Malmö Central. En fortsatt ökad efterfrågan på kollektivtrafik i staden kommer kräva att fler linjer som i dagsläget trafikeras av stadsbussar ersätts med ett koncept liknande MalmöExpressen.

För att underlätta resande mellan östra och västra Malmö och vidare i regionen pågår ett arbete för att Kontinentalbanan ska börja trafikeras med tåg för persontrafik i en MalmöRing. Utmed denna MalmöRing kommer persontåg angöra stationerna Malmö C, Östervärn, Rosengård, Persborg, Svågertorp, Hyllie och Triangeln och på sikt kan även en station öppnas i Fosieby. På längre sikt kan det bli aktuellt med Öresundstågstrafik från flera av dessa stationer direkt till Lund och Köpenhamn.

För en ännu mer kapacitetsstark kollektivtrafik är införande av spårväg i Malmö nödvändig. En spårväg kompletterar och stärker övriga kollektivtrafikslag samt skapar en kraftig kapacitetsökning i kollektivtrafiksystemet. Fler människor ges möjlighet att snabbt och bekvämt förflytta sig mellan hem, jobb, skola och fritidsaktiviteter. Spårväg kan transportera två till tre gånger så många passagerare som en ledbuss. Denna kapacitetsökning är viktig för att möta ökad befolkning och för att öka kollektivtrafikens andelar. Moderna spårvagnar har hög komfort vilket har visat sig attrahera tidigare bilister.

Spårtrafik innebär en robusthet och visar på en långsiktighet i kollektivtrafiksystemet då spårtrafiken är en mer permanent satsning. Införandet av spårtrafik kan ses som ett starkt kontrakt mellan kommunen och privata och offentliga aktörer som vill etablera verksamheter och bygga bostäder. Spårtrafik och stadsutveckling kan stödja varandra för att initiera ny bebyggelse i form av kompletterande bostäder och verksamheter. Införande av spårtrafik ska vara en drivkraft för stadsutveckling och för att koppla ihop stadens delområden.

PÅGÅENDE
Fortsätta arbetet med att ta fram en långsiktig Kollektivtrafiksstrategi för att tydliggöra och samordna stadens strategiska arbete med kollektivtrafik (GK, SBK, SK).

FÖRKLARING

Malmö stad ingår i två pågående nationella satsningar som har stor inverkan på hur Sveriges storstäder kan utvecklas både gällande bostadsbyggande och möjligheten att skapa mer hållbara transportsystem samt vikten av att detta görs samtidigt.

Sverigeförhandlingen
"Sverigeförhandlingen arbetar för att Sverige så snabbt som möjligt ska få sin första höghastighetsjärnväg där tågen ska kunna köra i 320 km/h. Tågen kommer att gå från Stockholm till Göteborg på två timmar och till Malmö på två och en halv. Satsningen ska leda till ökat bostadsbyggande och tillväxt i många kommuner och regioner längs den nya järnvägen."

"Sverigeförhandlingen tittar också på infrastrukturprojekt som ska förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i våra storstäder Malmö, Göteborg och Stockholm. Detta är en förhandling om medfinansiering där nyttorna står i fokus och där kommuner, regioner, städer och näringsliv kan vara med och påverka resultatet." (Sverigeförhandlingen. Tillgänglig: http://sverigeforhandlingen.se/ [2015-05-04])

Malmö stad arbetar med att beskriva hur staden och regionen kan utvecklas utifrån en satsning på höghastighetståg med en höghastighetstågsstation i Malmö och bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen. Stadskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen och Gatukontoret arbetar tillsammans för att beskriva hur Malmö kan och vill utvecklas utifrån Sverigeförhandlingen och vilka nyttor som kan skapas.

Stadsmiljöavtal
"Dagens bostadsbrist begränsar människors livsval och hindrar Sveriges utveckling. Det är därför avgörande att öka bostadsbyggandet. Regeringens mål är att minst 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020. Genom bättre samverkan mellan utbyggd kollektivtrafik och bostadsbyggande kan vi bygga mer till fler. Därför satsar regeringen på stadsmiljöavtal, som medfinansierar lokala och regionala kollektivtrafikprojekt. God kollektivtrafik öppnar upp för nya, attraktiva lägen för bostadsbyggande. Lägen som i dag inte anses vara lönsamma för byggbranschen att bygga på, kan bli attraktiva tack vare utbyggd kollektivtrafik."
(Regeringskansliet – pressmeddelande 2015-01-08.
Tillgänglig: http://www.regeringen.se/sb/d/19812/a/252473 [2015-05-04])

Hållbar biltrafik och ökade möjligheter till bilfritt boende
I en växande stad där satsningar görs för att öka möjligheterna att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik kommer bilens betydelse att minska och balanseras. Vissa bilresor kommer av rationella skäl att ersättas med andra färdslag.

I exploateringen av nya boendemiljöer ska förutsättningar ges till ett mer hållbart resande. Dialog med exploatörer och byggherrar är i detta avseende något som ska stärkas. Möjligheten att ansluta sig till en bilpool har, under de senaste åren, kraftigt ökat i Malmö. En fortsatt expansion av bilpooler ska främjas för att möjliggöra tillgången till en kombination av en modern bilpark och ett bilfritt boende. Malmös framtida biltrafik ska utgöras av miljöfordon som drivs av förnyelsebara och fossilfria bränslen. Malmö stad ska främja möjligheten till detta genom fortsatt samarbete och samverkan med näringsliv och andra organisationer.

MÅLBILD – HÅLLBAR PENDLING

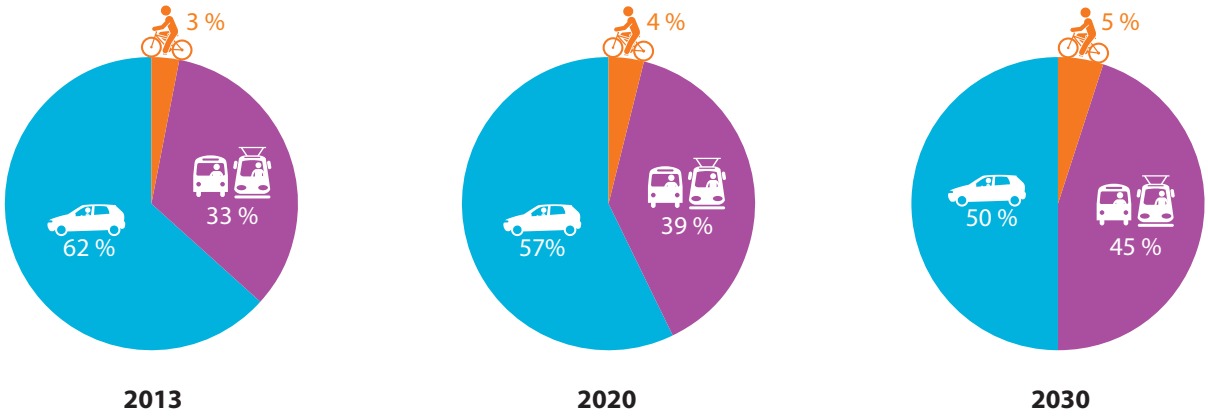
Malmö är genom sin lokalisering i Skåne och samhörighet med Öresundsregionen tydligt sammankopplad med Europa och resten av världen. Ur ett pendlingsperspektiv beskriver detta Malmös förutsättningar, betydelse och utvecklingspotential i en regional, nationell och internationell kontext.

Målbilden för inpendlingsresor 2030 har definierats utifrån Trafikmiljöprogrammet (2012–2017). Målbilden för 2020 visar färdmedelsandelar för de olika trafikslagen som minst bör vara uppfyllda för att nå den sammantagna målbilden för 2030.

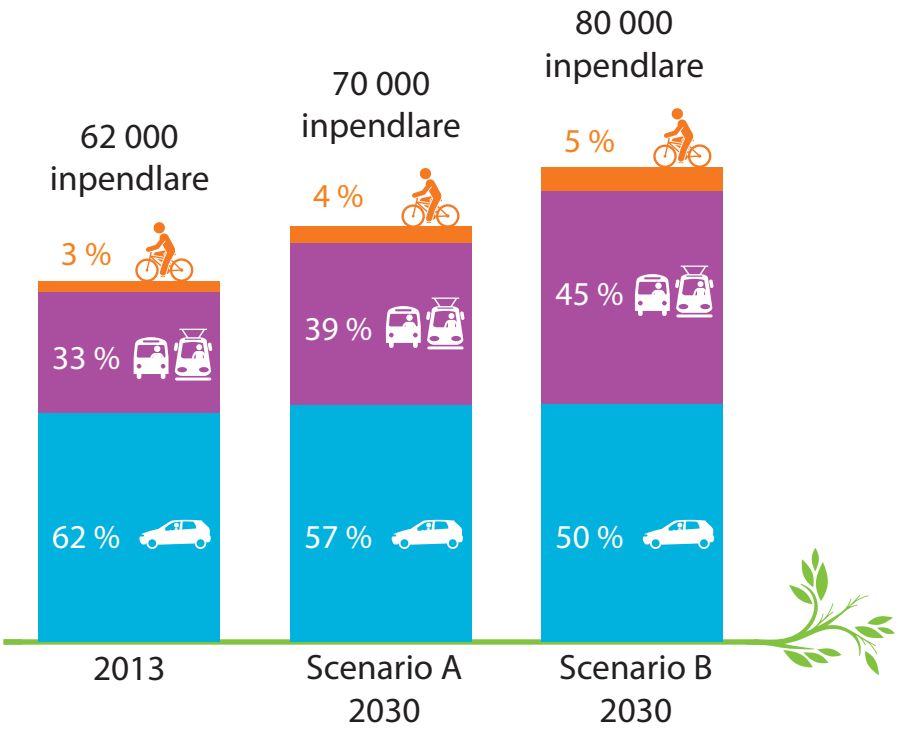
Malmö är beroende av en fungerande mobilitet både inom staden och inom regionen. Pendling knyter funktionellt samman kommuner och varje dag pendlar cirka 62 000 personer till Malmö och 31 000 malmöbor pendlar ut från Malmö. Pendlingen och regionförstoringen medför både möjligheter och utmaningar för en hållbar utveckling. En ökad pendling och regionförstoring är inget mål i sig utan utmaningen

PÅGÅENDE
Främja bilpoolslösningar i dialog med byggherrar och exploatörer vid nyexploatering av bostäder och arbetsplatser (SBK, GK, MF, FK).

NÄSTA STEG
Utöka resurser och utveckla metoden mobility management i exploateringsprocessen (SBK).



Färdmedelsfördelning för inpendlingsresor till Malmö. Från vänster ses 2013, målbild för 2020 och målbild för 2030. Noterbart är att färdmedelsfördelningen för 2013 inte summeras till 100 % då kategorin, annat färdslag (2 %), inte visas.



Färdmedelsfördelning och antal inpendlingsresor år 2013 samt uppskattad inpendlingstillväxt och målbild, i färdmedelsandelar, för scenario A och B år 2030.

*Definition av **pendling***
Pendling avser, i Trafik- och mobilitetsplanen, enbart resor till och från arbete där pendlare passerar en kommungräns. Pendling för studier ingår inte i begreppet.

*Definition av **regionförstoring***
Vid ökad pendling sker det en regionförstoring. Genom att människor pendlar och rör sig över allt större geografiska områden knyts kommuner samman i större arbetsmarknadsregioner.

ligger i att göra pendlingen mer hållbar – både ur miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv. I en region som växer är det således en utmaning att säkerställa hållbar, kapacitetsstark och tillförlitlig pendling.

Dagens inpendling till Malmö sker till 62 % med bil vilket skapar utmaningar gällande ytanspråk, trafiksäkerhet, trafikbuller, luftföroreningar och jämställdhet. En förändrad färdmedelsfördelning, i enlighet med målen för malmöbornas resor och för inpendling, möjliggör en mer hållbar pendling till och från Malmö. För att uppnå målet för inpendling måste det på regional nivå göras fortsatta satsningar på kapacitetsstarka färdmedel så som cykel och kollektivtrafik vilket ökar attraktiviteten för dessa i förhållande till bilens attraktivitet. För att stärka detta kan en ökad rörlighet till fots, med cykel och med kollektivtrafik inom Malmö bidra till att utveckla den lokala arbetsmarknadsregionen samtidigt som den negativa påverkan på miljö och människa minskar.

För att nå målen om en mer hållbar pendling bör ökningen av antalet inpendlingsresor ske med kollektivtrafik och cykel. Givet de två scenarierna A och B innebär detta en ökning av antalet kollektivtrafikresor med 60–75 %. Antalet inpendlingsresor med bil bör 2030 inte vara fler än dagens. Antalet cykelresor som görs till Malmö är idag relativt få men genomförande av planerade satsningar för ökad cykelpendling har potential att fördubbla antalet pendlingsresor med cykel.

STRATEGIER FÖR HÅLLBAR PENDLING

För att uppnå färdmedelsmålen för malmöbornas resor och för hållbar inpendling är det viktigt att arbeta med en kombination av olika åtgärder och metoder, detta stärker även de enskilda åtgärderna och ger positiva synergieffekter. Fokusområdena nedan beskriver åtgärder som bör utvecklas och prioriteras för att utveckla en mer hållbar pendling.

Samverkan med regionala aktörer

Skånes flerkärnighet och närhet ger förutsättningar att vidareutveckla starka kollektivtrafik- och cykelstråk mellan kommunerna. Kollektivtrafik- och cykelstråken bör utgöra den strukturella stommen i den regionala planeringen och i stadsbyggandet inom städer och tätorter. För att möjliggöra hållbar pendling i regionen är det viktigt att ny bebyggelse i regionens kommuner och inom Malmö sker i nära anslutning till starka kollektiv- och cykeltrafikstråk. För att lyckas med detta är samverkan med regionens aktörer (grannkommuner, Länsstyrelsen, Trafikverket, Region Skåne, andra organisationer och pendlarna) av yttersta vikt.

Exploatering inom Malmö

Det krävs ett fortsatt och fördjupat samarbete med avseende på hållbara transporter, i samband med exploatering av ny bebyggelse i Malmö. Samlade erfarenheter av samarbete med byggherrar, exploatörer och fastighetsägare i utvecklingen av Västra Hamnen ska fortsätta användas i stadens andra utvecklingsområden. Vid exploatering ska parkeringsnormen användas för att styra mot ett minskat bilbehov. I samarbete med byggherrar, exploatörer och fastighetsägare ska det vidareutvecklas principer för att erbjuda hyresgäster bilpool, cykelpool samt goda parkeringsmöjligheter för cyklar.

Gröna resplaner för attraktiva arbetsplatser

Företag och arbetsplatser i Malmö ska uppmuntras till att utveckla gröna resplaner som inspirerar och möjliggör för sina anställda att resa mer hållbart. En grön resplan för arbetsplatser kan innehålla åtgärder som att exempelvis erbjuda bra cykelparkering, omklädningsrum, cykelservice, hälsotimmar och flextid samt subventionerade kollektivtrafikkort vilket minskar behovet av egen bil. Ytterligare exempel på effektiva åtgärder i en grön resplan är att minska tillgången till gratis och subventionerad bilparkering. Målet med en grön resplan är att de mer hållbara transportsätten blir mer attraktiva vid resor till arbetet samt vid tjänsteresor.

Att fler anställda väljer att gå, cykla eller åka kollektivt leder till lägre kostnader för resor, bränsle och parkering. En sådan utveckling har också en viktig hälsoaspekt och påverkar antalet sjukskrivningar. Om en högre andel går, cyklar eller åker kollektivt till sitt arbete innebär det att stadens ytor kan användas på ett mer effektivt sätt vilket möjliggör för arbetsgivare att etablera sig i mer attraktiva lägen. Gröna resplaner hjälper också till att stärka arbetsplatsens attraktivitet samtidigt som miljöbelastningen minskar med avseende på pendlings- och tjänsteresor.

PÅGÅENDE
Vidareutveckla påbörjat samarbete med regionala aktörer och ta utgångspunkt i de starka stråken i sydvästra Skåne med Malmö som nod (GK, SBK).

NÄSTA STEG
Utöka samarbete mellan Skånetrafiken och gatukontorets mobility managmentverksamhet för att samordna satsningar (GK).

NÄSTA STEG
Utöka resurser och utveckla metoden mobility management i exploateringsprocessen vid etableringen av stora arbetsplatser (SBK).

PÅGÅENDE

Arbete med förstudie om en Öresundsmetro pågår. Förstudien lyfter fram hur en metro skulle bidra till att Öresundsregionen stärker sin internationella konkurrenskraft då den korta restiden gör det lättare att jobba, bo, studera, uppleva och mötas på båda sidor av sundet (GK, SK).

Arbete inom Sverigeförhandlingen för att beskriva vad en station för höghastighetståg i Malmö har för nyttor i staden och regionen (SK, GK, SBK).

Foto: Åsa Svensson

Pendla med cykel

I dagsläget görs cirka 3 % av inpendlingen med cykel. Den regionala cykelpendlingen kan öka genom att skapa mer gena, framkomliga och attraktiva pendlingsstråk mellan exempelvis Malmö och Lund. För att möjliggöra ökad cykelpendling krävs även ett fortsatt och utvecklat samarbete med regionala aktörer, grannkommuner och arbetsgivare. I takt med att användandet av elcyklar ökar kan det bli mer attraktivt att pendla längre sträckor med cykel. Cykelns konkurrenskraft gentemot bilen kan på så sätt stärkas.

Ökade möjligheter till kollektivtrafikpendling i regionen

Kollektivtrafiken är ett system som knyter samman internationella, nationella, regionala och kommunala målpunkter. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för pendlare krävs att restidsskillnaderna mellan bil och kollektivtrafik samt att kollektivtrafikens restider i rusningstid minskar. Möjligheterna att arbeta eller göra andra saker under resan är även det en viktig konkurrensfördel gentemot bilen. Typen av kollektivtrafikfordon avgörs framförallt av den kapacitet som efterfrågas.

Den regionala tågtrafiken i Skåne kopplar samman Malmö med resten av Skåne men även med Köpenhamn och kontinenten. Malmös Citytunnel och stationerna vid Hyllie, Triangeln och Malmö Central utgör regionalt viktiga knutpunkter för kombinationsresor och byten till andra färdslag för både utpendlande malmöbor och inpendlare.

Den planerade trafikeringen av MalmöRingen, längs Kontinentalbanan, kommer stärka mobiliteten med kollektivtrafik i Malmö. Tillkomsten av stationer längs denna sträckning kommer möjliggöra god stadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen.

Med god regionsbusstrafik är Malmö sammanlänkat med flera grannkommuner och tätorter runt om i Skåne. Inom Malmö behövs det en fortsatt utveckling med busskörfält för att öka framkomligheten, minska restid och undgå förseningar för regionbusstrafiken. Detta stärker regionbusstrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken.

På längre sikt planeras en utökad sammankoppling med Köpenhamn i form av en Öresundsmetro för att stärka integrationen och tillväxten i Öresundsregionen. Företag och utbildningsinstitutioner ges då bättre möjligheter att etablera sig på båda sidor av sundet vilket kan leda till att arbetsmarknaden enklare kan matcha kompetenser med arbetsbehov. En starkare koppling mellan Malmö och Köpenhamn stärker också Copenhagen Airports position som internationell knutpunkt i norra Europa, vilket i sig är en stark etableringsfaktor för företag och gynnsamt för besöksnäringen i regionen.

Bike & Ride-anläggning med låst parkeringsdel vid Malmö C. *Foto: Gustaf Johansson*

Intermodala bytespunkter – hela resan

Betydelsen av intermodala bytespunkter ökar i en tätare stad där större andel av resorna ska göras till fots, med cykel och med kollektivtrafik och en kombination av dessa färdslag. Dessa färdslag stärker varandra och Bike & Ride-anläggningar i Hyllie, Triangeln S och Malmö C har under de senaste åren möjliggjort smidiga kombinationsresor. Anläggningarna erbjuder bland annat realtidsuppdaterad information om hållbart resande i Öresundsregionen, övervakad cykelparkering, cykelservice och omklädningsrum. Betalsystemet för parkeringstjänster för extra säkerhet är integrerat med Skånetrafikens betalkort. Insatser krävs för att fortsätta utveckla enkla och integrerade betalsystem som underlättar användandet av kollektivtrafik för malmöbor, inpendlare och besökare.

Bilpendling och tillgång till parkering

Tillgång till gratis bilparkering nära arbetsplatser eller målpunkter har stor betydelse för val av färdmedel. Tillgången och kostnaden av bilparkering är ett starkt styrmedel som kan användas för att minska biltrafiken. Utbudet och kostnaden av bilparkering vid arbetsplatser i Malmö bör kartläggas. Detta ska sedan ligga till grund för ständig utveckling av Malmös parkeringspolicy och parkeringsnorm och stödja arbetet med att utveckla gröna resplaner i samverkan med arbetsgivare.

Införande av boendeparkering är en effektiv strategi för att styra tillgången på gratis parkering på gatumark. Detta minskar risken att gatumark används för pendlingsresor och skapar mer flexibilitet när det gäller parkering för de boende. Boendeparkering innebär att allmänna gator eller parkeringsytor i ett område regleras med en parkeringsavgift. De boende får ansöka om boendeparkering vilket innebär att en lägre parkeringsavgift betalas per dag, och upp till två veckor, utan krav på att bilen ska flyttas till skillnad från allmänna parkeringsregler i staden.

PÅGÅENDE

Utveckla framtidens hyrcykelsystem i Malmö för att öka mobiliteten, stärka möjligheten till kombinationsresor och öka andelen hållbara resor för malmöbor men framförallt för inpendlare och besökare (GK).

PÅGÅENDE

Utred och implementera utökad boendeparkering som regleringsform på gatumark i Malmö (GK).

NÄSTA STEG

Kartlägga utbudet av och tillgången till gratis bilparkering vid arbetsplatser och på kvartersmark samt utarbeta strategier för styrning av dessa. Detta kan göras inom Program för hållbar biltrafik (GK, SBK).

MÅLBILD – HÅLLBAR GODSTRAFIK OCH CITYLOGISTIK

Godstrafiken i staden berör oss på flera sätt. Allting som köps och konsumeras måste nå malmöbor och Malmös besökare, antingen till bostaden eller till de restauranger, caféer, affärer m.m. som utgör stadens utbud. Efter förbrukning krävs fungerande returflöden i form av avfallshantering och återvinning. En smart godstrafik ska bidra till att möjliggöra en mer tät, grön, nära och funktionsblandad stad – ett mer attraktivt och hållbart Malmö.

Godstrafiken inom Malmö står inför ett antal utmaningar under de kommande åren. Inte minst då Malmö tros fortsätta växa och då miljö- och klimatutmaningarna blir tydligare.

En etablering av ett logistikcenter för båt-, tåg- och lastbilstransporter i Norra hamnen är viktig för fjärrtrafiken och möjliggör en mer effektiv godshantering och varudistribution. Denna satsning förväntas kunna skapa effektivare godstrafik och ökad tillväxt samtidigt som det kan skapa fler arbetstillfällen inom logistiksektorn. Denna etablering innebär också att den tunga godstrafiken flyttas längre ut från stadens centrala delar.

Förändrade och mer balanserade färdmedelsfördelningar för persontransporterna skapar möjligheter för en mer effektiv godstrafik. Godstrafikens tillgänglighet ökar då färdmedelandelarna för biltrafik minskar. En utbyggnad av cykelinfrastrukturen skapar även möjligheter för att frakta gods med cyklar i staden. Införandet av gångfartsgator gynnar både stadsliv och skapar möjligheter för ökad tillgänglighet för godstrafiken att lossa och lasta.

PÅGÅENDE

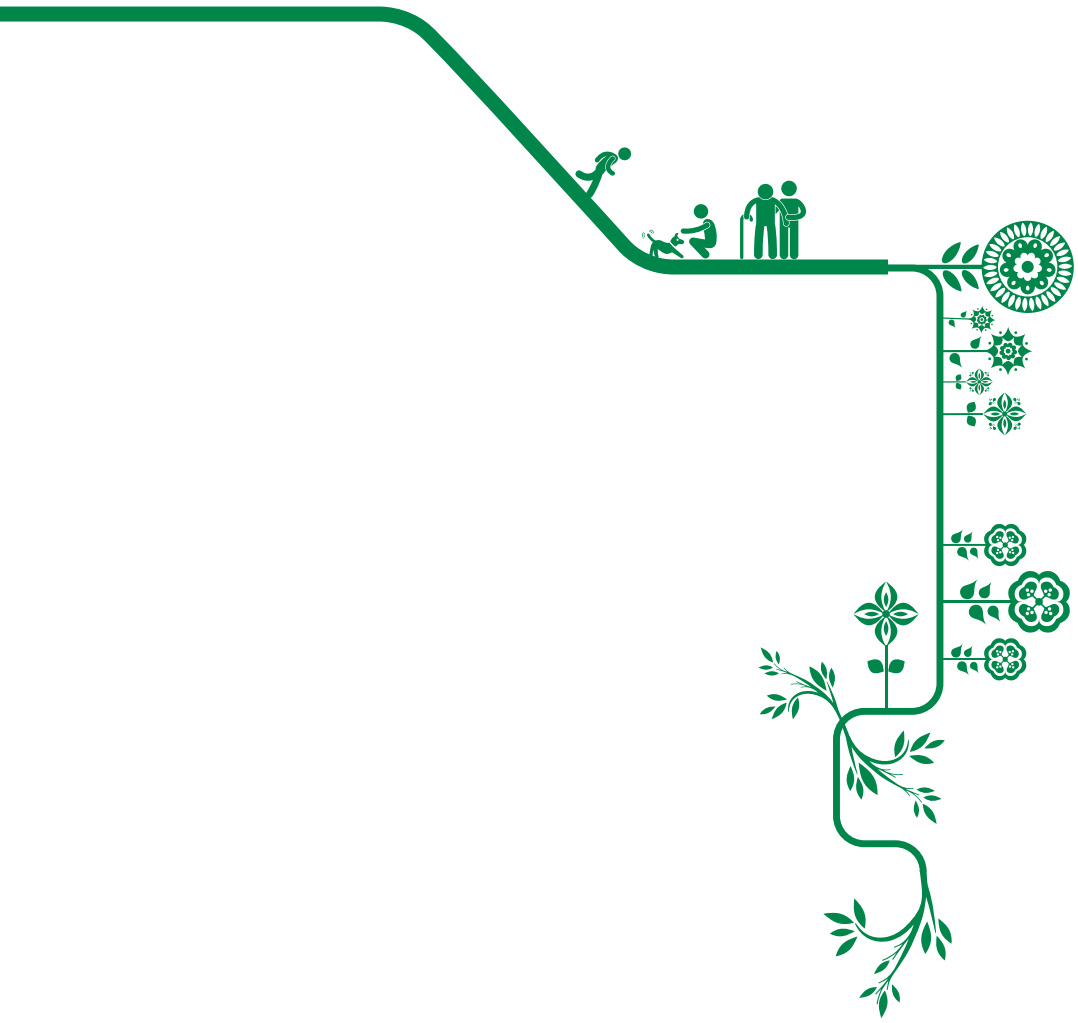
Implementera Godstrafikprogrammet 2014–2020 och arbeta med de fyra inriktningsmål som handlar om stadens attraktivitet i förhållande till godstrafiken – Malmö som del av godsnoden Öresund, samt påverkan på miljö, trygghet och säkerhet (GK).

PÅGÅENDE

Utarbeta en konsekvensanalys för avfallshantering och dess transporter i en tätare stad (GK, SBK).

*Definition av **citylogistik***

Citylogistik är ett samlingsbegrepp som innefattar alla godstransporter till, från, genom samt inom urbana områden med tunga eller lätta fordon. Det innefattar även servicetransporter (t ex hantverkare), byggtransporter och avfallstransporter.



STRATEGIER FÖR HÅLLBAR GODSTRAFIK OCH CITYLOGISTIK

För att kunna upprätthålla en god tillgänglighet för godstrafiken i en tät, grön, nära och funktionsblandad stad krävs effektiviserings- och samverkansåtgärder som adresserar suboptimerade logistiklösningar och låga fyllnadsgrader. Åtgärder krävs för att minska godstrafikens körsträckor. Utöver detta krävs det samtidigt att godstrafikens fordon blir mer snåla, rena och tysta.

Samverka för ökad kunskap om godstrafik

Ansvaret för att godstrafiksektorn utvecklas ligger hos många aktörer, däribland Malmö stad. Erfarenhet från andra städer visar att det bästa sättet att arbeta kring dessa frågor och skapa ökad kunskap är genom samarbeten och nätverk. Malmö stad ska arbeta för att förbättra sin samverkan med logistikaktörerna och förbättra sin kunskap inom godstrafikfrågor.

Citylogistik för en attraktiv stadsmiljö

En smart godstrafik ska bidra till ett mer attraktivt Malmö. Det krävs en planering som möter behovet av citylogistik i staden, inte minst längs stadens huvudgator och framtidens stadshuvudgator.

Samordnad varudistribution och samlastning är ett sätt att effektivisera godstrafiken vilket leder till minskade körsträckor för tung trafik i staden. Detta har inverkan på den lokala miljön och det globala klimatet.

Satsningar på förnybara och renare bränslen samt tystare motorer minskar godstrafiksektorns lokala och globala miljöpåverkan och bidrar till en förbättrad stadsmiljö.

PÅGÅENDE

Fortsatt samverkan i lokala, regionala och nationella nätverk för godstrafik och Citylogistik (GK).

Genomföra interna utbildningar inom Malmö stad för att öka kunskapen om Godstrafikfrågor och dess utmaningar i en tätare och mer funktionsblandad stad (GK).

NÄSTA STEG

Öka kunskapen om godstrafik och utarbeta en långsiktig godstrafikstrategi som komplement till Godstrafikprogrammet (GK).

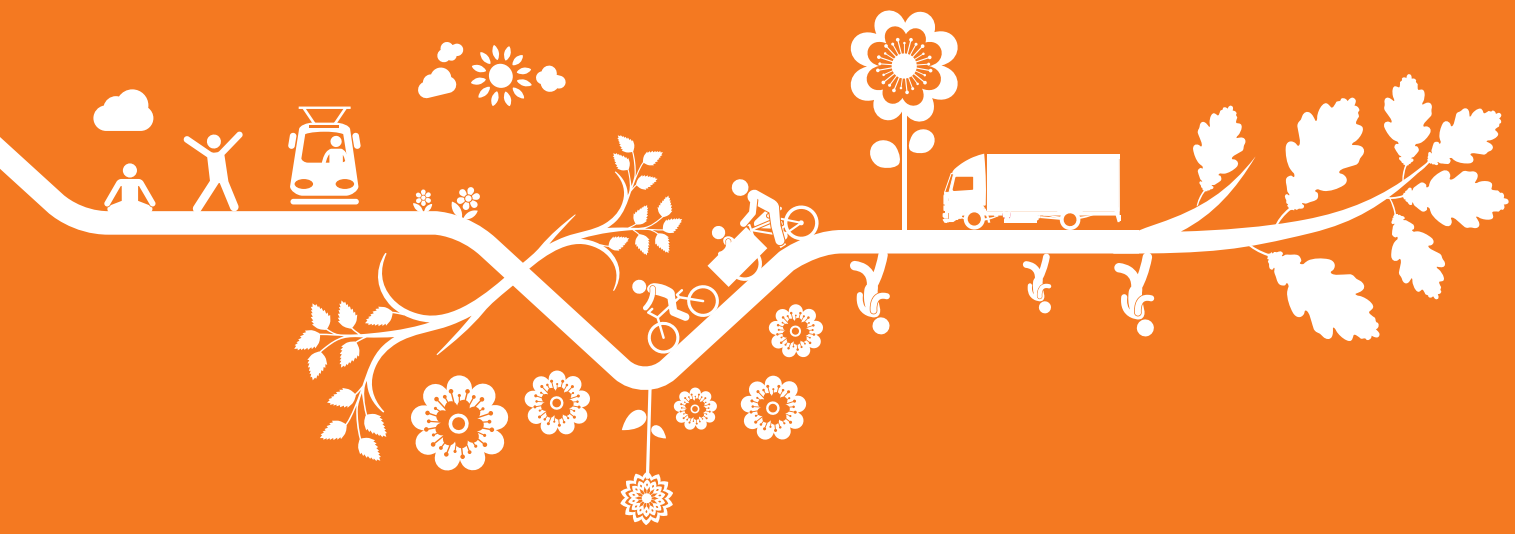
Foto: Åsa Svensson

4 STADEN

I utvecklingen av Malmös stadsmiljö och trafiksystem måste planeringen utgå från att använda stadens ytor på ett sätt som bidrar till stadens attraktivitet. Malmöborna, besökare, näringslivet och inpendlare måste ges möjlighet att resa mer hållbart i vardagen. I detta avseende är det viktigt att Malmö fortsätter växa och utvecklas i kollektivtrafiknära lägen med god tillgång till både kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och attraktiva fotgängarmiljöer. En ökad mobilitet gör att fler människor får tillgång till kvalitativa stadsmiljöer där människor möts och stadsliv, innovationer och kultur skapas. Detta utvecklar Malmö som stad, mötesplats och arbetsmarknad.

Detta kapitel handlar om stadens ytor och hur trafiken påverkar och påverkas av stadens utformning. Framtidens stadshuvudgator är en symbol för vilken stad och vilket trafiksystem som Malmö eftersträvar. Riktlinjer ges för hur framtidens stadshuvudgator bör utformas och hur ytor och funktioner ska prioriteras för att nå Malmös mål om en mer hållbar och attraktiv stad.

- **TÄT, NÄRA, FUNKTIONSBLANDAD OCH GRÖN STAD MÖJLIGGÖR HÅLLBART RESANDE**
- **FÖRDELA STADENS YTOR DEMOKRATISKT**
- **STADSHUVUDGATOR – SAMLANDE STRÅK AV RÖRELSER OCH STADSLIV**
- **STADSHUVUDGATOR – POTENTIAL OCH DEFINITION**
- **LOKALGATORS BETYDELSE FÖR STADSLIVET**

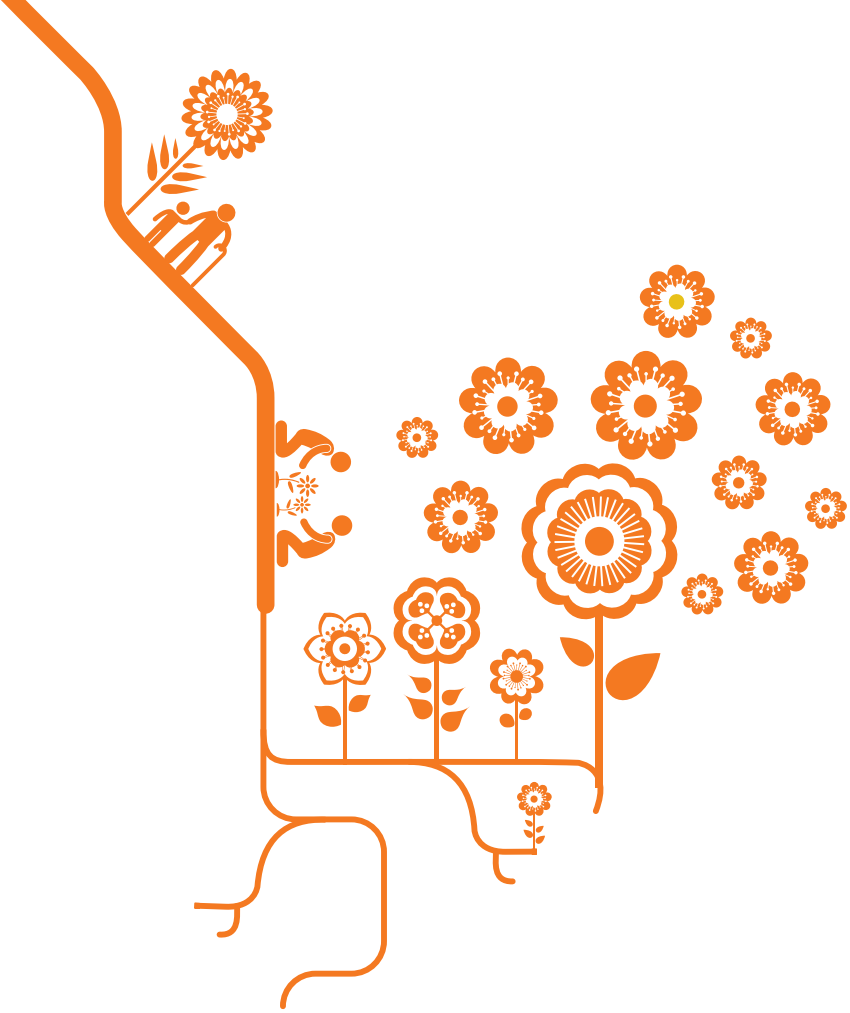


Fersens väg, exempel på befintlig huvudgata som samlar många intressen i Malmö. *Foto: Åsa Svensson*

Lokaliseringen av verksamheter och funktioner, som genererar mycket trafik, har stor betydelse för hur malmöbor och besökare väljer att resa till olika målpunkter. Denna aspekt är viktig både i ett regionalt och lokalt perspektiv. Exempelvis bör förskolor och skolor lokaliseras så att de korta resornas färdmedel gynnas – gång, cykel och kollektivtrafik blir då mer konkurrenskraftiga färdmedel i förhållande till biltrafiken vilket skapar ett mer tillgängligt Malmö för fler.

Malmös innerstad har i konkurrens med externa handelscentrum inte längre en självklar roll som målpunkt för handel. För att stadskärnan fortsatt ska vara attraktiv och befolkas under dygnets alla timmar måste den utvecklas på flera sätt. Tillgänglighet till fots, med cykel, kollektivtrafik, med bil och för citylogistik är viktiga aspekter för en attraktiv stadskärna. Lika viktigt är det att innerstadens kvaliteter utvecklas ur ett stadsmiljöperspektiv. En större andel av ytan mellan fasader bör användas för grönska, vistelse och mötesplatser. Detta kan tillsammans med handel öka mängden och variationen av målpunkter i innerstaden.

Malmös ytterområden kan utvecklas genom att addera verksamheter och funktioner som i dagsläget saknas. Detta bidrar till en mer funktionsblandad och nära stad. Trafiksystemet bör utvecklas i samband med detta och trafikleder och huvudgator som idag utgör barriärer kan istället utvecklas för att få en samlande karaktär som knyter stadens områden närmre varandra – på så sätt läka ihop staden.



TÄT, NÄRA, FUNKTIONSBLANDAD OCH GRÖN STAD MÖJLIGGÖR HÅLLBART RESANDE

Ett mer hållbart transportsystem och en förtätad stad ger förutsättningar för varandra. Gång, cykel och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva färdslag än personbilstrafik – både när det gäller parkering och vägutrymme. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.

En funktionsblandad och tätare stad är en mer nära stad. Detta innebär att efterfrågan på reslängd per person minskar vilket gynnar de korta resornas färdmedel – att gå, cykla och åka kollektivt blir det mest rationella sättet att förflytta sig i staden. Förtätning möjliggör således ett mer hållbart transportsystem och ett mer hållbart transportsystem möjliggörs av en tät stad.

FÖRDELA STADENS YTOR DEMOKRATISKT

När regionen och Malmö växer ökar anspråket på stadens ytor – vi blir fler som ska bo, arbeta och besöka staden vilket innebär mer rörelser och transporter av både människor, gods och avfall. På stadens gator och torg ska fler människor och intressen samsas.

Omdisponering av stadens gatu- och stadsrum som leder till en ökad möjlighet att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik innebär ett mer jämlikt transportsystem med större mobilitet och rörelsefrihet. Fler människor, oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar, har tillgång till och möjlighet att förflytta sig med dessa färdslag i jämförelse med ett transportsystem som domineras av biltrafik. En utveckling mot en mer balanserad färdmedelsfördelning bidrar till en mer jämlik, demokratisk och tillgänglig stad för fler.

Det finns goda exempel på hur ökade ytanspråk för gång- och cykeltrafik faktiskt kan kombineras med ökad tillgänglighet för godstransporter. Skapandet av gågator och gångfartsområden, där lastning och lossning generellt sett är tillåtet, är ett sådant exempel.

PÅGÅENDE

Lyfta perspektivet om hållbara transporter i det förvaltningsövergripande arbetet med Utbyggnadsstrategin (GK, SBK).

Lyfta perspektivet om hållbara transporter i förvaltningsövergripande arbetet med Plan för samhällsservicens markbehov i Malmö (PLASMA) (SBK, GK).

Visionsbild över Lorensborgsgatan som stadshuvudgata. *Illustration: Dziugas Lukosevicius*

STADSHUVUDGATOR – SAMLANDE STRÅK AV RÖRELSER OCH STADSLIV

Merparten av Malmös trafikarbete sker idag på stadens huvudgator. Dessa knyter ihop olika stadsområden och målpunkter och de används för att orientera sig i stadens struktur. De flesta och mest allvarliga trafikolyckorna sker längs stadens huvudgator och det är utmed dessa det finns störst problem med luftföroreningar och trafikbuller. På huvudgatorna koncentreras stadens utmaningar när det gäller att skapa ett mer hållbart transportsystem och en attraktiv stad. Utformningen av stadens huvudgator bär ett starkt symboliskt värde för vilket trafiksystem och vilka stadsmiljöer Malmö vill skapa.

En utveckling från dagens huvudgator till stadshuvudgator skapar större tillgänglighet till staden, minskar upplevda och fysiska barriärer och kopplar stadens områden bättre till varandra. Att omdefiniera huvudgator till stadshuvudgator markerar ett skifte i tanke- och synsätt om hur en stadshuvudgata ska utformas och användas.

Framtidens stadshuvudgator måste utformas på ett sätt som medverkar till att uppfylla målen om förändrad färdmedelsfördelning för malmöbors och inpendlares resor och bidrar till att skapa en mer tillgänglig och attraktiv stad. Att ta ett helhetsgrepp både i avseende av hela stråk och av gaturum från fasad till fasad är avgörande för hur väl utvecklingen av befintliga huvudgator till stadshuvudgator kommer lyckas. Stadsutveckling, genom adderad bebyggelse och stadsmiljöer, längs gaturum kan och bör stärka en sådan utveckling.

PÅGÅENDE

Implementera åtgärder i Bullerprogram 2014–2018 (GK, MF).

Implementera Reviderat åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Malmö stad 2011 (GK, MF).

NÄSTA STEG

Utveckla metod och strategi för hur det stråkvis kan tas helhetsgrepp i utvecklingen av huvudgator till stadshuvudgator och utred finansieringssätt som stödjer ett sådant helhetsperspektiv (GK, SBK, FK, MF).

STADSHUVUDGATOR – POTENTIAL OCH DEFINITION

Alla befintliga huvudgator i Malmö ska ses som potentiella stadshuvudgator. Kriterierna för en stadshuvudgata ska fungera vägledande när huvudgator omvandlas till stadshuvudgator. Trafik- och mobilitetsplanen beskriver hur huvudgator kan omvandlas till stadshuvudgator utifrån trafik- och mobilitetsplanens mål och vision. För att säkerställa ett helhetsperspektiv i arbetet med att omvandla huvudgator till stadshuvudgator krävs en bred ansats där bland annat stadsutveckling och potentiell exploatering är av stor vikt. Befintlig och planerad ledningsinfrastruktur under mark är en viktig aspekt att beakta tidigt i planeringen. Genomförandet kan framförallt ske på två sätt.

Omvandling i samband med stadsutveckling genom exploatering

Malmö stads Utbyggnadsstrategi utgör ett ramverk för att få till stånd ombyggnadsprojekt där exploatering, förändringar av allmän platsmark och trafiksystemet kan samordnas. Detta kan medföra betydande samordningsvinster och synergieffekter.

Omvandling i samband med stadsutveckling, utan exploatering

Målstyrd planering om att förändra befintlig infrastruktur och utveckling av allmänna ytor kan driva på en omvandling av huvudgator till stadshuvudgator. Genom tydliga prioriteringar och stråkvisa insatser kan detta genomföras utan exploatering i befintlig stadsmiljö.

Stadshuvudgatans beståndsdelar

Det finns inte *en* typ av stadshuvudgata. Varje gata och stadsrum har sina egna förutsättningar med målpunkter, kvaliteter, anspråk och begränsande utrymme. Följande kriterier är alla viktiga för att skapa en attraktiv stadshuvudgata. De sex kriterierna beskrivs under rubrikerna; *plats för alla människor, lugnt tempo, tätt mellan korsningspunkter, definierat gaturum – vikten av närzon och fasader, träd och planteringar, tydlig användning.*

I stadshuvudgatan ska det finnas möjlighet att röra sig på en mängd olika sätt. Stadshuvudgator ska genom dess utformning, tydligt signalera ett lugnt trafiktempo, skapa möjligheter för stadsliv och rymma såväl trafik och rörelser som spontan och planerad vistelse. Andra viktiga funktioner att ta i beaktning är citylogistik och utryckningsvägar för räddningsfordon. Stadshuvudgatans uppgift är att samla rörelser, stadsliv, anspråk och funktioner och på så sätt motverka barriäreffekter i staden. I detta perspektiv kommer människan utgöra den viktigaste aktören och människan ska vara i fokus vid utformningen och användandet av stadens stadshuvudgator.

Plats för alla människor

I stadshuvudgatan ska det finnas plats för alla att röra sig – oberoende av kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar. De yteffektiva färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras i stadshuvudgatan vilket möjliggör att det finns flera sätt att förflytta sig på. Detta skapar större tillgänglighet, större trygghet och en mer demokratisk stadsmiljö.

Lugnt tempo – ökad trafiksäkerhet

Stadshuvudgatan ska tydligt signlera till trafikanter att röra sig i lugnt tempo. Det är relativt tätt mellan korsningspunkter för fotgängare och cyklister. Utformningen av dessa korsningar ska bidra till ett lågt tempo och hög trafiksäkerhet. Korta avsmalningar, sidoförskjutningar och olika beläggningar är andra principer som skapar variation och bidrar till ett lugnt tempo. Åtgärderna är placerade vid korsningar, på sträckor eller vid målpunkter där många människor, till fots eller med cykel, rör sig.

Tätt mellan korsningspunkter

Korta kvarter, gärna inom 100 meter, och anslutande gator skapar en variation längs en stadshuvudgata. Denna variation öppnar upp stadshuvudga-

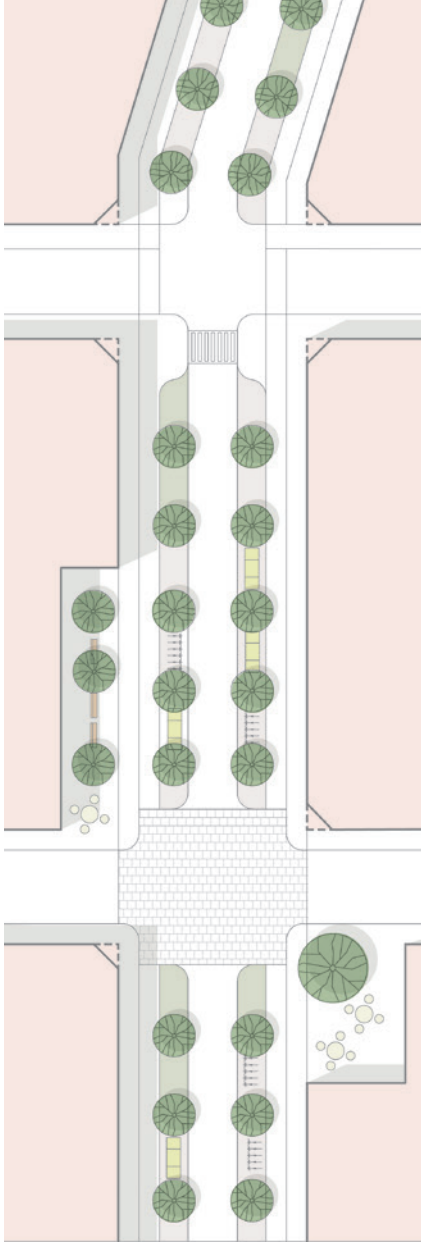
tan och tillför ljus och rörelser. Avbrotten som naturligt skapas i korsningspunkterna har en dämpande inverkan på trafiktempot. Längs stadshuvudgatorna och över lokalgatorna är gång- och cykelpassagerna genomgående och hastighetssäkrade.

Korsningarna mellan stadshuvudgatan och övriga gator ser olika ut beroende på utrymme, funktion och karaktär. Fyrvägskorsningar är den vanligaste typen, men en cirkulationsplats kan vara ett bra alternativ om den utformas stadsmässigt och inte märkbart försämrar framkomligheten för fotgängare, cyklister eller kollektivtrafiken.

Definierat gaturum – vikten av närzon, lokala anspråk och fasader
En stadshuvudgatas kanter har stor betydelse för upplevelsen av gaturummet. Upplevelserika och varierande fasader med blandat innehåll och entréer som vänder sig ut mot gatan förstärker bilden av en stadshuvudgata. Variationen av butiker, kontor, bostäder och publika verksamheter i bottenvåningen aktiverar gaturummet och skapar en trygghet under en stor del av dygnet. God ljusdesign och belysning bidrar till upplevelsen av ett gaturum och kan stärka funktioner och skapa helhetsupplevelser. Gaturummet levandegörs ytterligare genom butiks- och caféetableringar med uteserveringar under träden längs gatan. För att skapa goda boendemiljöer längs en stadshuvudgata är kvartersstrukturen viktig. Detta skapar förutsättningar för genomgående lägenheter och en ljuddämpad sida.

Anslutande lokalgata med genomgående och hastighetssäkrad cykelbana på Nobelvägen, Malmö.

Foto: Åsa Svensson



Skiss som visar variation i gata och bebyggelse.

Stadshuvudgatan bjuder in till att röra sig i ett lugnare tempo men också till att stanna till som fotgängare, cyklist eller bilist. Detta möjliggörs bland annat genom en attraktiv möblering och organisering av närzonen, d v s området mellan fasad och körbana.

Karaktären längs en stadshuvudgata varierar vilket gör rörelsen genom staden upplevelserik och ökar orienterbarheten. En variation i fasadliv, lokalt anspråk samt närzonens och förgårdsmarkens storlek, skapar ett varierat gaturum vilket ger ett gott mikroklimat och hög vistelsekvalitet. Genom att bredda gatusektioner i vissa punkter möjliggörs funktioner som försäljning, caféverksamhet eller attraktiva grönytor. Detta ökar potentialen för ett gott stadsliv och spontana möten längs med stadshuvudgatan.

Längs en stadshuvudgata finns det ofta utrymme för försäljning i form av kiosker, bänkar, sittgrupper eller uteservering. Cykelparkering, cykelservice (cykelpump m.m.) och hållplatser för kollektivtrafik är också definierade målpunkter i gaturummet. I närzonen finns det alltid utrymme för gröna inslag så som träd och planteringar. I närzonen hör även konstverk och informationstavlor hemma.

Utmed stadshuvudgatan finns ett behov av att varor lämnas och avfall hämtas. Angöring för biltrafik och citylogistik kan möjliggöras mellan gatuträd för en effektiv användning av ytor och för att skapa en tydlig och god gestaltning. Hållplatser för kollektivtrafik bidrar till gatulivet genom sin funktion som samlingspunkter. I stadshuvudgatorna finns det i de flesta fall bara ett körfält för allmän fordonstrafik i varje riktning.

Gröna och blå värden

Det finns en stor potential att skapa mer gröna och blå (stadshuvud) gator i Malmö. Gröna och blå miljöer är viktiga för människors välbefinnande, både mentalt och fysiskt. Att tillföra gaturummet mer gröna och blå värden är att skapa attraktivare mer vistelsevänliga stadsrum och värna stadens förmåga att upprätthålla och producera ekosystemtjänster.

Träden är viktiga för livet i gaturummet, Fersens väg. *Foto: Åsa Svensson*

Träd har stor betydelse för upplevelsen av en gata då de ramar in och bildar rum. Grönska skänker skugga och svalka under varma sommardagar, skapar omväxling både genom att kontrastera till bebyggelse och beläggning och synliggör årstidernas växlingar. Trädkronorna dämpar blåst och höjer luftfuktigheten vilket skapar bättre mikroklimat. Träd har förmåga att absorbera avgaser och partiklar från motorfordonstrafiken men kan även ha en instängande effekt på luftföroreningar.

Gröna ytor i gaturummet kan fungera som dagvattenmagasin, kan rena dagvatten från hårdgjorda ytor och bidra till att hantera kraftiga regn. Gröna gator kan bidra till att närheten och tillgängligheten till parker ökar. Gröna gator kan knyta samman parker och grönområden med varandra och därmed bidra till att skapa en mer robust grönstruktur.

Tydlig användning

För att minska en stadshuvudgatas barriäreffekt och skapa en stadsmässighet bör alla ytor i en stadshuvudgata ha en tydlig användning.

Gångtrafik och cykeltrafik ges egna ytor och skiljs åt sinsemellan i en stadshuvudgata. Kollektivtrafik och allmän motorfordonstrafik har i regel egna körfält i gatorna vilket säkerställer god tillgänglighet.

Utgångspunkten är att stadshuvudgatan inte utformas med längsgående mittrefuger då dessa kan uppfattas som barriärskapande, försvåra korsande rörelser för oskyddade trafikanter samt leda till ökade hastigheter.

Längsgående mittrefug kan dock användas som trädplanteringszon för att skapa en rumslighet, då det av olika andledingar inte finns möjlighet för trädplanteringar i gatans kanter. En stadshuvudgatas längsgående mittrefuger bör inte innehålla staket eller andra barriärskapande element som försvårar korsande rörelser.

Vid specifika korsningspunkter för oskyddade trafikanter kan korta mittrefuger användas för att möjliggöra trafiksäkra rörelser över stadshuvudgator.

Skapa en helhet av stadshuvudgatans funktioner
Framtidens stadshuvudgator ska utformas för att möta kraftiga ökningar av resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Utformningen ska även skapa möjligheter för ökat stadsliv genom att tillgodose ytor för lokala anspråk.

Varje stadshuvudgata har sina egna förutsättningar med målpunkter, anspråk av funktioner och begränsande utrymme ovan och under mark. Ambitionen ska vara att varje stadshuvudgata ska ha så rikligt innehåll som möjligt och att en god helhet ska styra utformningen. Detta innebär att det krävs samordning av eller eventuella prioriteringar mellan funktioner. För att kunna förvalta och använda attraktiva stadsmiljöer är det viktigt att belysa vikten av arbetet med drift och underhåll i tidiga skeden av planeringen.

Stöd för att planera för funktioner i stadshuvudgator
I en tätare stad ökar intresset för stadens ytor vilket ställer krav på prioriteringar mellan olika funktioner. Kriterierna för en stadshuvudgata och Tankemodellen som stöd för planering av stadshuvudgator, se sida 54, ska underlätta arbetet när dagens huvudgator omvandlas till framtida stadshuvudgator.

Grundprincipen är att prioritering av funktioner och utformningen av Malmös stadshuvudgator ska bidra till att nå uppsatta mål om förändrad färdmedelsfördelning och bidra till Malmös övergripande mål om en attraktiv och hållbar stad. Att omdisponera ytor i gaturummet så att trafiken anpassas mer efter människan är därför en viktig del av stadens utveckling.

Funktionerna A–H beskriver de anspråk som kan finnas i dagsläget eller i framtidens stadshuvudgator. Tankemodellen, på sida 54, ska ses som ett stöd vid planeringen av vilka funktioner som ska tas i beaktning vid omvandling från dagens huvudgator till framtidens stadshuvudgator. Indelningen av trafikslag i tankemodellen bygger på planeringsriktlinjerna för trafik i Översiktsplan.

Målet med omvandlingen av dagens huvudgator är att utforma attraktiva stadshuvudgator som möjliggör hållbart resande. Alla funktioner är inte aktuella för alla stadshuvudgator. Det är inte heller ett mål i sig att alla funktioner ska rymmas i en stadshuvudgata utan målet är att skapa en bra helhet. Detta innebär att det måste göras prioriteringar som stödjer målen om förändrade färdmedelsandelar och stadens övergripande mål om en attraktiv stad. I det webbaserade kartverktyget som är en del av Översiktsplan finns mer information om anspråk och planeringsriktlinjer för dagens huvudgator och framtidens stadshuvudgator. Dessa planeringsriktlinjer ska användas som stöd vid planarbete och/eller andra stadsutvecklingsprojekt.

NÄSTA STEG

Malmö stads Tekniska handbok som används vid projektering för genomförande av anläggningar på allmän platsmark ska utvecklas så att riktlinjer och mått med avseende på trafikytor samstämmer med målen om förändrade färdmedelsandelar (GK).

Potentialen att möjliggöra för ekosystemtjänster i framtidens stadshuvudgator kommer studeras i arbetet med Plan för Malmös gröna och blå miljöer (GK).

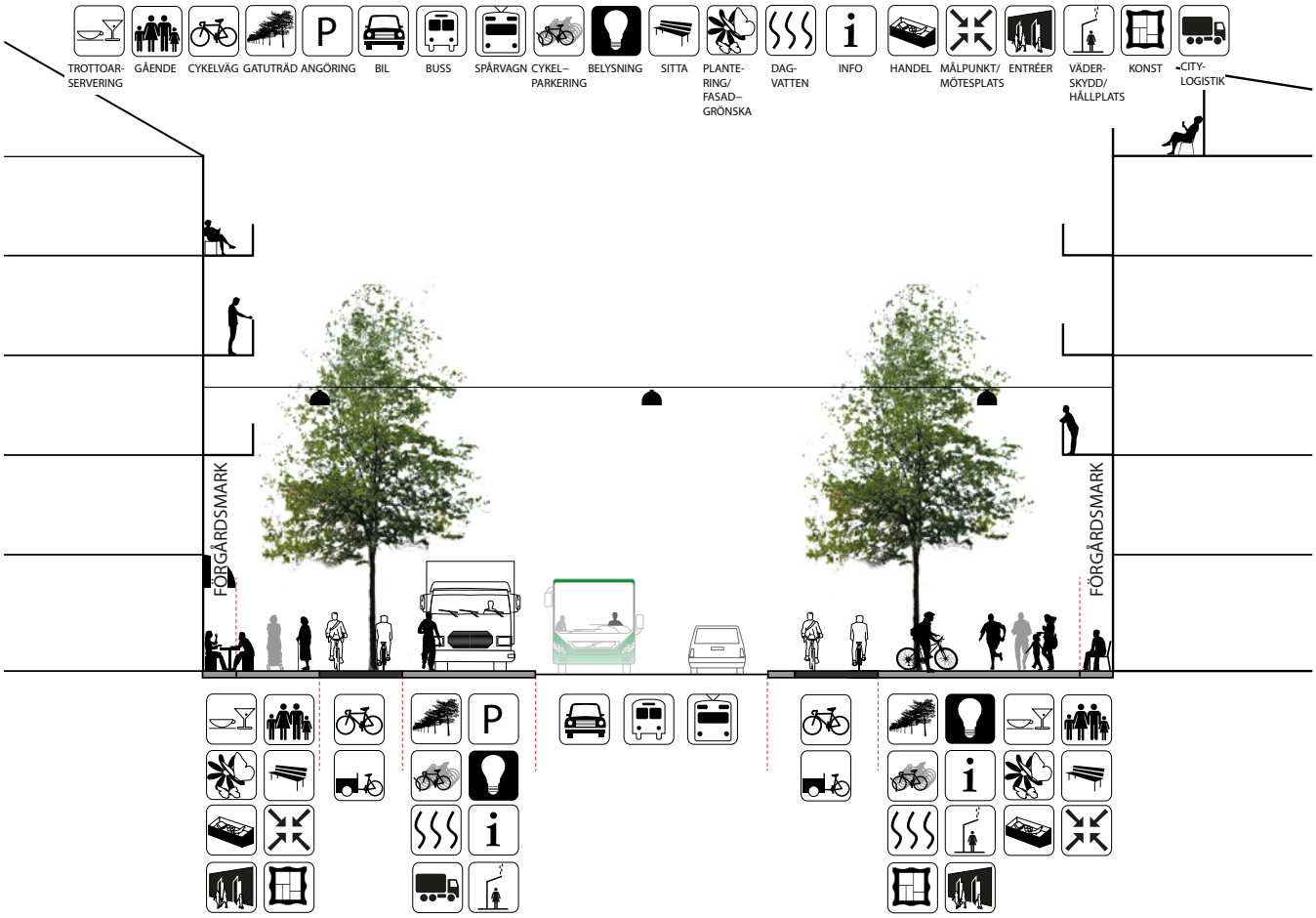
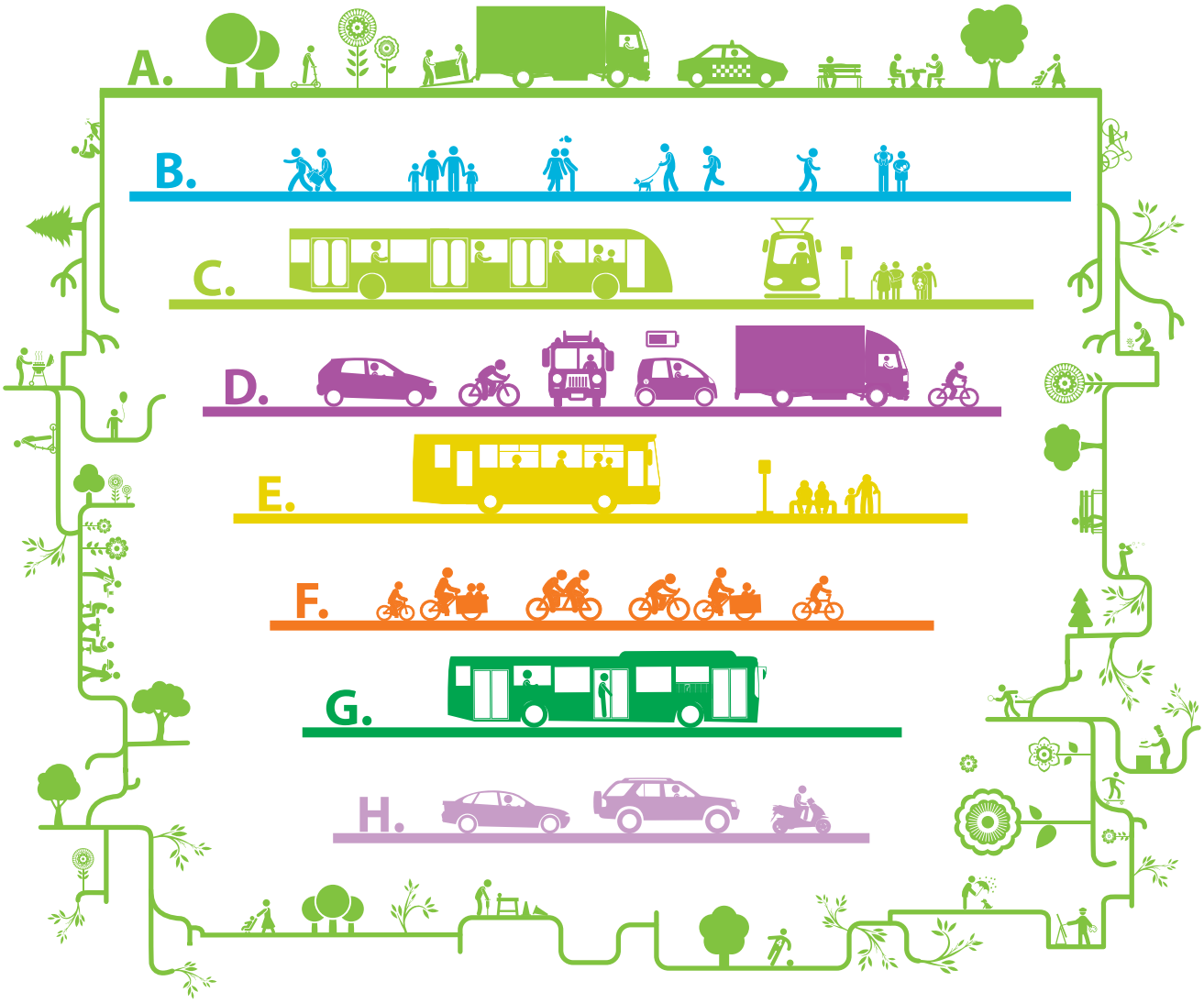


Illustration som schematiskt visar viktiga funktioner i en stadshuvudgata och var de vanligtvis hör hemma. *Illustration: Tobias Starck*



A. Stadsliv/ Lokala anspråk

B. Fotgängare

C. Malmöexpress/ Spårväg

D. Allmän fordonstrafik, inkl. cykel i blandtrafik, två körfält

E. Regionsbuss

F. Huvudcykel, separat cykelbana

G. Stomlinjebuss

H. Allmän fordonstrafik, fyra körfält

Generell tankemodell vid stöd för planering av stadshuvudgator. Att skapa en god helhet som stödjer målet om förändrade färdmedelsandelar och stadens övergripande mål om en attraktiv stad är det övergripande målet med utvecklingen av dagens huvudgator till stadshuvudgator. Att gå igenom tankemodellen mer än ett varv skapar förutsättningar för en bättre process att skapa en bra helhetslösning.

Stadsliv/lokala anspråk (A) kan kraftigt variera i karaktär utmed en stadshuvudgata men är viktigt för en gatas upplevelse, funktion, gestaltning och helhet. I en mer nära stad möjliggör det lokala anspråket ett gott stadsliv och ska ses som en grundförutsättning och ett mål i sig. Exempel på lokalt anspråk är träd, vistelseytor, hållplats för kollektivtrafik, kulturyttringar, refuger för att möjliggöra trafiksäkra korsande rörelser, angöringsfickor för allmän fordonstrafik, taxi och färdtjänst, urban rekreation, citylogistik-, lastnings- och avfallshanteringszoner, uteserveringar, mötesplatser, dagvattenhantering och cykelparkeringar. Tillgänglighet för räddningstjänstfordon, avfallshanteringsfordon samt drift- och underhållsfordon ska beaktas och tillgodoses i det lokala anspråket.

Fotgängare (B) är det första trafikslaget som det ska tillgodoses ytor för. Både när det gäller längsgående och korsande rörelser. Ytorna sätts i proportion till befintligt eller potentiellt stadsliv och ska utformas för rörelse

Regementsgatan i Malmö, exempel där flera funktioner samlats till en god helhetslösning. *Foto: Åsa Svensson*

och vistelse för alla, detta innefattar att god tillgänglighetsanpassning ska gälla. Fotgängarzoner beskrivs i Översiktsplanen och dessa planeringsriktlinjer ska tillsammans med Fotgängarprogram och Gångstråksplan fungera vägledande.

God framkomlighet är viktigt för att **MalmöExpress, spårvagn eller motsvarande kapacitetsstark kollektivtrafik (C)** ska vara strukturskapande och konkurrensstarka trafikslag. För dessa trafikslag ska egna körfält i regel anläggas. Gena linjeträckningar, mjuk linjeföring och prioriteringar i korsningar är exempel på viktiga aspekter. Vid fotgängarzoner och i korsningar med huvudcykelstråk ska hög trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter tillgodoses.

Allmän fordonstrafik, ett körfält i vardera riktningen (D) tillgodoser tillgänglighet för fordon längs det befintliga huvudgatunätet. I detta begrepp ryms personbilstrafik, cykeltrafik i blandtrafik om fysiska utformningen stödjer ett lågt trafiktempo, kollektivtrafik i blandtrafik, godstrafik, citylogistik, färdtjänst och taxifordon. Utryckningsvägar för räddningstjänst kan vara en viktig aspekt att beakta vid utformningen av stadshuvudgator. Ett lågt trafiktempo är viktigt för att minimera barriäreffekter, öka trafiksäkerheten samt minska miljöbelastning och bullerpåverkan.

För att nå målen om en hållbar pendling är tillgängligheten och framkomligheten för regional kollektivtrafik i stadshuvudgatan en viktig aspekt. **Regionsbussen (E)** bör ges egna körfält, och dessa kan samnyttjas med stadsbusstrafik.

Huvudcykelvägar (F) är det befintliga finmaskiga cykelnät samt kompletteringar till detta som ska utveckla tillgängligheten och framkomligheten med cykel i Malmö. Huvudcykelnätet går i största mån på separerade cykelbanor och på sikt på båda sidor av huvudgatunätet. Cykelnätet består av cykelbanor i eget cykelnät, i lokalgatunätet och längs med befintliga huvudgator. Det finns även prioriterade huvudcykelstråk som är en förhöjd klassificering av vissa stråk i cykelvägnätet. För att nå uppsatta mål om en förändrad färdmedelsfördelning måste dessa stråk kunna möta en ökad efterfrågan i antal cykelresor. Därför ska de prioriterade huvudcykelstråken erbjuda en hög kapacitet, god genhet och framkomlighet samt alltid vara separerade från övrig trafik.

Stomlinjebuss (G) avser stadsbusslinjerna 1–8. Dessa linjer innefattar merparten av stadsbusstrafiken och därför bör dessa sträckningar ges hög prioritet med egna körfält – som även kan delas med regionbusstrafik eller annan kollektivtrafik. Stomlinjebussnätet ska prioriteras för att skapa hög kapacitet, framkomlighet, tillgänglighet och komfort för kollektivtrafiken. Pluslinjebussar (avser stadsbusslinjerna 31–35) kan samprioriteras med stomlinjebussar.

Flertalet av stadens befintliga huvudgator är utformade för **allmän fordonstrafik med två körfält per riktning (H)**. I detta begrepp ryms personbilstrafik, kollektivtrafik i blandtrafik, godstrafik, citylogistik, färdtjänst, taxifordon och räddningstjänst. Ett lågt trafiktempo är viktigt för att minimera barriäreffekter, öka trafiksäkerheten samt minska miljöbelastning och bullerpåverkan.

För att nå uppsatta mål om förändrade färdmedelandelar bör befintliga huvudgator för allmän fordonstrafik, med två körfält per riktning, i möjligaste mån omdisponeras.

Angöring för allmän fordonstrafik längs stadshuvudgator
I utvecklingen från huvudgator till stadshuvudgator bör körytor för biltrafik delvis omdisponeras till fördel för lokala anspråk och/eller ge mer utrymme till andra färdslag. I denna utveckling kan behovet av att anlägga angöringsfickor, korttidsparkering eller lastzoner för varuleveranser och avfallshantering längs med en gata öka. Sådana funktioner ska tillgodoses i närzonen för lokala anspråk och kan exempelvis placeras mellan gatuträd eller möblering.

Dagens huvudgator är oftast reglerade som huvudleder vilket innebär att lastning eller lossning samt på- eller avstigning är tillåten i gatan. Angöringsfickor och korttidsparkering längs gatan kan möjliggöra fler butiker och sänka hastigheter vilket ökar trafiksäkerheten. Angöring, korttidsparkering och varuleveranser kan ske på kvartersmark eller på sidogator men i den täta staden är detta inte alltid möjligt utan andra lösningar kan vara nödvändiga för att skapa en bra helhet.

Stadshuvudgator och korsningar
Utformningen av korsningar är avgörande för tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikslag. Stora ökningar av antalet resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska beaktas och för detta krävs det ett angreppssätt som bidrar till en samspelande trafikmiljö för att samprioritera de hållbara trafikslagen. Lösningar för utformningen av olika korsningar kan därmed skilja sig från fall till fall.

Både utformningar av sträckor och korsningar längs en stadshuvudgata ska bidra till ett lugnt tempo, inte minst vid korsande rörelser för oskyddade trafikanter. I dessa fall förordas hastighetssäkrade korsningstyper, exempelvis kan cirkulationsplats övervägas för att säkerställa låga hastigheter och en hög trafiksäkerhet.

Om det förekommer kollektivtrafik i korsning med fotgängare och cyklister måste hänsyn tas till trafikmängderna i de olika riktningarna. Att signalreglera sådana korsningar är ett sätt att fördela prioritering över tid och skapa en samspelande trafikmiljö. Skulle kollektivtrafiken vara spårbunden innebär detta att behovet av signalreglering ökar.

En sammantagen strategi för trafiksignalreglering ska på sikt användas för att minska genomfartstrafik med bil i Malmös innerstad. Implementeringen av en sådan sammantagen strategi kan reglera köbildningar, fördela biltrafiken i trafiksystemet, tydliggöra prioriteringen mellan trafikslag och göra det möjligt att balansera belastningen i Malmös centrala delar till fördel för förändrade färdmedelsandelar i enlighet med uppsatta mål.

LOKALGATORS BETYDELSE FÖR STADSLIVET

Stadens lokalgator utgörs av ett finmaskigt nät för att möjliggöra förflyttningar i lågt tempo. Stadslivet och det lokala anspråket i form av träd, vistelseytor, uteserveringar, lastzoner, mötesplatser, cykelparkeringar eller likande och ett lågt trafiktempo ska vara styrande för utformningen av våra lokalgator. Detta möjliggör en ökad tillgänglighet för fler och bidrar till att skapa attraktiva stadsmiljöer som skapar livskvaliteter i staden. I lokalgator kan färdslag blandas om den fysiska utformningen stödja ett lågt trafiktempo.

Lokalgator och dess korsningar kan regleras och utformas som gångfartsområde för att dämpa hastigheterna och därmed öka möjligheten för vistelse. En sådan reglering ger också mer flexibilitet för varuleveranserna, då angöring kan ske på lämplig plats och tid inom gångfartsområdet.

NÄSTA STEG
Utarbeta en Trafiksignalstrategi. Detta kan göras inom ett Program för hållbar biltrafik (GK).

Exempel på lokalgata, Fricksgatan i Malmö. *Foto: Åsa Svensson*

Rundelsgatan, Malmö – exempel på lokalgata. *Foto: Åsa Svensson*

NÄSTA STEG

Utveckla metod för hur befintliga handlingsplaner för olika sektorprogram inom Gatukontoret kan integreras och implementeras stråkvis eller enligt annan geografisk indelning vilket underlättar ett helhetstänk (GK).

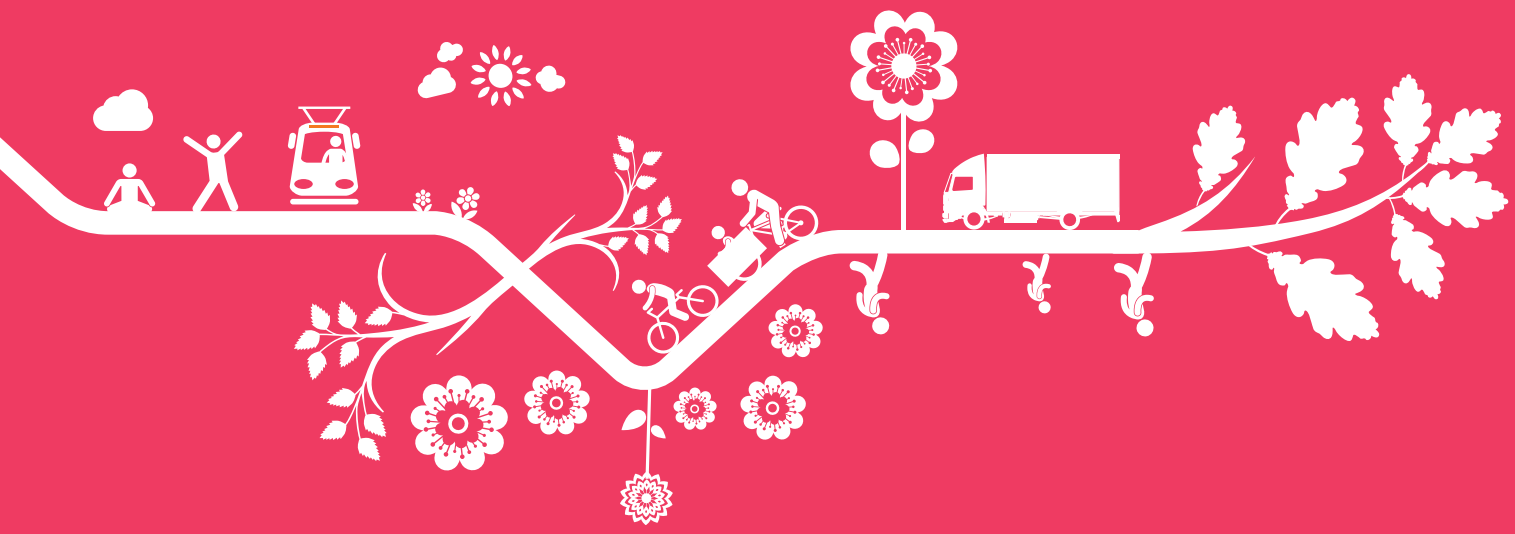
Utreda omfattningen av genomfartstrafik i Malmös innerstad. Detta kan göras inom ett Program för hållbar biltrafik (GK, SBK, MF).

Utreda vilka huvudgator i Malmös innerstad där biltrafiken ska begränsas och där ytor för biltrafik kan omdisponeras och ge plats till andra trafikslag, stadsliv och lokala anspråk. Konsekvenser ska beskrivas. Detta kan göras inom ett Program för hållbar biltrafik (GK, SBK, MF).

Utarbeta strategi för att trafiksäkra framtidens stadshuvudgator inom Trafiksäkerhetsstrategi 2015–2020 (GK).

5 IMPLEMENTERING

- ORGANISATION
- ÅTGÄRDSANSVAR
- FINANSIERING
- SAMVERKAN OCH NÄTVERKANDE
- KOMMUNIKATION
- *PÅGÅENDE* PROCESSER OCH *NÄSTA STEG* – ÅTGÄRDSLISTA
- KONSEKVENSBESKRIVNING



ORGANISATION

Samtliga förvaltningar som är representerade i Trafik- och mobilitetsplanens beställargrupp har ett gemensamt ansvar för att strategierna och åtgärderna i planen förverkligas. I planering, genomförande och uppföljning av respektive förvaltnings verksamhet ska planens mål, planeringsförutsättningar och strategier vara vägledande. Alla aspekter av planeringen av staden har en avgörande betydelse för att skapa goda förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem och ett mer attraktivt Malmö.

ÅTGÄRDSANSVAR

Det förvaltnings- och kompetensövergripande samarbetet som har legat till grund för framtagandet av planen är en förutsättning för att implementera planens åtgärder och nå planens mål. Implementeringen bygger även på fortsatt samverkan med VA SYD, Räddningstjänsten Syd, Skånetrafiken, Region Skåne, HM-Skåne, Trafikverket, grannkommuner, myndigheter, högskolor, universitet, näringsliv och andra viktiga aktörer.

Implementeringen ska ske i samverkan, men olika förvaltningar bär huvudansvaret för olika åtgärder vilket redovisas för varje åtgärd.

Efter politiskt antagande av Trafik- och mobilitetsplanen ska en ny styrgrupp för implementering och uppföljning tillsätts av befintlig styrgrupp. Styrgruppen för implementering och uppföljning ska innefatta beslutsfattare från Stadskontoret, Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen.

Projektsamordnare och projektgrupp för implementering och uppföljning av planen utses av styrgruppen. Genomförandet av åtgärderna sker i projekt eller i linjeorganisationerna. Projektsamordnare och projektgrupp är samordnings- och informationsansvariga.

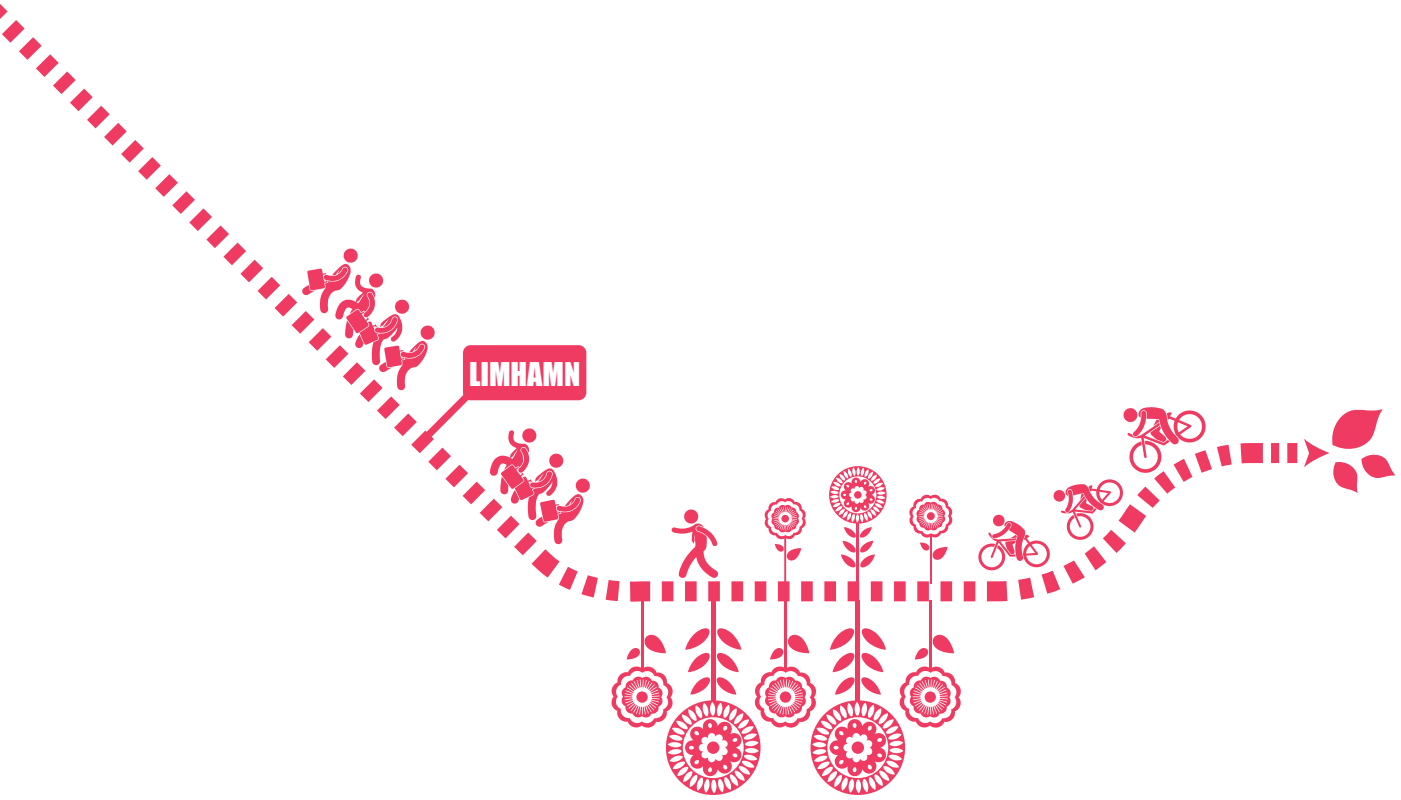
Styrgruppen för implementering och uppföljning ansvarar för:

- Övergripande ansvar för implementering av planen.
- Ansvara för att åtgärderna inarbetas i verksamhetsplaner och verksamhetsbudgetar.
- Lyfta åtgärder till politisk behandling när så behövs.
- Ansvara för att planens strategier och åtgärder förs in i linjeorganisationen.
- Ansvara för uppföljning av planens åtgärdsarbete och mål samt själva arbetsprocessen.
- Vidta åtgärder om planen inte följs och ta ställning till om behov av revidering föreligger.
- Årligen rapportera statusen för planen och utvecklingen av ett hållbart transportsystem till berörda nämnder och förvaltningsledningar.

Projektsamordnare och projektgrupp för implementering och uppföljning ansvarar för:

- Följa implementeringen av åtgärderna.
- Påtala, för styrgrupp, eventuella behov av resurser eller behov av ändrade arbetssätt/rutiner.
- Årligen sammanställa årsrapport med uppföljning av mål, strategier och åtgärder och rapportera utvecklingen till styrgrupp.
- Lyfta eventuella behov av revideringar till styrgrupp.
- Fungera som ambassadörer för trafik- och mobilitetsplanen och dess intentioner på sina respektive förvaltningar.

Trafik- och mobilitetsplanen ska uppdateras i samband med att Översiktsplanen uppdateras eller efter behov då stora förändringar föranleder detta. Uppskattningsvis bör en uppdaterad Trafik- och mobilitetsplan antas vart fjärde år.



FINANSIERING

Planen ska finansieras inom ordinarie budgetramar, såvida det inte föreligger särskilda skäl att ansöka om ökade medel från Kommunstyrelsen. Det är viktigt att ta helhetsgrepp när det gäller verksamhetsplanering och detta bör speglas i framtida budgetarbete. Exempelvis bör fysiska åtgärder samlas stråkvis för att möjliggöra ett helhetsgrepp i omvandlingen från huvudgator till stadshuvudgator. Extern finansiering av vissa åtgärder och processer kan sökas från staten, regionen och EU. Under planens aktualitetsperiod bör Malmö stad medverka i olika EU-projektet med fokus på hållbar trafik och mobilitet. Dels för att öka nödvändig kunskap men även för att dela med sig av erfarenheter och insamlad kunskap som Malmö stads organisation och medarbetare besitter.

SAMVERKAN OCH NÄTVERKANDE

Samverkan med andra kommuner, organisationer och näringsliv är särskilt viktigt med tanke på att många av utmaningarna måste mötas med gemensamma insatser över kommun- och kompetensgränser. Vidareutvecklingen av det hållbara transportsystemet och den attraktiva staden Malmö bygger på samverkan med olika samhällsaktörer. Det finns flera etablerade kontaktytor, t ex med Skånetrafiken, Trafikverket, HMSkåne, grannkommuner m fl – dessa måste stärkas. Även nya former av nätverk och partnerskap kan bli aktuella, i detta sammanhang är näringslivet en viktig aktör. De nätverk som byggts upp som en del av godstrafikarbetet ska fungera som en förebild i detta avseende. Det är också viktigt att samverka med andra städer i Sverige och Europa för en ökad kunskapsuppbyggnad och ett ökat erfarenhetsutbyte.

KOMMUNIKATION

Under planens aktualitetsperiod spelar information och kommunikation en viktig roll, t ex genom workshops, presentationer på konferenser och andra utåtriktade aktiviteter. En budskapsplattform ska tas fram av projektgruppen när planen antagits politiskt. Budskapsplattformen ska användas när den antagna Trafik- och mobilitetsplanen kommuniceras internt med förvaltningar, nämnder och kommunala bolag och externt till malmöbor, media, grannkommuner, städer och övriga aktörer som berörs. Trafik- och mobilitetsplanen ska finnas tillgängligt på Malmo.se.

PÅGÅENDE PROCESSER OCH *NÄSTA STEG* – ÅTGÄRDSLISTA

I dokumentet återfinns klargröna och klarblåa rutor med exempel på processer och åtgärder som är PÅGÅENDE och förslag på NÄSTA STEG. På nästa sida listas åtgärder i NÄSTA STEG som ska påbörjas och/eller genomföras inom aktualitetsperioden för denna version av Trafik- och mobilitetsplan. En grov prioritering av åtgärder, uppdelat i tre grupper, har gjorts utifrån en bedömning av hur stor effekt de har för att nå Trafik- och mobilitetsplanens och Malmö stads övergripande mål. Åtgärderna i NÄSTA STEG är ej resursbudgeterade och tidssatta.

PÅGÅENDE
Exempel på pågående processer.

NÄSTA STEG
Förslag på nya åtgärder.

Störst effekt

1 – Vid framtagande av verksamhetsplaner, styrande dokument och i planarbete ska utgångspunkt vara Malmö stads mål för hållbara transporter för Malmös 15 geografiskt indelade TROMP-områden. Målbilder om förändrade resvanor och Utbyggnadsstartegin ska stärka varandra (GK, SBK, FK). Se sid. 32.

2 – Fördjupande utredningar som innehåller tydliga strategier med avseende på målstyrd transportefterfrågan ska genomföras i utvalda delområden (GK, SBK). Se sid. 32.

3 – Utveckla metod för hur befintliga handlingsplaner för olika sektorprogram inom Gatukontoret kan integreras och implementeras stråkvis eller enligt annan geografisk indelning vilket underlättar ett helhetstänk (GK). Se sid. 57.

4 – Utveckla metod och strategi för hur det stråkvis kan tas helhetsgrepp i utvecklingen av huvudgator till stadshuvudgator och utred finansieringssätt som stödjer ett sådant helhetsperspektiv (GK, SBK, FK, MF). Se sid. 47.

Stor effekt

5 – Utveckla koncept för samordnad dialog- och mobility management-insats för att skapa ökad delaktighet med malmöborna med utgångspunkt för ökat hållbart resande i respektive TROMPområde. Målbilderna för respektive område ska ligga till grund för ett sådant arbete (GK, SoF). Se sid. 21.

6 – Etablera nya samarbeten där den sociala hållbarheten på ett tydligare sätt kopplas till mobility management-insatser, t ex genom att formulera Cykliga rättigheter för alla Malmöbor (GK, SK, SoF). Se sid. 25.

7 – Utveckla modell som möjliggör för näringslivet att via sitt CSR*-arbete vara aktiv del av cykelstaden Malmö (GK, SBK, MF, SK). Se sid. 25.
*Corporate Social Responsibility

8 – Vidareutveckla Malmö utifrån den handlingsplan som framställts av Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö. Koppla detta arbete tydligare till arbetet med trafik och möjligheten att förflytta sig i staden (GK, SBK, SK). Se sid.19.

9 – Framtagande av Trygghetsstrategi för offentliga miljöer (GK, SBK, SK, SoF). Se sid. 19.

10 – Definiera ett jämställt trafiksystem för Malmö. Tydliggöra mätbara mål och indikatorer (GK, SBK, SK). Se sid. 20.

11 – Utöka resurser och utveckla metoden mobility management i exploateringsprocessen (SBK). Se sid. 38.

12 – Utöka samarbete mellan Skånetrafiken och gatukontorets mobility managment-verksamhet för att samordna satsningar (GK). Se sid. 38.

13 – Utarbeta ett program för Hållbar biltrafik med bl.a. följande innehåll:

- Definiera hållbar biltrafik (GK, SBK, MF). Se sid. 27.
- Kartlägga utbudet av och tillgången till gratis bilparkering vid arbetsplatser och på kvartersmark samt utarbeta strategier för styrning av dessa (GK, SBK). Se sid. 40.
- Trafiksignalstrategi (GK). Se sid. 56.
- Utreda omfattningen av genomfartstrafik i Malmös innerstad. Detta kan göras inom ett Program för hållbar biltrafik (GK, SBK, MF). Se sid. 57.
- Utredning av vilka huvudgator i Malmös innerstad där biltrafiken ska begränsas och där ytor för biltrafik kan omdisponeras och ge plats till andra trafikslag, stadsliv och lokala anspråk. Konsekvenser ska beskrivas (GK, SBK, MF). Se sid. 57.
- Utarbeta en ny miljöfordonstrategi. Bevaka teknisk utveckling inom området för fordon och förnybara bränslen (GK, MF). Se sid. 28.

14 – Öka kunskapen om godstrafik och utarbeta en långsiktig godstrafikstrategi som komplement till Godstrafikprogrammet (GK). Se sid. 42.

15 – Malmö stads Tekniska handbok som används vid projektering för genomförande av anläggningar på allmän platsmark ska utvecklas så att riktlinjer och mått med avseende på trafikytor samstämmer med målen om förändrade färdmedelsandelar (GK). Se sid. 52.

16 – Utarbeta strategi för att trafiksäkra framtidens stadshuvudgator inom Trafiksäkerhetsstrategi 2015–2020 (GK). Se sid. 57.

17 – Genomföra ett pilotprojekt längs ett stråk med åtgärder som utgår från målbild om förändrade färdmedelsandelar och målstyrda prognoser (GK, SBK, FK, MF). Se sid. 32.

18 – Utveckla och testa ett koncept om en bilfri skola både avseende skjutsning och godstrafiktransporter (GK, SBK, FK, MF, FSF, GSF). Se sid. 20.

Betydande effekt

19 – Potentialen att möjliggöra för ekosystemtjänster i framtidens stadshuvudgator kommer studeras i arbetet med Plan för Malmös gröna och blå miljöer (GK). Se sid. 52.

20 – Fördjupa kunskap om subjektiva faktorer för resval inom trafikmodellering och utveckla scenariomodellering som underlag vid prioriteringsarbete och beslut (GK). Se sid. 29.

GK = Gatukontoret
SK = Stadskontoret
SBK = Stadsbyggnadskontoret
MF = Miljöförvaltningen
FK = Fastighetskontoret
SF = Serviceförvaltningen
SoF = Stadsområdesförvaltningarna
FSF = Förskoleförvaltningen
GSF = Grundskoleförvaltningen

KONSEKVENSBESKRIVNING

Kopplingar till kommunala, regionala och nationella strategiska dokument

En övergripande strategi i Malmös Översiktsplan är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen, och bli mer tät, grön, funktionsblandad och nära stad. Denna strategi möjliggör och möjliggörs av förändrade resvanor där fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt och färre väljer bilen som färdmedel. På så sätt finns det ett tydligt och stärkande samband mellan Översiktsplanens och Trafik- och mobilitetsplanens strategier och målsättningar. Arbetet som pågår inom Plan för Malmös gröna och blå miljöer, Utbyggnadsstrategin, Arkitekturstaden, Levande Malmö och Plan för samhällsservicens markbehov samt strategierna inom Trafik- och mobilitetsplanen kommer vara avgörande för Malmös stadsutveckling. Att integrera dessa planeringsperspektiv är avgörande för att nå önskade synergieffekter och goda helhetslösningar.

Att Malmö ska vara en regional motor för grön tillväxt och sysselsättning möjliggörs av de strategier i Trafik- och mobilitetsplanen som utpekas för att säkerställa en robust, tillförlitlig och hållbar pendling samt god tillgänglighet för näringslivets transporter. Dessa strategier stärks bl a av arbetet som görs inom ramen för Fotgängarprogrammet, Cykelprogrammet, Koll2020, Kollektivtrafikstrategin, Sverigeförhandlingen och Godstrafikprogrammet. Förslaget om ett Program gör hållbar biltrafik kommer definiera hållbar biltrafik och tydliggöra konkreta åtgärder bl a för att förekomma trängselproblem i Malmö.

Malmös mål om att utveckla staden som kulturell och demokratisk arena stärks av de strategier i Trafik- och mobilitetsplanen som lyfter vikten av att utgå från människan i utvecklingen av Malmö. Att omdisponera ytor till färdslag som fler, flickor och pojkar, kvinnor och män, har tillgång till och att omdisponera ytor för ökad vistelse i staden är sådana strategier som möjliggör att Malmös gator och torg kan befolkas och utgöra kulturella och demokratiska arenor. Fokusen på barns och ungdomars rörelser i staden och ökat inflytande från medborgare vid planering stämmer väl överrens med de direktiv som följts efter Kommissionen för socialt hållbart Malmös arbete. Åtgärder som utpekats i framförallt Fotgängarprogrammet, Cykelprogrammet, Koll2020, Åtgärdsprogram för ökad tillgänglighet och Trafiksäkerhetsstrategin och som stärks i Trafik- och mobilitetsplanen bidrar till en ökad social hållbarhet i Malmö.

Strategierna och de samlade målbilderna om förändrade färdmedelsandelar i Trafik- och mobilitetsplanen går i linje med uppsatta mål i Trafikmiljöprogrammet, Energistrategin och Miljöprogrammet. Målbilderna om förändrade färdmedel och en generell minskning av biltrafik i Malmö kommer även vara betydande för att miljökvalitetsnormer för god luftkvalitet och riktvärden för buller ska nås. Mål och åtgärder för detta återfinns i Åtgärdsprogram för bättre luft respektive Åtgärdsprogram mot buller.

Trafik- och mobilitetsplanen ligger väl i linje med den regionala utvecklingsstrategin, Strukturbild för Skåne och den regionala transportinfrastrukturplanen. Målbilden för kollektivtrafikens färdmedelsandelar i Trafikförsörjningsprogram för Skåne är högre än de som formulerats i Trafik- och mobilitetsplanen.

Det av regeringen fastställda övergripande nationella målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv för hela landet. Trafik- och mobilitetsplanens vision, målbilder och strategier uppfyller det övergripande transportpolitiska målet samt de två underliggande funktionsmålet och hänsynsmålet.

De nationella branschorganisationerna för kollektivtrafik har antagit ett fördubblingsmål om att marknadsandelen på lång sikt ska fördubblas och att antalet kollektivtrafikresor mellan år 2008–2020 ska fördubblas. Trafik- och mobilitetsplanens målbild går i linje med fördubblingsmålet med avseende på fördubblat antal kollektivtrafikresor till 2020 givet presenterad befolkningstillväxt.

Trafik- och mobilitetsplanen stämmer väl överrens med Boverkets förslag till strategi för God bebyggd miljö och dess insatsområden om hållbar samhällsplanering, bebyggelsestruktur och transporter samt energi- och resurshushållning.

I arbetet med att formulera Stadsmiljöavtal för Malmö har förslaget till Trafik- och mobilitetsplan lyfts som ett viktigt och centralt dokument för att tydligt visa på att och hur Malmö stad arbetar med hållbara transporter som en del av stadsutvecklingen.

Inom arbetet för Sverigeförhandlingen ingår att möjliggöra för ett snabbt genomförande att bygga infrastruktur för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg samt Malmö och Stockholm. En viktig del i förhandlingsuppdraget är att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i de tre storstäderna. Trafik- och mobilitetsplanens vision, målbilder och strategier stämmer väl överrens med intentionerna i Sverigeförhandlingen. Utfallet av Sverigeförhandlingen kan på sikt leda till att Trafik- och mobilitetsplanen kommer behöva aktualiseras.

Miljömässiga konskevenser
De aspekter i översiktsplanen som bedöms ha betydande miljöpåverkan är kombinationen av ökad motorfordonstrafik samt tätare stadsstruktur. Lokalt kan detta innebära sämre luftkvalitet och trafikbullernivåer som påverkar människors hälsa negativt. Detta poängterar vikten av att miljökvalitetsnormer för luftkvalitet följs och riktvärden för buller beaktas i fortsatt planering. Det betyder framförallt att målet om minskningen av biltrafik, andels- och antalsmässigt, i centrala Malmö, där exponeringen är högre, är av yttersta vikt och konkreta åtgärder för detta föreslås tas fram i ett Program för hållbar biltrafik.

Sociala konsekvenser
Malmös befolkning är ung och befolkningsprognoser pekar på att åldergruppen 6–15 år kommer växa som mest fram till år 2020. Detta kommer ställa ännu högre krav på hur staden och trafiksystemet utformas. Trafiksäkerhet, tillgänglighet för gång- cykel- och kollektivtrafik, lokalisering av förskolor, grundskolor och fritidsverksamheter är viktiga aspekter för att skapa en stad för barn och ungdomar. Dessa aspekter är inte desto mindre viktiga även för äldre och personer med nedsatt funktionsförmåga samt skapar ökade möjligheter för en mer jämlik och jämställd stad. Metoder för att beskriva, mäta och följa upp tillgängligheten för olika grupper i samhället är därmed av stort intresse.

En stad som främjar rörelse och vistelse på gator, torg och allmänna platser skapar förutsättningar för ett rikare stads- och folkliv. Detta tillsammans med orienterbarhet, mänsklig skala, varierad och intressant stadsmiljö bidrar till tillit, förståelse, sociala kontakter och trygghet. Ett trafiksystem som sätter människan i fokus och som prioriterar gående och cyklister bidrar till en ökad säkerhet.

Samhälls- och kommunalekonomiska konsekvenser
En större tillgänglighet och en ökad hållbar mobilitet gör att fler människor får tillgång till kvalitativa stadsmiljöer där människor möts och stadsliv, innovationer och kultur skapas. Detta utvecklar Malmö som stad, mötesplats och arbetsmarknad. Satsningar på ett trafiksystem med god tillgång till gång-, cykel- och kollektivtrafik i Malmö och regionen skapar större möjligheter för fler att nå utbildning och arbete, inte minst för de som står utanför arbetsmarknaden.

Det krävs fördjupade utredningar om möjligheterna och effekterna av temporära lösningar i gaturummet för att omdisponera trafikytor för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik samt ett ökat stadsliv och ett grönare Malmö.

Förslagen i Trafik- och mobilitetsplanen att arbeta för att omvandla dagens huvudgator till stadshuvudgator bör ske samlat med stadens övriga strategier. Dels för att skapa förutsättningar för goda helhetslösningar men även för att bredda möjligheterna till olika finansieringsmodeller.

Andra apsekter som är av stor vikt vid omvandlingen av befintliga huvudgator till stadshuvudgator är hur befintliga och kommande ledningar under mark kommer påverkas, hur trafikeringen påverkas under själva ombyggnationen och hur omreglering vid större drift- och underhållsarbete påverkas om körytorna för motorfordonstrafik delvis begränsas.

Konsekvenser av nollalternativet
Nollalternativet är en, från år 2013, oförändrad färdmedelsfördelning både gällande malmöbornas resor och för resandet i regionen.

Förslagen om stadsutveckling i enlighet med Översiktsplanen och Utbyggnadsstrategin om en mer tät, funktionsblandad, grön och nära stad bedöms ytterst svår att realisera om målen i Trafik- och mobilitetsplanen om förändrade färdmedel inte nås. Visionerna, målbilderna och strategierna i dessa dokument är tydligt knutna till varandra och möjliggörs av denna gemensamma riktning om hur Malmö ska utvecklas.

Om befolkningen, antalet arbetsplatser och besöksmål i Malmö och regionen fortsätter att växa och blir fler utan att målen om förändrade färdmedelsandelar uppnås så kommer detta innebära försämrade möjligheter för malmöbor, besökare, verksamma och inpendlare att förflytta sig till, från och inom Malmö. Möjligheten att nå skola, arbete, service, mötesplatser och andra målpunkter kommer att försvåras om inte effektivare färdsätt erbjuds.

Om satsningar för att möjliggöra fler, trygga och säkra resor till fots, med cykel och kollektivtrafik uteblir minskar möjligheten för fler oavsett kön, ålder och inkomst att förflytta sig och ta del av stadens skolor, arbetsplatser, service och utbud. Den sociala hållbarheten skulle därmed inte kunna stärkas till följd av ökad tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet.

Uteblivna satsningar och förändringar i resmöjligheter kommer framförallt att innebära risk för trängsel för biltrafik och kollektivtrafik, givet att befolkningen i Malmö och regionen ökar enligt presenterade befolkningsprognoser. Detta påverkar restider och tillförlitligheten för dessa trafikslag vilket kommer ha negativa samhällsekonomiska effekter. Ett alternativ till förändrade färdmedelsfördelning skulle vara en utbyggnad av infrastrukturen för motorfordonstrafik vilket skulle ta mark i anspråk, förstärka barriäreffekterna i staden, kräva dyra investeringar och minska möjligheten att förflytta sig med övriga trafikslag.

En befolkningsökning och en oförändrad färdmedelsfördelning innebär en ökning av antalet bilresor i Malmö och regionen. Detta skulle innebära negativa miljömässiga effekter, både lokalt med buller och luftföroreningar, men även en ökad energiåtgång och ett ökat bidrag till global klimatpåverkan.

6 UPPFÖLJNING

UPPFÖLJNING AV TRAFIK- OCH MOBILITETSPLANENS MÅL OCH INDIKATORER

UNDERSÖKNINGAR OCH TRAFIKRÄKNINGAR
Resvaneundersökning för Skåne och Malmö, vart femte år
Trafikräkningar per trafikslag och snitt, årligen
Trafikantundersökning, vartannat år
Närmiljöundersökning, vartannat år
Objektivt tillgänglighetsindex, årligen
Subjektivt tillgänglighetsindex, vartannat år
Malmö områdesundersökning, MOMS, årligen
Attraktivitets-/habilitetsindex, årligen
Jämlikhetsindikator, under utveckling
Jämställdhetsindikator, under utveckling
Folkhälsoindikator, under utveckling

STRATEGISKA DOKUMENT
Miljöprogram, årligen
Energistrategi, årligen
Plan för Malmös gröna och blå mlijöer, årligen

PROGRAM OCH HANDLINGSPLANER
Trafikmiljöprogram, årligen
Trafiksäkerhetsstrategi, årligen
Fotgängarprogram, årligen
Cykelprogram, årligen
Koll2020/kollektivstrategi, årligen
Godstrafikstrategi, årligen
Program för hållbar blitrafik, årligen
Åtgärdsprogram för förbättrad luft, årligen
Åtgärdsprogram mot buller, årligen

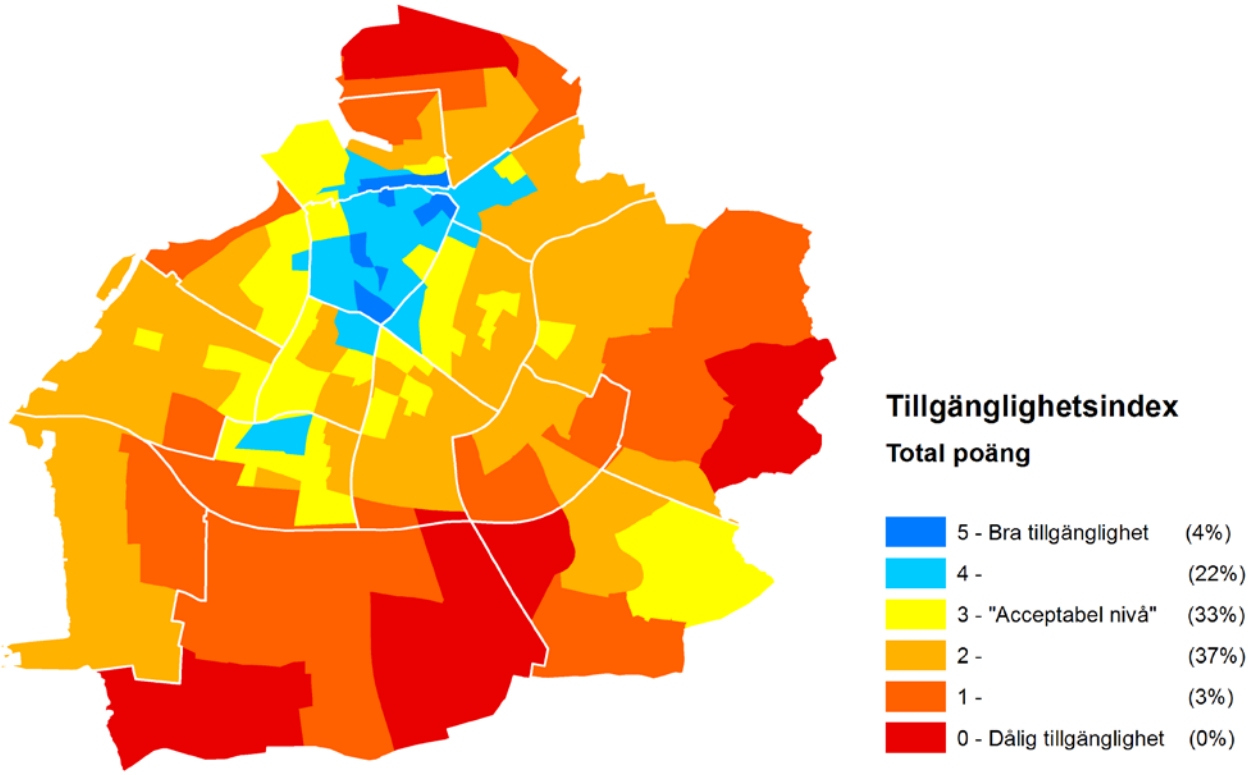
TRAFIK- OCH MOBILITETSPLAN

UPPFÖLJNING AV TRAFIK- OCH MOBILITETSPLANENS MÅL OCH INDIKATORER

Utvecklingen av trafiken i Malmö och dess effekter ska årligen följas upp. Utifrån de övergripande målen som formulerats i Trafik- och mobilitetsplanen ska uppföljningsansvarig för planen årligen upprätta en samlad bedömning av utvecklingen för de undersökningar, strategier, program, handlingsplaner och indikatorer som redovisas enligt figur ovan.

Uppföljningen av utvecklingen för respektive strategi, program, handlingsplan och indikator ska bestå av en utvecklingsriktning och en kvalitativ bedömning enligt bilden till höger. Detta ska göras av den ansvarige för respektive undersökning, strategi, program eller handlingsplan och rapporteras till uppföljningsansvarige för Trafik- och mobilitetsplanen som sammanställer en samlad bedömning av utvecklingen av hållbara transporter i Malmö.

Den samlade bedömningen ska avrapporteras till styrgruppen, som i sin tur, eller med hjälp av uppföljningsansvarig, avrapporterar till ansvariga förvaltningar och nämnder.



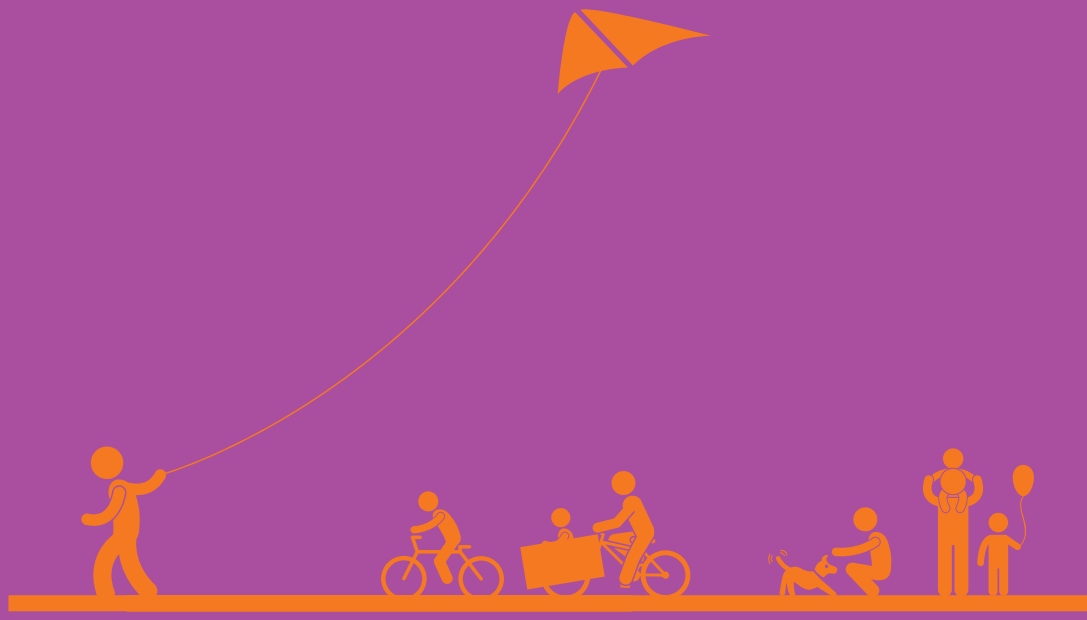
EXEMPEL PÅ INDIKATOR

Tillgänglighetsindex
Mer Malmö för fler innebär ett mer tillgängligt Malmö – detta är en utgångspunkt i arbetet med en mer hållbar stad och trafiksystem. Tillgänglighetsindexet nedan beskriver kortfattat, i kartform och med ett procentuellt värde, tillgängligheten i Malmö idag. Tillgänglighetsindexet kan utgöra beslutsstöd vid verksamhetsplanering och vid prioritering av olika investeringar och åtgärdsalternativ. Det möjliggör även jämförelser mellan olika områden och befolkningsgrupper med avseende på tillgänglighet. Tillgänglighetsindexet kan utgöra stöd för uppföljning av hur transportsystemets tillgänglighet utvecklas över tid och därmed vara en av flera indikatorer på hur Trafik- och mobilitetsplanens mål uppfylls.

Följande åtta kriterier för hållbar tillgänglighet ingår i tillgänglighetsindexet:

1. Restid till fots till tio målpunkter
2. Restid med cykel till tio målpunkter
3. Restidskvot cykel/bil för resor till tio målpunkter
4. Restidskvot kollektiv-/biltrafik för resor till city, närmsta handelsplats/köpcentrum och närmsta större kollektivtrafiknod
5. Avstånd till närmsta busshållplats (med god turtäthet)
6. Avstånd till närmsta större knutpunkt för kollektivtrafik
7. Avstånd till närmsta bilpool
8. Utbud av resmöjligheter, d v s tillgång till flera hållbara färdsätt med god tillgänglighet (ett mått på valfrihet)

För att analysera befintlig tillgänglighet bearbetas geografisk data där Malmö delats in i 226 områden. Kartan nedan visar de 15 stycken delområden som utgör TROMP-områdena. Resultatet av det sammanvägda tillgänglighetsindexet från 2013 kan ses i kartan och kartlegenden nedan. Totalt har hälften av områdena acceptabel tillgänglighet eller bättre, i dessa bor 59 procent av Malmöborna. Många av områdena med dålig tillgänglighet har relativt få boende och låg befolkningstäthet. För mer bakgrundsinformation och metod för framtagandet av Tillgänglighetsindexet se rapport ”Normativt index för mer hållbar tillgänglighet i Malmö”.



Malmö stad

Malmö stad, 205 80 Malmö 040-34 10 00 malmostad@malmo.se www.malmo.se