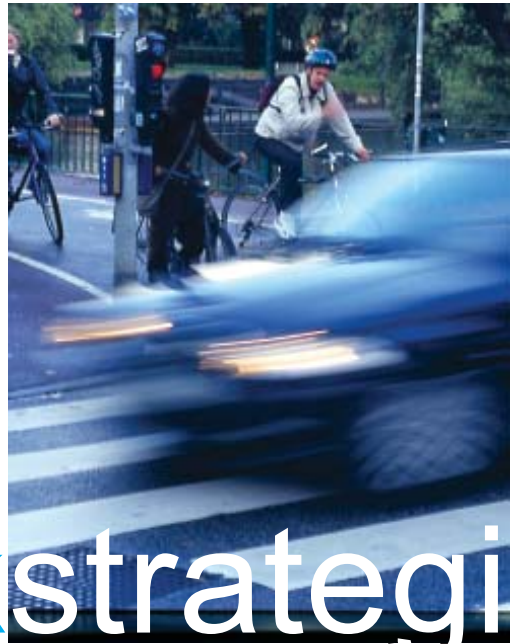


Delrapport 1



trafikstrategi

diskussionsunderlag

TRAFIKSTRATEGI FÖR MALMÖ
samrådsförslag december 2002

Förord	5
1 Utgångspunkter för trafikstrategin	7
Trafiken och Malmös övergripande mål	8
Bilder av Malmö 2018	10
Malmös och trafiksystemets utmaningar.	12
2 Trafikstrategi för Malmö	15
Komponera en trafikstrategi för Malmö	16
A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!	18
B. En starkare region!	24
C. Effektivare transporter!	28

Trafikstrategi för Malmö

Trafikstrategi – diskussionsunderlag

har tagits fram gemensamt av Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen på uppdrag av Kommunstyrelsen.

Styrgrupp

Börje Klingberg, Fastighetskontoret
Christer Karlsson, Miljöförvaltningen
Klas Nydahl, Gatukontoret
Jan Ramqvist, Gatukontoret
Jan-Olof Jönsson, Stadsbyggnadskontoret

Adjungerade:

Eva-Marie Abrahamsson, Brandkåren
Mats Petersson, Region Skåne
Christer Wallström, Skånetrafiken
Agneta Staaf, Banverket
Benny Nilsson, Vägverket
Christer Jarnlo, Länsstyrelsen

Projektgrupp

Johan Emanuelson (projektledare), Stadsbyggnadskontoret
Kenneth Frykländer, Stadsbyggnadskontoret
Stellan Westerberg, Stadsbyggnadskontoret
Nils Haraldson, Gatukontoret
Camilla Dahlström-Morland, Gatukontoret
Anders Nilsson, Gatukontoret
Anita Wallin, Fastighetskontoret
Hampus Trelid, Fastighetskontoret
Christian Röder, Miljöförvaltningen
Helene Frithiofsson, Miljöförvaltningen

Layout

Kristina Metz

Fotografier

Jan-Erik Andersson

Information om Trafikstrategi för Malmö

lämnas av Johan Emanuelson, johan.emanuelson@malmo.se

Förord

Trafikstrategi i förändringstider

Sekelskiftets Malmö låter tala om sig. Öresundsförbindelsen, Citytunneln, den nya högskolan och bostadsmässan Bo01 är spektakulära händelser som drar omvärldens intresse till Malmö och till de nya möjligheter som skapas här. Efter några lugna decennier är förändringstakten åter hög.

De genomförda och planerade stora infrastrukturinvesteringarna i och omkring Malmö, den regionala utvecklingen samt Malmös pågående strukturomvandling – fysiskt såväl som ekonomiskt – kan ställa trafiksystemet inför stora utmaningar under de närmaste 15-20 åren:

- Näringslivs- och befolkningsstruktur är under omvandling
- Malmös nya stora exploateringsområden byggs ut,
- Skåne ”krymper”; den skånska bostads- och arbetsmarknaden växer allt mer samman,
- Öresundsintegrationen kan komma igång på allvar,
- Den ökande internationella trafikens strömmar påverkas av Öresundsbron och Europas fortsatta integration och utvidgning.

Detta kommer att innebära ökat resande och stora förändringar i trafik- och rörelsemönster i regionen och Malmö.

Effekterna av dessa förändringar behöver analyseras och strategier utarbetas så att transportsystemet ger god tillgänglighet, är säkert och långsiktigt hållbart – miljömässigt, socialt och ekonomiskt – samt kan möta kraven på förändringar i samhället.

Projektgenomförandet

Förslaget till Trafikstrategi för Malmö har utarbetats på uppdrag av Kommunstyrelsen. Den innebär en vidareutveckling av Översiktsplan 2000 vad avser de mer långsiktiga och strategiska trafikfrågorna.

Arbetet har bedrivits som ett förvaltningsövergripande projekt med deltagande av stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, gatukontoret och fastighetskontoret i nära samarbete med Region Skåne, Skånetrafiken, Vägverket, Banverket och Länsstyrelsen. Dessa parter är representerade i styrgruppen, med de externa intressenterna som adjungerade.

Institutet för Framtidsforskning och Inregia AB har medverkat som konsulter i projektförloppet.

Projektarbetet har präglats av en bred sammansättning av intressenter. Genom detta bygger trafikstrategin vidare på en mängd kunskap om trafiksystemets möjligheter och problem. På regional nivå pågår arbete med bl.a. RTI-plan, konsekvenser av Öresundsförbindelsen, kollektivtrafiken i Skåne, miljöprogram, riskanalyser m.m. I Malmö har bl.a. miljöprogram, trafikmiljöprogram och trafiksäkerhetsprogram utarbetats. I Översiktsplan 2000 anges de övergripande målen för den fysiska planeringen med riktlinjer för bl.a. trafik, miljö- och riskfaktorer.

Samrådsfasen

Förslaget till Trafikstrategi för Malmö går in i ett samråds- och remisskede under första kvartalet 2003. Konkret är syftet att

- Söka stöd för utpekade robusta åtgärder.
- Inleda en diskussion om presenterade vägvalsfrågor.

Genom detta önskar vi att stimulera till en bred diskussion om trafiksystemets roll för Malmös utveckling och möjliga handlingsvägar. Förslaget kommer att ställas ut, remitteras och diskuteras. Med hjälp av de synpunkter som kommer fram under samrådet skall sedan materialet bearbetas och ett slutgiltigt förslag framställas. Detta avses behandlas politiskt av kommunstyrelsen under hösten 2003.

Jan-Olof Jönsson
Översiktsplanechef

Klas Nydahl
Gatuchef

Johan Emanuelson
Projektledare

1 Utgångspunkter för trafikstrategin



Trafiken och Malmös övergripande mål

Trafiksystemet, staden och regionen är delar av samma helhet. Malmös och regionens utveckling påverkar trafiksystemet och dess förutsättningar. Det omvända gäller också – med Öresundsbron och Citytunneln som aktuella och tydliga exempel.

Malmö är en stad i tillväxt

De långsiktiga målen för Malmös utveckling kan enligt Översiktsplan 2000 sammanfattas i några nyckelord: fler arbetstillfällen, social balans, attraktiv stadsmiljö, förstärkt roll som regionalt centrum samt en miljömässigt hållbar utveckling.

Det finns en stark framtidstro i Malmö och regionen. Översiktsplan 2000 speglar detta och planerar för stora utbyggnader i Malmö, med särskilt fokus på Västa Hamnen, Hyllevång och bostadsområdena i ytterområdena. Totalt planeras för 29.000-38.000 nya bostäder och 34.000-48.000 nya arbetsplatser fram till år 2020.

Trafikstrategins uppdrag

Som en fördjupning och breddning av trafikfrågornas behandling i Översiktsplan 2000 har på Kommunstyrelsens uppdrag ett förslag till trafikstrategi för landtrafiken utarbetats. Den har en tidshorisont på 15-20 år och utgör ett handlingsprogram som redovisar motiv och förslag till åtgärder och förändringar i trafiksystemet med utgångspunkt från kommunens övergripande mål i Översiktsplan 2000. Trafikstrategin skall ses som ett planeringsunderlag med preciserade trafikpolitiska mål och exempel på åtgärder som stödjer målen.

Trafikstrategi för Malmö skall besvara två nyckelfrågor:

- Vilka utmaningar står Malmös trafiksystem inför de närmaste 15-20 åren?
- Vilka strategier och åtgärder kan robust styra mot kommunens övergripande mål?

Trafiksystemet i ett samhällsperspektiv

Arbetet med Trafikstrategi för Malmö har haft följande utgångspunkter:

- Trafikstrategin skall ha ett långt tidsperspektiv – mot år 2015-2020.
- Trafik skall i trafikstrategin ses i ett samhällsmässigt sammanhang (*d v s som en integrerad del av Malmös – och dess omvärlds – utveckling i ekonomiskt, socialt, miljömässigt och fysiskt/rumsligt hänseende*).
- Trafikstrategin skall understödja de överordnade målen för Malmö stads framtida utveckling (*bl a de mål som anges i översiktsplanen*).
- Trafikstrategin skall således vara något annat än en trafikinvesteringsplan – fokus och prioriteringar skall inte (endast) vara på trafikens egna problem, utan på lösningar som understödjer de överordnade visionerna och målen för Malmö stads framtida utveckling.

Framtidsscenarier för Malmö

Inom ramen för Malmö stads ledarutvecklingsprogram ”Engagemang för Malmö” tog Institutet för Framtidsforskning under hösten 2000 fram fyra scenarier för Malmös framtid:

1. Ett grönt Malmö
2. Upplevelsesstaden Malmö
3. Ett Malmö präglad av industriell logik
4. Det nya svenska tillväxtcentrat Malmö

Scenarierna presenterades i skriften ”Malmös framtid i Öresundsregionen” och finns även sammanfattade i skriften ”Malmö - förr, nu och i framtiden”. Scenarierna tar bland annat upp:

- Malmös roll i regionen
- Utbyggnadsstrategi för Malmö
- Näringslivsstruktur
- Syn på tillgänglighet (för bilen i staden)
- Hantering av segregationen
- Tillväxtnivå (ekonomiskt och befolkningsmässigt i Malmö relaterat till omvärlden)

Illustrerar utmaningar och målkonflikter

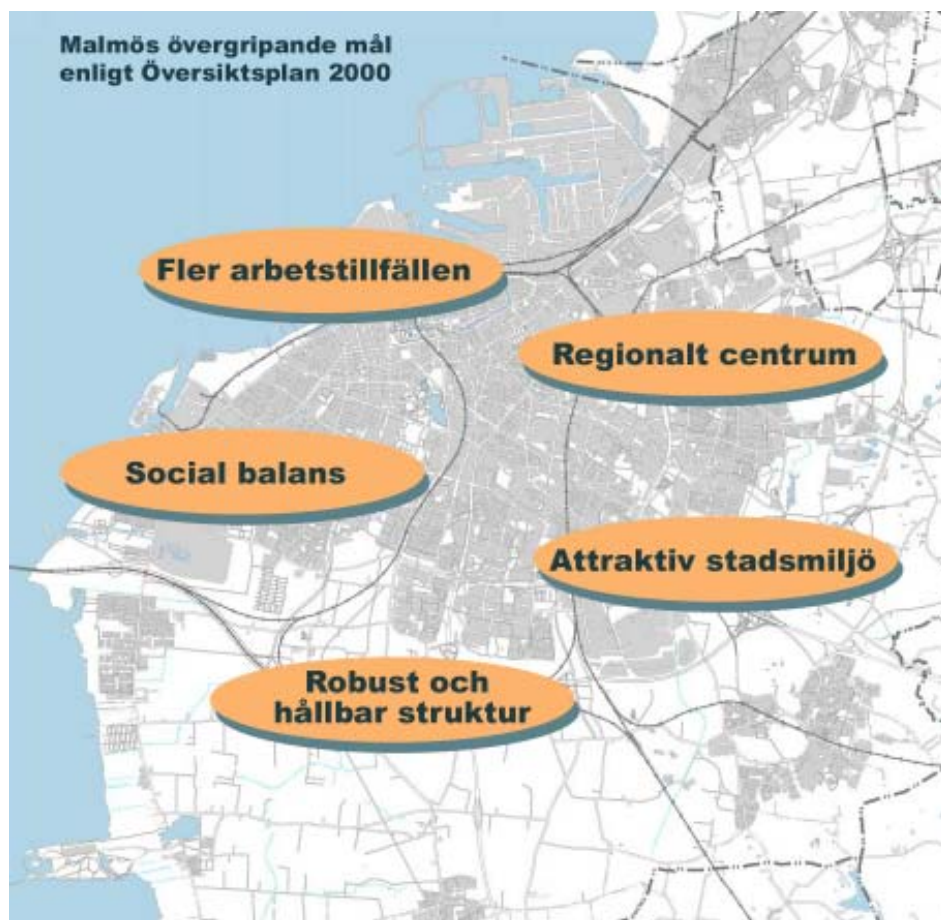
Som bakgrund till trafikstrategin har vi byggt vidare på framtids-scenarierna, för att illustrera trafiksystemets roll i Malmös framtid. Genom scenariotekniken lyfts sambandet mellan trafiksystemet och samhällsutvecklingen fram.

Syftet är att tydliggöra de trafikmässiga konsekvenserna av strategiska val för Malmös utveckling. Men också hur beslut kring trafiksystemet kan stödja Malmös utveckling. Därmed illustrerar scenarierna trafiksystemets utmaningar och möjliga konflikter mellan Malmös övergripande mål.

Genom en bred dialog mellan en lång rad offentliga och privata aktörer har scenarierna fördjupats vad avser trafik- och bebyggelseutveckling. Deltagarna har kommit från olika kommunala förvaltningar, kommunala bolag, grannkommuner, regionala myndigheter, trafikverk, universitet, konsulter och danska myndigheter. Institutet för Framtidsforskning har lett processen. De fördjupade trafikscenarierna sammanfattas på nästa uppslag och finns även i sin helhet i delrapport 2.

Trafikstrategi för Malmö skall besvara två nyckelfrågor:

- Vilka utmaningar står Malmös trafiksystem inför de närmaste 15-20 åren?
- Vilka strategier och åtgärder kan styra mot kommunens övergripande mål?



Bilder av Malmö år 2018?

Ett scenario är en beskrivning av en möjlig utveckling. Det utesluter inte att andra scenarier är lika möjliga och sannolika. Scenarierna – och deras trafikstrategier – skall ses som renodlingar av viktiga trender. De innehåller komponenter som kan kombineras på flera sätt. Syftet med följande fyra scenarier är att provocera och stimulera till diskussion om trafiksystemets roll i Malmös framtid!

Ett grönt Malmö



Att förverkliga målet att göra Malmö till en grön och attraktiv bostadsort i Öresundsregionen krävde nya strategier för trafikplaneringen. Trafiksystemet hade ju en avgörande betydelse för att göra Malmö tryggare, säkrare och renare.

Malmös trafikpolitik är, idag år 2018, klart präglad av grön logik, där begränsning av transporter och energiförbrukning och därmed föroreningar är en naturlig ingrediens. Det är allmän konsensus om att det är en förnuftig väg och politiken möter ingen nämnvärd kritik. En rad åtgärder för ökad miljö-kvalitet genomfördes redan under millenniets första decennium. Stora satsningar gjordes bl.a. på tryggare bostadsgator och på bättre lokal kollektivtrafik. När Citytunneln öppnades infördes ett vägavgiftssystem som bidrog till investeringar i ett nytt modernt spårvagnssystem.

Transporterna begränsas idag till det mest nödvändiga, och särskilt arbetspendling minimeras så mycket som möjligt. Bilens betydelse är inte vad den har varit. Den begränsade biltrafiken har också gjort det lättare för de stadigt fler cyklisterna.

Upplevelsestaden Malmö



Att göra Malmö till Öresundsregionens upplevelsestad ställde särskilda krav på trafiksystemet. Strategin var att hålla rätt balans mellan tillgänglighet och en attraktiv stadsmiljö.

Dagens Malmö år 2018 är radikalt annorlunda än vid öppningen av Öresundsbron. Detta präglar de boende och i synnerhet trafikbilden. Efter ett medvetet politisk val har Malmö blivit en pulserande stad – en attraktiv storstad fylld med upplevelsemöjligheter i det regionala stadsnätverket. De centrala delarna av Malmö har blivit revitaliserade, hamnfronten och kanalerna är också centrala element i den sammanhängande upplevelsestad som har utvecklats. Integrationen av handel och upplevelser i de centrala stadsdelarna har också varit väsentlig för utvecklingen.

Flera nya p-hus för besökare etablerades i centrala Malmö under millenniets första decennium. Samtidigt genomfördes trafikdämpande åtgärder i centrum för att skapa en attraktiv stadsmiljö. Man koncentrerade regionala funktioner och attraktioner till stationsnära lägen.

Ett grönt Malmö

Malmö satsar främst på att bli en attraktiv bostadsort. Boendemiljöerna förbättras och det nära kulturlivet blomstrar. Stark opinion mot bilar i centrum. Fler grönområden anläggs. Stationsnära områden utvecklas för boende. Ingen verksamhetsutveckling sker i områdena längs Yttre Ringvägen.

Möjligheter och hot?

- + Danskar flyttar till Malmö.
- + Pendlingen med tåg ökar.
- + Invandrarna integreras framgångsrikt.
- + Mycket betydande befolkningstillväxt.
- + Småföretagande gynnas.
- Svag näringslivsutveckling i övrigt.

Upplevelsestaden Malmö:

Malmö satsar på att bli en upplevelsestad. Centrum och hamnområdet utvecklas. Flera konferenscentra byggs och olika evenemang arrangeras året runt. Högskolan blir en attraktion. Stationsnära områden utvecklas för regionala funktioner och attraktioner.

Möjligheter och hot?

- + Stark tillväxt.
- + Centrum och Möllevången blomstrar.
- + Specialiserad arbetskraft lockas hit.
- + Endagsturismen ökar.
- + Populärt att bo i Centrum och Hamnen.
- + Betydlig befolkningstillväxt.
- Ytterområdena försummas.
- Hårt trafiktryck och parkeringsproblem i centrala Malmö.

Ett Malmö präglat av industriell logik



Under decenniet efter brons öppnande behövdes inga trafikpolitiska nysatsningar. De viktigaste strategierna för Malmö var ju genomförda i och med Öresundsbron och Citytunneln! Malmö och regionen hade fått framtiden säkrad.

Framtidstron var mycket stor i Malmö efter broöppningen. Så stor att man faktiskt präglades av passivitet: man trodde och hoppades så mycket på framtiden, att man inte ansåg det nödvändigt att agera aktivt för att skapa den. Man betraktade fortsatt Malmö som i första hand en självständig stad och inte som en del av en större helhet. Även om det aldrig formulerades betraktades Lund, Helsingborg och Köpenhamn som konkurrenter.

Satsningen på verksamheter längs Yttre Ringvägen lyckades över förväntan under millenniets första decennium. Detta gynnades ytterligare med kompletterande väganslutningar till motorvägsnätet. Malmö inledde också ett aktivt arbete för ett logistikcentrum i Norra Hamnen samt ett yttre godsspar runt staden.

Ett Malmö präglat av industriell logik:

Malmö ses som en självständig enhet.
Satsningar görs på stora byggprojekt vilket bl a leder till funktionstömning av gamla centrum – tre centrum har bildats kring Malmö C, Triangeln och Hyllie
Storskalig industri- och lagerverksamhet längs Yttre Ringvägen och i hamnen.

Möjligheter och hot?

- + Högskolan blev universitet.
- Begränsad tillväxt.
- Stora sociala problem.
- Utflyttning av specialiserad arbetskraft.
- Befolkningsminskning.
- Omfattande bilpendling.

Det nya svenska tillväxtcentrat Malmö



För att snabbt realisera Öresundsbrons möjligheter och göra Malmöregionen till det nya svenska tillväxtcentrat hade trafiksystemet en nyckelroll. Strategin var naturligtvis att säkra bästa möjliga tillgänglighet för arbetskraft, näringsliv och besökande.

Att se den täta trafiken i Malmö år 2018 är ett klart bevis på att Malmö stad lyckades med sin storstilade näringslivssatsning, som på allvar kom i gång några år efter Öresundsbrons öppnande. Den ekonomiska tillväxttakten har under hela perioden legat på omkring tre procent årligen. En del av malmöbornas cirka 50 procent ökade köpkraft har blivit omsatt i bilar – och de flesta hushållen disponerar två bilar.

För att ytterligare stärka näringslivet i Malmö-Lund-området gjordes stora satsningar på ökad vägkapacitet inom Malmö och regionalt. Trafiksituationen speglar idag att Malmö är en del av en ”riktig” storstad där trängseln medfört krav på utbyggnader av vägnätet för att inte hämma tillväxten.

Det nya svenska tillväxtcentrat Malmö

Malmö satsar på snabb tillväxt och många nya företagsetableringar.
Svagt intresse för centrum och boendemiljöerna.
”Malmö-Disney” utvecklas längs Yttre Ringvägen.
Hyllie utvecklas starkt – bland annat på grund av etablering av ett näringslivscentrum.

Möjligheter och hot?

- + Kastrup sätter Malmö i centrum.
- + Storföretag lockas hit.
- + Jobben ökar, främst för specialiserad arbetskraft.
- + Ekonomisk tillväxt.
- + Betydlig befolkningstillväxt.
- Ökad segregation och sociala problem.
- Kraftig trafikökning, speciellt fritids- och arbetsresor, men även godstransporter.

Malmö och trafiksystemets utmaningar

Växer Malmö som planerat kan trafiken i Malmö öka med upp till 50%. Så kan det bli om dagens resvanor och -mönster fortsätter att utvecklas enligt trenderna. Den grundläggande strategiska trafikfrågan är därför hur detta ökade res- och transportbehov skall fångas upp.

Fler malmöbor och jobb ger ökat resande

De närmaste 15-20 åren planeras Malmöns befolkning att öka med upp till 20% och antalet sysselsatta med upp till 30%. Det betyder en ökning från dagens ca 260.000 invånare till omkring 310.000 invånare och från ca 125.000 arbetsplatser till omkring 165.000. Detta är naturligtvis i många stycken en mycket positiv utveckling för staden, bl.a. genom bättre sysselsättningssituation och de nya möjligheter som ges av ökat skatteunderlag.

Utvecklingen innebär också fler resor; till arbete och skola, inköp skall göras, vänner besökas och andra fritidssysslor utövas. Dessutom skall varor levereras till nya butiker och verksamheter. Till detta skall läggas att den allmänna välfärdsutvecklingen medför stadigt ökat bilinnehav samt att arbetsmarknadens ökande specialisering innebär mer och längre arbetspendling.

Om Malmöns befolkning och sysselsättning ligger kvar på dagens nivå om 15-20 år skulle trafiken öka med omkring 25%, om dagens resvanor och -mönster fortsätter att utvecklas enligt trenderna.

Med de planerade exploateringsvolymerna i Malmö – och därav följande befolknings- och sysselsättningsökning – kan trafiken komma att öka med upp till 50%.

Trender kan brytas och utvecklingen ta en annan riktning. Den grundläggande strategiska trafikfrågan är därför hur det ökade res- och transportbehovet skall fångas upp. Det är just detta som scenarierna illustrerar och som en trafikstrategi måste ta ställning till.

Trafikstrategin har betydelse

I scenarierna på föregående uppslag (se även delrapport 2) genomförs helt olika åtgärder i trafiksystemet. Scenarierna visar tydligt den växelverkan som råder mellan samhällsutveckling och trafiksystemet. Tillväxt ger ökat res- och transportbehov, men med valet av trafikstrategi har kommunen goda möjligheter att påverka om detta leder till trafik- och miljöproblem. I förlängningen kan trafikstrategin återverka på samhällsutveckling – tillväxttakt, bosättningsmönster och den regionala integrationen ("regionförstoring").

Scenarierna har tolkats och klätts med siffror vad gäller demografisk, ekonomisk och trafikmässig utveckling (se tabell nedan). Inregia AB anlätades som konsult för att kvalitetssäkra detta

arbete, där trafikexperter och demografer medverkat från kommunen och ett flertal andra organisationer i Skåne och Sjämland. Resultaten ligger till grund för de konsekvensbedömningar som redovisas i delrapport 2.

Ny tvingande lagstiftning

Trots förbättrad fordonsteknik med mindre utsläpp till luften kommer miljökvalitetsnormer att överskridas i samtliga scenarier utom i scenariot Ett Grönt Malmö. Den svenska lagstiftningen medger inte en planering som leder till att miljökvalitetsnormerna överskrids. Om normen överskrids skall kommunen lämna in en handlingsplan till staten, som visar vilka åtgärder som kommer att vidtas för att minska föroreningshalten till en nivå under normen. I princip finns två vägar att gå; antingen begränsas utbyggnaden av Malmö eller så vidtas åtgärder i trafiksystemet.

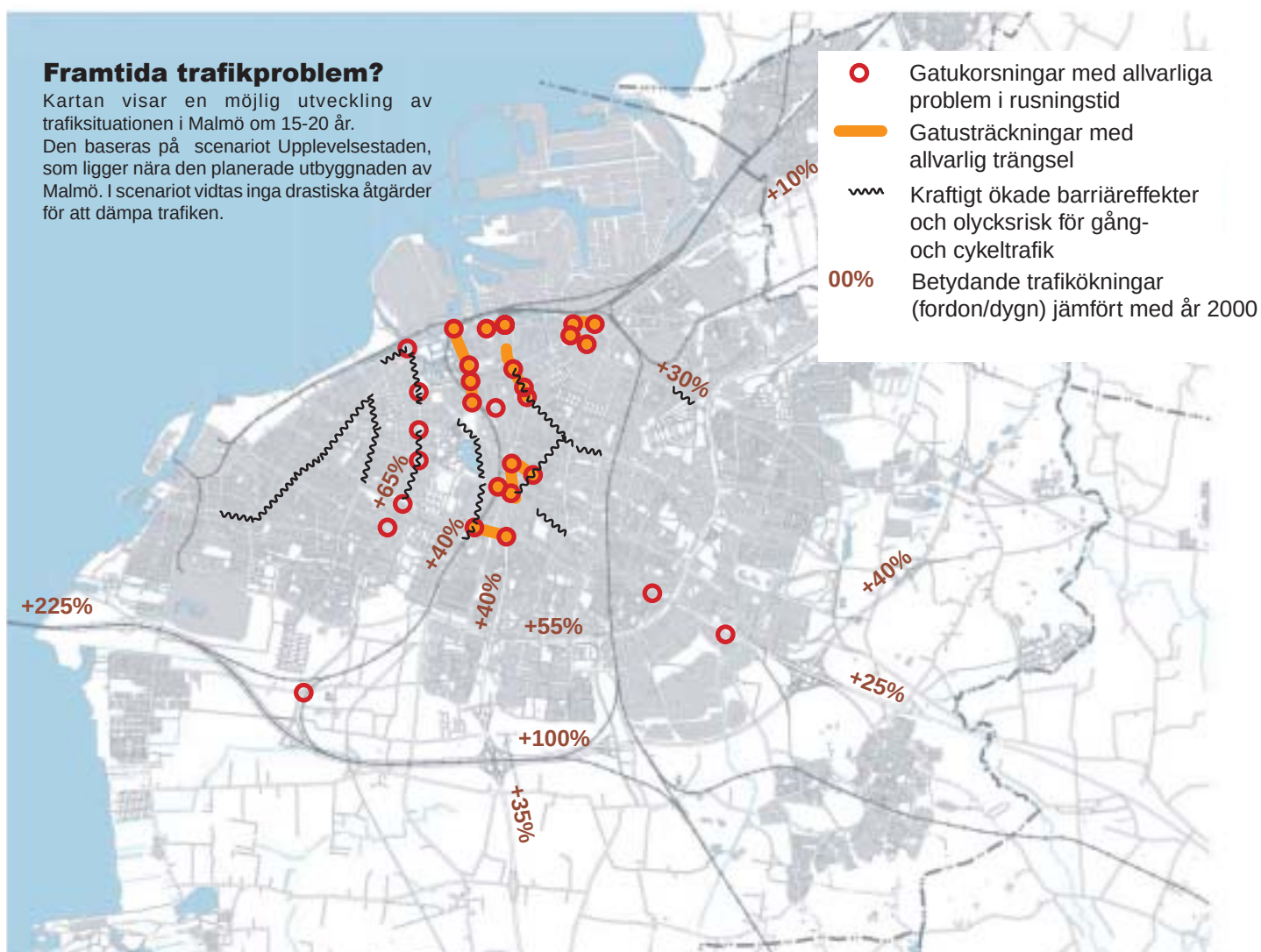
Scenarierna innehåller komponenter som kan kombineras på flera sätt. I det följande kapitlet 2. *Trafikstrategi för Malmö* presenteras de komponenter som Malmöns trafikstrategi kan byggas av.

	Befolkning		Arbetsplatser		Biltrafik
	totalt	förändr.	totalt	förändr.	förändr.
Idag	259.000		123.000		
Grönt	311.000	+20%	127.000	+ 3%	+10%
Upplevelse	307.000	+18%	163.000	+32%	+45%
Industriell	235.000	– 9%	140.000	+14%	+20%
Tillväxt	290.000	+12%	164.000	+33%	+50%

Tabellen visar biltrafikutvecklingen i Malmö i de olika scenarierna (omkring år 2018). Trafikutvecklingen följer ofta befolknings- och arbetsplatsutvecklingen. Men scenariernas olika trafikåtgärder visar att trafikstrategin har stor betydelse för hur ett ökat res- och transportbehov skall fångas upp.

Framtida trafikproblem?

Kartan visar en möjlig utveckling av trafiksituationen i Malmö om 15-20 år. Den baseras på scenariot Upplevelsestaden, som ligger nära den planerade utbyggnaden av Malmö. I scenariot vidtas inga drastiska åtgärder för att dämpa trafiken.



Ökad befolkning och sysselsättning i Malmö

Regional integration i Skåne och Öresund

Ökad välfärd och ökat bilinnehav

Ökat res- och transportbehov
Hur bemöta?

Val av trafikstrategi för Malmö



Komponera en trafikstrategi för Malmö

En målmedveten strategi för trafiksystemet bidrar till att skapa framtidens Malmö. Här utpekas robusta trafikåtgärder som stödjer de fem överordnade målen som anges i Översiktplan 2000. Samtidigt identifieras vägvalsfrågor som kan medföra målkonflikter. Med de robusta åtgärderna och beslut kring vägvalsfrågorna får Malmö en tydlig trafikstrategi.

Tre teman inom trafikstrategin

Förslaget till Trafikstrategi för Malmö har tagits fram i en process som byggt på en bred dialog mellan en lång rad offentliga och privata aktörer. Många olika åtgärder inom trafiksystemet har pekats ut som strategiska för Malmö. Åtgärderna har i trafikstrategin sorterats inom tre ”strategiska teman” som varit återkommande i diskussionerna:

- A. Trygg och tillgänglig stad för malmöborna!
- B. En starkare region!
- C. Effektivare transporter!

Robusta åtgärder – säkra kort!

Många av åtgärderna i trafikstrategin har genom projektprocessen utpekats som robusta. Med detta menas att de stödjer Malmös övergripande mål utan att innebära nämnvärda målkonflikter. Det borde alltså vara möjligt att få en bred enighet om det förnuftiga i dessa åtgärder och ett snabbt genomförande. Tillsammans kan dessa åtgärder kallas för ett grundpaket i trafikstrategin.

Oavsett vilken bild man har av framtidens Malmö är det alltså säkert att satsa på de robusta åtgärderna. De stödjer de övergripande målen och medverkar till att på ett hållbart sätt fanga upp den trafiktillväxt som kan väntas.

Vägvalsfrågor – ta ställning!

Projektprocessen har också pekat ut en rad åtgärder som kan innebära mer betydande målkonflikter. Ett ställningstagande – eller brist därpå – kring dessa vägvalsfrågor innebär att man prioriterar mellan målen. Det är också genom ett aktivt ställningstagande kring vägvalsfrågorna som trafiksystemet kan medverka till att ge Malmö en tydlig profil.

Syftet med uppdelningen i två ”åtgärdspaket” (robusta åtgärder resp. vägvalsfrågor) inom varje strategiskt tema är alltså att underlätta satsningar på de robusta åtgärderna genom att dessa åtgärder slipper blandas samman med och sinkas av de kontroversiella trafikfrågorna – oftast kretsande kring om man ”är för eller emot bilen”. Med detta steg avklarat kan vi i Malmö mera konstruktivt ta tag i de svåra trafikfrågorna.

A. Trygg och tillgänglig stad för malmöborna!

Detta tema fokuserar alltså dels på Malmöbornas resor inom staden och dels på trafiksystemets fysiska utformning och påverkan på staden.

Trafiksystemet har en nyckelroll i att göra Malmö till en trygg och tillgänglig stad för alla dess invånare, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation. Därmed kan trafiksystemet bidra till att skapa ökad social balans och en attraktivare stadsmiljö. Genom att vidareutveckla dagens trafiksystem kan även en miljömässigt hållbar utveckling få bättre förutsättningar. Trafiksystemets utformning – i dess helhet och i detaljer – har också stor betydelse för om staden upplevs som vacker och attraktiv.

ROBUSTA ÅTGÄRDER

- Skapa tryggare trafiksituation i bostadsmiljöerna
- Vidareutveckla Malmö som cykelstad
- Skapa effektivare lokal kollektivtrafik
- Sprid Citytunnelns effekter i Malmö

VÄGVALSFRÅGOR

- Tänk spårvagn – kör buss?
- Parkeringsstrategi – ökad eller minskad biltillgänglighet?
- Gräv ner Malmös huvudgator?

B. En starkare region!

Detta tema fokuserar på resorna till och från Malmö och därmed hur Malmö samspelar med regionen. Skånes flerkärniga Ortsstruktur kan sammanbindas genom bra kommunikationer. Genom att konsekvent bygga vidare på de möjligheter som ges av Öresundsbron och Citytunneln kan vi skapa en starkare region i Skåne och Öresundsregionen. Detta stödjer en robust sammanhängande arbetsmarknad – byggd på en långsiktigt hållbar trafikstruktur – där Malmö kan vidareutveckla sin roll som regionalt centrum på den svenska sidan Sundet.

ROBUSTA ÅTGÄRDER

- Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln
- Förtydliga det regionala engagemanget

VÄGVALSFRÅGOR

- Underlätta för snabbare öresundsintegration?
- Stationsnära förtätning eller spridd bebyggelse?

C. Effektivare transporter!

Detta tema fokuserar på att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet – för både människor och gods. Genom att utnyttja trafiksystemet effektivare kan den ständiga ökningen av trafikarbetet brytas för såväl individer som näringsliv samtidigt som en miljömässigt hållbar utveckling främjas. Trafikens miljöbelastning och behovet av nyinvesteringar i infrastruktur minskas. Med minskade kostnader för trängsel och onödiga transporter förbättras även näringslivets villkor. Inom modern trafikplanering pågår ett ”paradigmskifte” som innebär att man flyttar fokus från rörlighet till tillgänglighet. Den ständigt ökade rörligheten – främst med bil – har genom trängsel i storstäderna idag skapat minskande tillgänglighet!

ROBUSTA ÅTGÄRDER

- Skapa möjligheter för nya resvanor
- Gör transportsystemet intelligentare
- Effektivisera distributionen av varor

VÄGVALSFRÅGOR

- Stärk Malmö som godstransportnav?
- Tydligare styrning – effektivare trafiksystem?

Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!

Detta tema fokuserar dels på Malmöbornas resor inom staden och dels på trafiksystem-ets fysiska utformning och påverkan på staden. Det vill säga trafikåtgärder som medverkar till ökad social balans, en attraktiv stadsmiljö och en miljömässigt hållbar utveckling.

Skapa tryggare trafiksituation i bostadsmiljöerna

Trafiksystemet har en nyckelroll i att göra Malmö till en trygg och tillgänglig stad för alla dess invånare, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation. Skador p.g.a. olyckor i trafikmiljön kan förhindras om säkerheten förbättras med fysiska åtgärder, drift- och underhållsåtgärder i kombination med beteende- och attitydpåverkande åtgärder.

Ett viktigt verktyg i att skapa en trygg och säker stadsmiljö i Malmö är trafiksäkerhetsprogrammet. Gatukontoret kommer under 2003 att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram, utifrån en grundlig studie av beteenden, attityder och trafikskador i Malmö. I dialog med boende och verksamma ska insatsområden och målsättningar som strävar mot att uppfylla nollvisionen föreslås. Trafiksäkerhetsprogrammet ska sedan föreslå åtgärder, såväl ombyggnadsåtgärder som beteende- och attitydpåverkande åtgärder, för att klara de uppsatta målen. Arbetet samordnas med angränsande frågor som t.ex. hälsobefrämjande och brottsförebyggande arbete.

Den övergripande målsättningen är att skapa en stadsmiljö som är trygg och säker för boende och besökande samtidigt som den är attraktiv och estetiskt tilltalande.

Så går vi vidare

Fokus på bostadsmiljöerna. Trafiksäkerhetsprogrammet ska föreslå åtgärder som syftar att uppnå nollvisionens målsättningar om noll döda och noll skadade. Men det är också viktigt att genomföra åtgärder som syftar till att öka Malmöbornas trygghet och säkerhet i trafiken. Ett sådant sätt kan vara att skapa trygga och säkra boendemiljöer. Grupper som upplever otrygghet i bostadsmiljöerna är barn, föräldrar och äldre.



Vidareutveckla Malmö som cykelstad

Malmö är en stad med goda cykeltraditioner och bedöms ha en god potential att öka andelen cyklister. Klimat, topografi och stadens sammanhållna utbredning bidrar till detta. En tredjedel av Malmöborna cyklar till arbetet. Få stora städer kan visa upp liknande resultat. Men trots att Malmö har ett väl utvecklat cykelnät, är antalet olyckor idag alldeles för högt. De som inte brukar cykla anger – utöver olycksrisken – även bristen på underhåll, dåligt utformade cykelstråk och ofullständigt cykelnät.

År 1999 antogs ett cykelprogram för Malmö Stad. Med detta togs ett brett grepp på cykeltrafiken – inte bara infrastrukturinvesteringar behandlades. Till grund för åtgärderna fanns bl.a. följande policypunkter: sammanhållet cykelnät, attraktiva cykelvägar, trafiksäkert cykelvägnät, cykelparkering samt marknadsföring av cykeln som alternativt färdmedel. En förändrad förutsättning inför framtiden är att Citytunneln innebär att Malmö får ett flertal nya stationer och till dessa måste goda cykelförbindelser och cykelparkeringar säkras.

För att möta det ökade resbehovet med bibehållen säkerhet och tillgänglighet för Malmös cyklister måste ambitionsnivån höjas på investerings- och underhållssidan. Marknadsföring och attitydpåverkan kan ökas genom samverkan med kommunens andra trafikaktiviteter, t.ex. i skolor och mobilitetskontor.

Så går vi vidare

Bygg vidare på cykelprogrammet. Med cykelprogrammet finns en klar riktning för fortsatta satsningar på cykeltrafiken. Cykelprogrammet kompletteras dock med anledning av de nya stationer som etableras i samband med Citytunneln. Tekniska nämnden har gett Gatukontoret i uppdrag att påskynda genomförandet av cykelprogrammet.





Skapa effektivare lokal kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Malmö utgörs idag av stadsbussar, regionbussar och regional tågtrafik. Ungefär 80% av de kollektiva resorna i Malmö är lokala, och för dessa resor är stadsbussarna det helt dominerande färdmedlet. Stadsbussnätet i Malmö består av stomlinjer och expresslinjer. De förra täcker hela tätorten och trafikeras under större delen av dygnet. Expresslinjerna förstärker stomlinjerna under rusningstid. De flesta linjer trafikeras var 10:e minut.

Busstrafiken i Malmö brottas med framkomlighetsproblem, i synnerhet i centrum. De förväntade trafikökningarna i Malmö kommer att ytterligare förvärra situationen. Citytunneln och dess nya stationer förstärker ytterligare behovet av att se över och fastlägga busstrafikens huvudstråk.

Utöver bättre framkomlighet kan det finnas anledning att diskutera andra aspekter på busstrafiken i Malmö – det gäller t.ex. effektivare betalningssystem för resenärerna, bussens roll i stadsmiljön och kommunens former för beställning av kollektivtrafiken.

Så går vi vidare

Upprätta stomplan. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret tar tillsammans med Skånetrafiken fram en stomplan för kollektivtrafiken. Den skall fastlägga vilka stråk som under lång tid framöver skall vara huvudstråk för kollektivtrafiken i Malmö. Dessa stråk skall i ett första skede inte vara linjebundna. Syftet är att utpeka de överordnade kollektivtrafikstråken, precis som det redan gjorts för bil- och cykeltrafiken.

Idag blandas cykel- och busstrafik på Kalendegatan (figuren till vänster).

Kan en ny bussbro förbättra buss- och cykelförbindelserna mellan Malmö C och centrum? Se exempel i figuren till höger.



Sprid Citytunnelns effekter i Malmö

Citytunneln har stor betydelse för att vidareutveckla den regionala kollektivtrafiken i Skåne och över Öresund. Från att vara en ändstation blir Malmö en central knutpunkt i tågsystemet. Med Citytunneln och en vidareutveckling av trafiken på Kontinentalbanan blir Malmö en stad med många stationer.

Med Citytunneln följer ökad turtäthet på dagens linjer och nya förbindelser till t.ex. Trelleborg och Staffanstorps. I Malmö kan den ökade tågtrafiken och de nya stationerna även användas för lokalt resande mellan flera av Malmös stadsdelar. Utöver stationerna Malmö C samt kommande Triangeln och Hyllie, finns redan idag pågatågsstationerna Östervärn, Persborg och Oxie.

När Kontinentalbanan avlastats från dagens frekventa genomfartstrafik till Öresundsbron kan lokal tågtrafik utvecklas för att komma de boende och sysselsatta längs sträckan till gagn. Intressanta nya stationslägen är t.ex. Amiralsgatan/Rosengård och Fosie. Kring såväl existerande som nya stationslägen kan i många fall bebyggelse och stadsfunktioner förtätas och utvecklas.

Genom att sprida Citytunnelns möjligheter och effekter i Malmö kan flera stadsdelar – särskilt i östra Malmö – få ökad tillgänglighet och ökad attraktion.

Så går vi vidare

Förbered för ny trafikering och stadsutveckling. De tekniska och ekonomiska förutsättningarna för utökade trafikeringalternativ inom Malmö som följd av Citytunneln måste klarläggas. Parallellt genomförs fördjupade översiktsplaner för förtätning och stadsutveckling vid existerande och nya tänkbara stationslägen (se ovan). Uppdraget utförs av Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret i samarbete med Skånetrafiken.

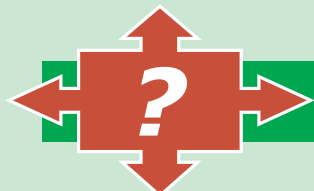


När Kontinentalbanan avlastats från dagens genomfartstrafik till Öresundsbron kan lokal tågtrafik utvecklas och nya stationer öppnas. I figuren ovan visas existerande, planerade och möjliga stationslägen. Cirkarna visar avstånden 500m och 1000m från stationerna.



Figuren ovan visar olika trafikeringalternativ:

- Pågatågstrafiken förlängs via Kontinentalbanan till Malmö C banhall (istället för att vända vid station Hyllie kör tågen då "ett halvt varv extra").
- En separat tågpendel körs mellan Malmö C banhall och station Hyllie, via Kontinentalbanan



Vägvalsfråga: Prioriterar! Profilerar!

Tänk spårvagn – kör buss?

När trängseln i trafiken ökar får bussarna allt sämre konkurrensvillkor. För en attraktiv kollektivtrafik krävs då att särskilda busskörfält anläggs eller – som ofta dyker upp i debatten – att spårvagn införs. Ett spårvägssystem kräver dock stora investeringar och kan medföra trafiksäkerhetsproblem.

Spårvagnens styrka är att den har fri väg, och spåren anläggs utan onödiga omvägar; spårvagnen går rakt fram i rondeller och har absolut prioritet i korsningar. Hållplatsfickor undviks och därmed finns plats för väl tilltagna väntutrymmen med realtidsinformation (information om nästa vagn). Ett spårvägssystem är med sin synlighet och stabilitet strukturskapande för staden på ett helt annat sätt än ett konventionellt bussystem. De fyra nyckelorden är snabbhet, enkelhet, attraktiva fordon och bra information.

Om man inte önskar anlägga ett spårvägssystem är ett alternativ att köra buss enligt devisen ”Tänk spårvagn – kör buss”. Med detta menas att kollektivtrafiken utgörs av bussar, men

att dessa planeras och trafikeras som om de vore spårvagnar. Detta innebär en etapp vidare från stomplanen; att körfält i huvudstråken reserveras för bussar, högsta prioritet ges i korsningar etc. I ett senare skede kan man eventuellt uppgradera till ett ”riktigt” spårvägssystem.

Ett exempel på en stad som tillämpar principen ”Tänk spårvagn – kör buss” är Jönköping. År 1996 infördes två linjer och 2001 ytterligare en. Resandet har ökat med över 10% och driftskostnaderna minskat. Nya, moderna spårvagnssystem finns i flera tyska och franska städer av Malmös storlek – t.ex. Saarbrücken, Karlsruhe och Strasbourg.

Så går vi vidare

Inför busskörfält. Tillsammans med Skånetrafiken utarbetar Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret förslag på lämpliga delar av kollektivtrafikstråken för införande av konceptet ”Tänk spårvagn – kör buss”.

Spårvagnens styrka är att den har fri väg, och spåren anläggs utan onödiga omvägar. Ett spårvägssystem kräver dock stora investeringar och kan medföra trafiksäkerhetsproblem.

Foto: P G Andersson



Ett exempel på en stad som tillämpar principen ”Tänk spårvagn – kör buss” är Jönköping. År 1996 infördes två linjer och 2001 ytterligare en. Resandet har ökat med över 10 % och driftskostnaderna minskat.

Foto: P G Andersson





Vägvalsfråga: Prioriterar! Profilerar!

Parkeringsstrategi – för ökad eller minskad biltillgänglighet?

Parkeringspolitiken är ett kraftfullt verktyg för påverkan av trafiken, och därmed också en – ofta kontroversiell – nyckelfråga i trafikplaneringen. Grovt förenklat står valet mellan att öka eller minska tillgängligheten för bilar.

Parkeringspolitiken har särskilt stor betydelse i stadens centrum där konkurrensen om utrymmet, handelns krav och trafikens miljöproblem är som störst. Accepteras framtida trafikökningar eller ej? Målet att stärka Malmös roll som regionalt centrum för sysselsättning och handel ställs mot en trygg och god miljö för malmöborna.

Med en parkeringsstrategi styrs i princip antalet parkeringsplatser och användningen av dessa genom prissättningen. Antal och prissättning kan varieras mellan parkeringens fyra huvudsakliga målgrupper:

- boendeparkering,
- besöksparkering vid handel och service,
- parkering vid arbetsplats.
- parkering för vidare resa – samåkning, buss eller tåg (så kallat Park & Ride).

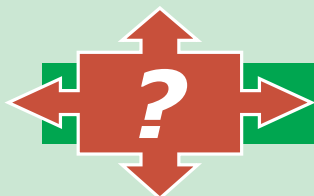
Malmö Stad arbetar med parkeringsfrågor bl.a. genom det kommunala parkeringsbolaget, genom parkeringsnormer och senast genom en lokaliseringsstudie för nya parkeringsplatser i centrum. När Malmö nu står inför kraftigt ökade resbehov är det nödvändigt att fastlägga en tydlig parkeringsstrategi för staden. Den största delen av parkeringsplatserna på tomtmark är privatägd, medan kommunen råder över gatumarken. Därför är ett samarbete med berörda parter en förutsättning för att åstadkomma en förändring.

Så går vi vidare

Fastlägg långsiktig parkeringsstrategi. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret tar i samråd med P-Malmö fram förslag till parkeringsstrategi för Malmö. Utifrån faktiska erfarenheter från andra städer kan mer objektiva slutsatser dras för Malmö. Vilka lösningsmodeller finns och vilka konsekvenser får det för boende, handel, verksamheter och miljö etc?

Bättre samordning. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret tar, tillsammans med P-Malmö, initiativ till bättre samordning mellan de aktörer som har starka intressen i parkeringspolitiken; privata och offentliga p-bolag, fastighetsägare, företrädare för handel och boende.





Vägvalsfråga: Prioriterar! Profilerar!

Gräv ner Malmös huvudgator?

Med den väntade befolknings- och sysselsättningsökningen kan trafiken i Malmö öka mycket kraftigt på 15-20 års sikt. Effekterna av detta ställs på sin spets när det gäller Malmös överordnade trafikstråk; ringvägar, infarter och huvudgator. Skall trafiksystemet byggas ut för att klara trafikökningen eller skall trafikdämpande åtgärder vidtas?

Mer trafik innebär ökad konkurrens om utrymmet på huvudgatorna och i förlängningen minskad framkomlighet om ingenting görs. Fler bilar, bussar och cyklar skall samsas om ett utrymme, som samtidigt skall tillgodose de behov som boende, handel och verksamheter längs sträckorna har. Vägkapacitet, barriäreffekter, miljö, säkerhet, estetik och parkering skall lösas.

Frågan är hur man skall prioritera i gaturummet och i korsningspunkter när en god tillgänglighet och god stadsmiljö skall säkras.

- Skall vägkapaciteten ökas eller trafikdämpande åtgärder vidtas på infarter och huvudgator? Var i så fall?
- Är tunnlar och planskilda korsningar (väg/väg, väg/gc) effektiva och hållbara lösningar? Kostnader, stadsmiljö, alternativ?
- Hur hanteras trafiksäkerheten på de överordnade trafikstråken?
- Hur hanteras trafikökningen på Malmös västra infarter – särskilt Lorensborgsgatan-Mariedalsvägen och Pildammsvägen?
- Skall man prioritera snabba kollektivtrafikstråk på bekostnad av biltillgänglighet? Var i så fall?
- Klarar huvudgatorna (vägkapacitet, miljökvalitetsnorm) de planerade utbyggnadsvolymer i olika stadsdelar – t.ex. Västra Hamnen – eller skall exploateringen minskas?

Inför de kommande trafikökningarna behöver en strategi för huvudvägnätet fastläggas.

Så går vi vidare

Fastlägg en plan för huvudvägnätet. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret utarbetar en trafikledsplan. Planen skall redovisa alternativa lösningar för huvudvägnätet – såväl inriktning för Malmö i dess helhet som för enskilda gatustråk. Planen föreslås att i likhet med översiktplanen aktualiseras vart fjärde år.



Är det dags att gräva ner Malmös huvudgator? Eller skall konceptet från Regementsgatan införas på fler ställen? Figuren visar tre exempel där tunnlar har diskuterats utifrån olika perspektiv:

- Lösa kapacitetsproblem vid infarten Stockholmsvägen-Hornsgatan.
- Sammanbinda citystråket som korsar Regementsgatan-Drottninggatan.
- Hantera stadsmiljön längs Lorensborgsgatan-Mariedalsvägen.

Tunnellösningen skall ställas mot investeringskostnader, gestaltning (särskilt kring ramper), konsekvenser för korsande trafik samt alternativ och långsiktigheten i lösningen. Vad händer om trafiken ökar ytterligare i Malmö? Skall fler gator grävas ner då?

En starkare region!

Detta tema fokuserar på resorna till och från Malmö och därmed hur Malmö samspelar med regionen. Det vill säga trafikåtgärder som medverkar till ett stärkt regionalt centrum, fler arbetstillfällen och miljömässigt hållbar utveckling.

Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln

När trängseln ökar på vägarna kan snabba regionaltågsförbindelser knyta ihop tätorter på ett effektivt sätt. Citytunneln innebär stora möjligheter att vidareutveckla regionaltågsförbindelserna så att restiderna minskas inom Skåne och över Öresund, inte minst beroende på de nya linjerna mot Lomma, Trelleborg och Staffanstorps.

En betydande del av trafiken kommer dock att även framgent ske med buss. Det gäller framförallt linjer mot Falsterbonäset, Lund och Bjärred/Löddeköpinge. Under senare år har framkomligheten försämrats efterhand som biltrafiken ökat i Malmö och på infartslederna. Med fortsatt ökning av vägtrafiken kommer situationen att ytterligare förvärras och kollektivtrafikens konkurrenskraft försämrats. Vilket ytterligare kommer att förvärra trängseln på vägarna.

Med Citytunneln öppnas möjligheter till nya kollektivtrafik-koncept. Med nya spår för persontågstrafik kan förbindelserna till t.ex. Falsterbonäset, Bjärred/Löddeköpinge och Dalby kraftigt förbättras.

För att restidsvinsterna med regionaltåg ska kunna realiseras fullt krävs att både resans startpunkt och målpunkt ligger nära tågstationerna, eller att det finns mycket goda möjligheter att kombinera tågresan med cykel, matarbusstrafik eller bil. Begrepp som ofta används är *Bike & Ride* och *Park & Ride*.

Så går vi vidare

Skapa nya spårförbindelser. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret utreder, tillsammans med Skånetrafiken och berörda grannkommuner, de tekniska, ekonomiska och planmässiga möjligheterna att införa nya spårförbindelser efter Citytunnelns öppnande.

Öka stationernas tillgänglighet. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret identifierar och åtgärdar brister i tillgänglighet till dagens och kommande stationer och andra kollektivtrafik-terminaler – särskilt från tyngre bostad- och arbetsplatsområden i Malmö. Ett motsvarande arbete bör även initieras i samarbete med Skånetrafiken, Region Skåne och berörda kommuner med stationer.

Förtydliga det regionala engagemanget

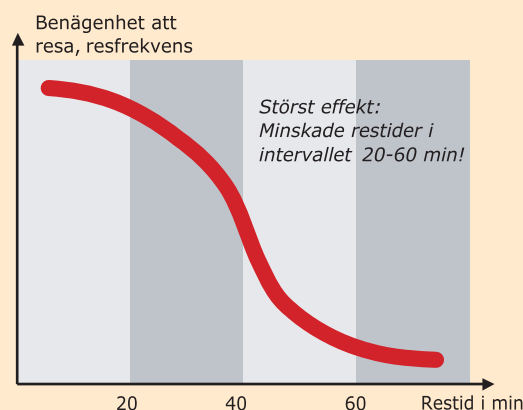
Malmö är en del av en region. Egentligen kan man tala om flera regionala nivåer; t.ex. sydvästra Skåne, hela Skåne, Öresundsregionen och till och med södra Östersjöområdet. Trafiken är en utmaning som inte tar hänsyn till administrativa gränser och därför en utmaning man måste lösa i samarbete med andra. Det kan gälla kollektivtrafik och motorvägar i den lokala pendlingsregionen, utvecklingsprojekt som Öresundsbron och Citytunneln eller hur man skall hantera transittrafik och trafikens miljöproblem.

Malmö Stad ingår i en rad mer eller mindre formella regionala nätverk och samarbeten. Den regionala utvecklingen innebär att trycket på medverkan ökar hela tiden.

Ett exempel på regionalt samarbete där Malmö har en aktiv roll är Milöre Centre™. Det är ett kunskapscenter för miljöanpassade transportsystem i Öresundsregionen och bildades i början av 2001. Bakom Milöre Centre™ står Malmö stad, Syd-kraft AB och Vägverket Region Skåne. Milöre Centre™ är resultatet av långvarigt samarbete mellan de ingående parterna. Erfarenheten av samarbetet är att man når längre tillsammans och nu går man vidare i Milöre Centre™ och utvidgar samarbetet till ett nätverk av deltagare från kommuner, företag, universitet, högskola och andra organisationer.

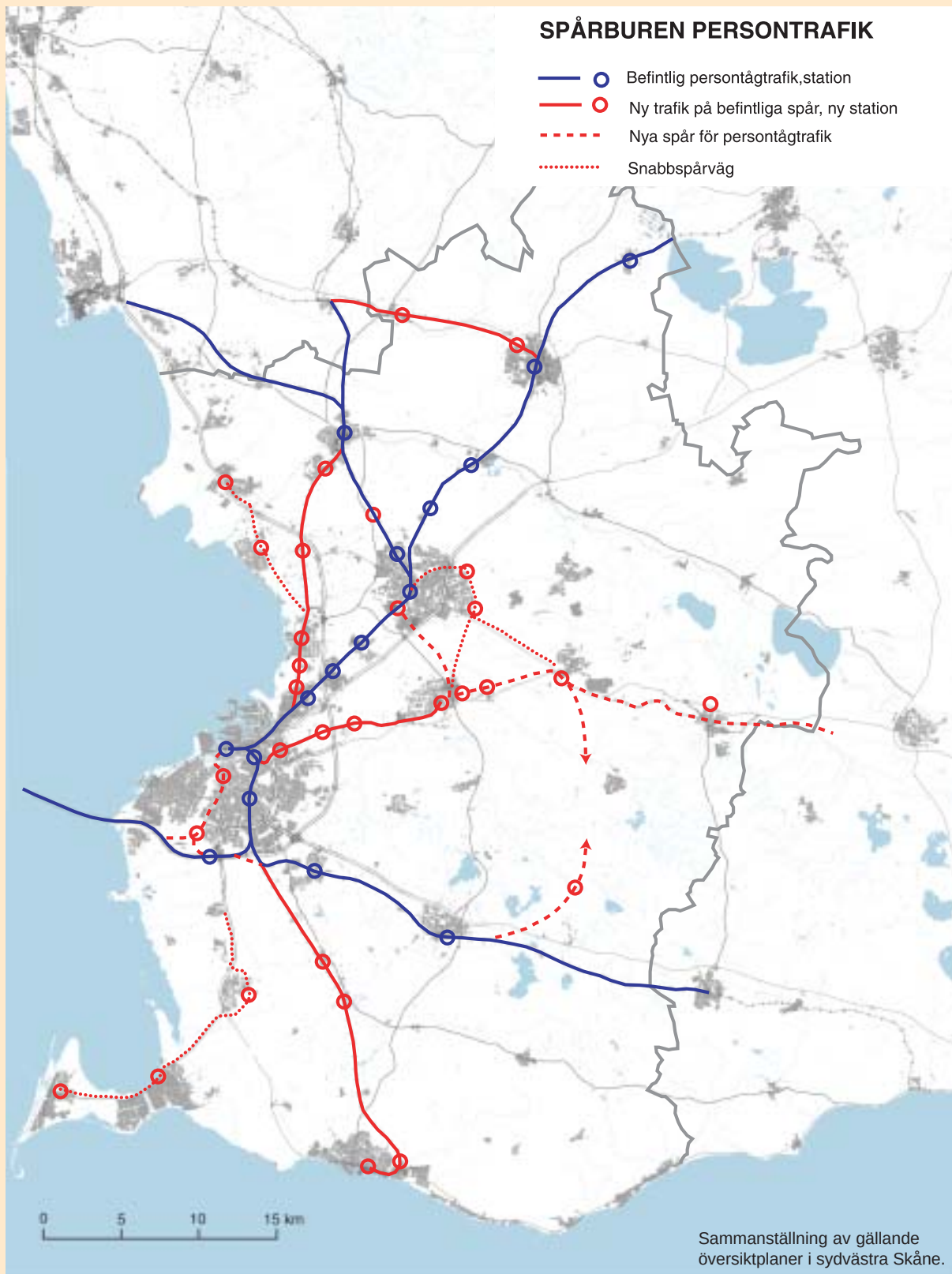
Så går vi vidare

Strategi för regionalt samarbete. Kommunen bör under ledning av Stadskontoret göra en översyn av pågående aktiviteter och ta fram en strategi för att säkra ett konsekvent agerande kring trafik, infrastruktur och planering på regional nivå.



Trafikinvesteringar som inte når ned till en restid på 60 minuter får mycket begränsade effekter på den dagliga pendlingen. Allra störst effekt får dock åtgärder som minskar restiden i intervallet 20-60 minuter.

B





Vägnätsval fråga
Prioriterar!
Profilerar!

Underlätta för snabbare öresundsintegration?

Med Öresundsbron har det skapats helt nya förutsättningar för en sammanhängande Öresundsregion. Att realisera möjligheterna till en fungerande integrerad region tar dock tid. Regler skall samordnas och vanor skall brytas hos individer, organisationer och näringsliv.

Ovanpå detta skall läggas att en kostnadsbarriär för öresundsintegration kvarstår; det är väsentligt dyrare att resa med såväl tåg som bil över Öresund, jämfört med motsvarande resa inom Skåne.

En kraftig sänkning av priserna för öresundsresor skulle ge bättre förutsättningar för en snabbare öresundsintegration. Man skall dock vara medveten om att en kraftig vägtrafikökning på Öresundsbron kommer att spå på de stora trafikökningar som kan väntas i västra Malmö på grund av de stora utbyggnaderna där.

Öresundstågspriserna fastställs gemensamt av Skånetrafiken och DSB. Vägavgifterna fastställs av Öresundsbrokonsortiet.

Så går vi vidare

Utred frågan. Stadskontoret och Stadsbyggnadskontoret initierar en analys av lokala och regionala effekter – positivt och negativt – av kraftigt sänkta broavgifter för bil och tåg. Studien genomförs med fördel i samarbete med andra myndigheter på båda sidor Öresund.



Vägnätsval fråga
Prioriterar!
Profilerar!

Stationsnära förtätning eller spridd bebyggelse?

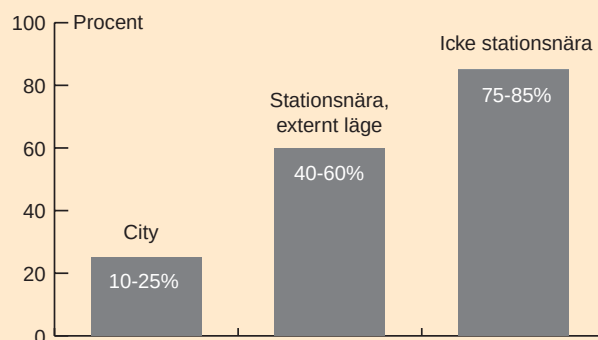
Snabba regiontågsförbindelser är en nyckel till att skapa större sammanhängande bostads- och arbetsmarknad – s.k. regionförstoring. För att optimera effekten av de regionala järnvägs-satsningarna måste emellertid tät bebyggelse och besöks-intensiva verksamheter koncentreras till de stationsnära områdena. Spridd och gles bebyggelse har motsatt effekt.

Studier har visat att de flesta är villiga att gå upp till ca 600 m från station till arbetsplats. Är sträckan längre väljer man ofta att ta bilen istället. I bostadsändan av resan är man villig att ta sig något längre till stationen – ofta har man sin cykel här.

Med Citytunneln och en vidareutveckling av trafiken på Kontinentalbanan blir Malmö en stad med många stationer. För att satsningen på regiontåg och nya stationer skall ge en kollektivtrafik som effektivt konkurrerar med biltrafiken, ställs stora krav på utbyggnadsstrategier, stadsomvandling och nyexploatering – såväl lokalt i Malmö som i regionen.

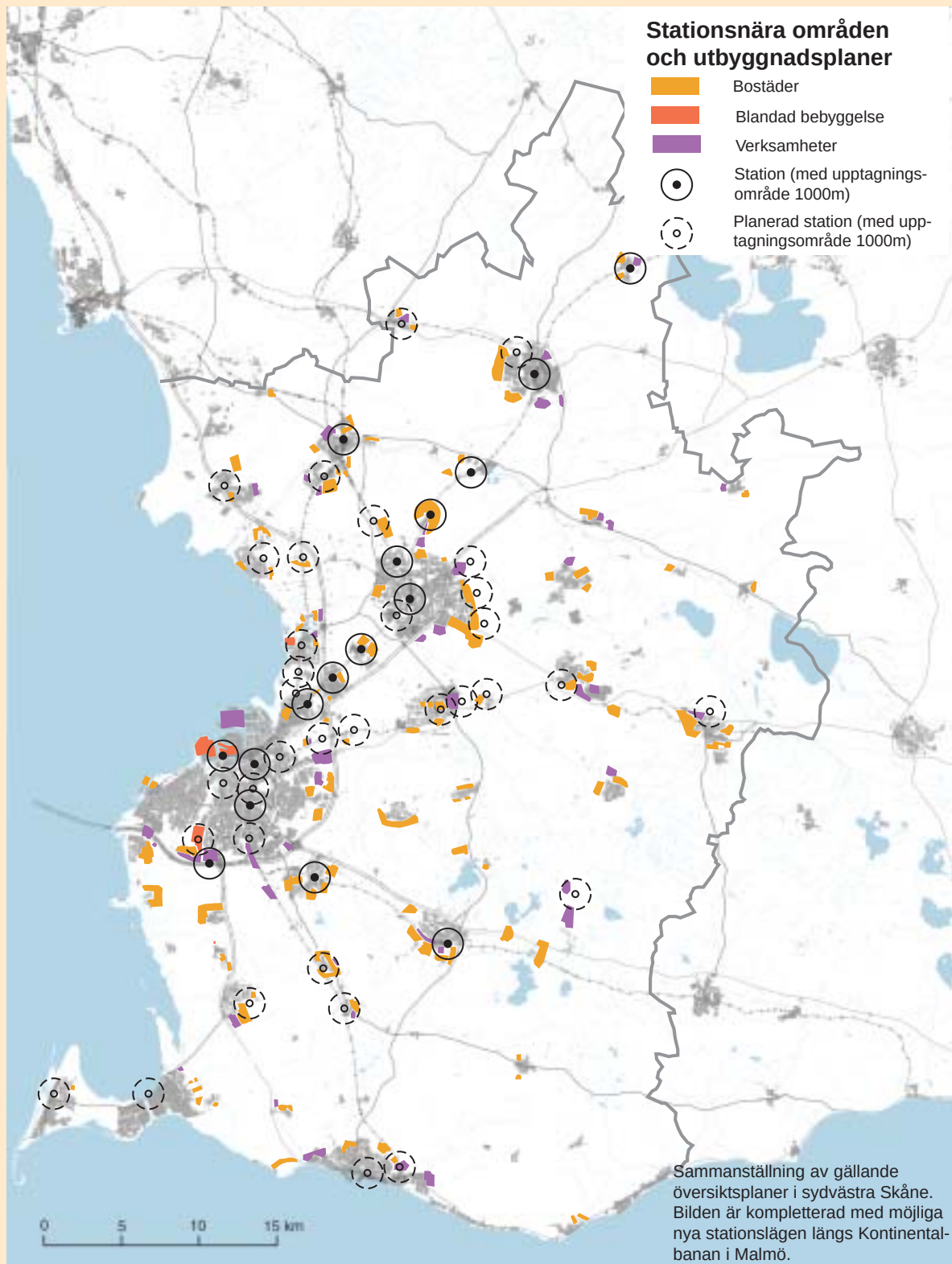
Så går vi vidare

Koncentrera Malmös utbyggnad. Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret styr fortsatt stadsomvandling och exploatering i Malmö så att den samordnas med existerande och framtida stationslägen. Förvaltningarna initierar även en regional diskussion kring ämnet.



Figuren visar bilanvändning till kontorsarbetsplatser i olika lägen i Köpenhamnsregionen (Forskningscentret Skov og Landskab, 2002).

B



Effektivare transporter!

Detta tema fokuserar på att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet – för både människor och gods. Det vill säga trafikåtgärder som medverkar till en miljömässigt hållbar utveckling, samt bättre villkor för näringslivet och minskat investeringsbehov.

Skapa möjligheter för nya resvanor

Förändrade resvanor kan motverka ökade trafikproblem och minska behovet av ny infrastruktur. Att förändra våra vanor är ett långsiktigt arbete som handlar om att skapa konkurrenskraftiga alternativ för hela reskedjan från dörr till dörr och att aktivt arbeta för att förändra resvanor genom attityd- och beteendepåverkan (s.k. mobility management). Genom att kommunen skapar möjligheter för nya resvanor, kan det vanliga sambandet mellan tillväxt av befolkning och sysselsättning och trafiktillväxt brytas.

För att nå ett miljöanpassat transportsystem behövs en strategi och ett åtgärdsprogram (s.k. MaTs arbete). Alternativa drivmedel och fordon, video- och telefonkonferenser, distansarbete, bilpooler, samåkning, samdistribution, attraktiv kollektivtrafik och attraktiva cykelbanor är några av alternativen som måste vidareutvecklas. Det kommer att vara viktigt att marknadsföra alternativen och påverka attityder och beteende för att nå önskad genomslagskraft och förändrade resvanor. Att på olika sätt samarbeta med, och engagera olika aktörer – privata, offentliga, politiker, tjänstemän och allmänhet – är en viktig framgångsfaktor. Flera svenska städer har genomfört ett MaTs-arbete, med LundaMaTs som det kanske mest kända.

Gatukontoret driver sedan något år tillbaka ett aktivt arbete för att påverka attityder och beteenden för att förändra resvanor till att bli mer miljöanpassade. Ett pilotprojekt drivs i Västra hamnen och via information, utbildning och rådgivning får boende och företag i Västra hamnen hjälp att miljöanpassa sina transporter. Arbetet med mobility management har nu utvidgats till hela Malmö och kommer att ha stor betydelse för att miljöanpassa transportsystemet.

Så går vi vidare

Strategi och åtgärdsprogram, fortsatt beteendepåverkan.

En strategi och ett åtgärdsprogram för ett miljöanpassat transportsystem tas fram. System och former för resande måste utvecklas så att konkurrenskraftiga alternativ för hela reskedjan från dörr till dörr skapas. Gatukontoret fortsätter att aktivt arbeta med beteendepåverkan genom s.k. mobility management.

Gör transportsystemet intelligentare

”Intelligenta transportsystem” (ITS) handlar om att använda informationsteknologin (IT) i trafiken för att skapa ett trafiksäkrare, miljövänligare och effektivare transportsystem. Trafikanterna kan få bättre information och därmed känna en större trygghet i trafiken. Transportföretag kan bli effektivare och infrastrukturen för transporter kan utnyttjas effektivare.

ITS är en blandning olika IT-tillämpningar som t.ex. kollektivtrafikinformation, trafikledning, trafikstyrning, trafikantinformation, godstransporthantering och ledning, elektroniska betalsystem i trafiken, förarstöd etc. Fordonet, vägen och trafikanten blir allt mer sammanlänkade med informationsteknik. Olika organisationer och aktörer inom trafiken måste samverka för att den fulla potentialen hos ITS skall komma trafiken till del.

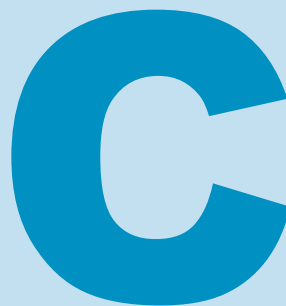
Konkreta resultat som kan uppnås genom ITS är bl.a. bättre hastighetsanpassning efter rådande trafiksituation (hastighets- och avståndshållning vid tät trafik, dimma), minskat antal upphinnandeolyckor, bättre framkomlighet i rusningstrafik, bättre information vid oförutsedda händelser (väder, olyckor etc.), information om olika resmöjligheter för funktionshindrade, ökad integration mellan transportslag, effektivare kollektivtrafik, samt bättre statistikinsamling kring trafiken.

Så går vi vidare

Upprätta en ITS-plan. Gatukontoret utarbetar en ITS-plan.

En viktig del av arbetet med att ta fram en ITS-plan är att gemensamt försöka formulera de behov som finns. Dessa behov skall svara på frågor som varför man skall införa ITS, vad det finns för skäl för detta och vad man vill uppnå med ITS.





Effektivisera distributionen av varor

Den tunga trafiken i Malmös centrala delar består till stor del av intern distributionstrafik med mål i Malmö. Ett stort antal varuleverantörer distribuerar på egen hand varor till mottagarenheterna. Det finns ingen samordning mellan olika leverantörer. Detta leder till stora effektivitetsförluster.

För att reducera antalet distributionsfordon och deras sammanlagda körsträckor har idén om samordnad varudistribution vuxit fram. Vid en gemensam och lättillgänglig distributionscentral i stadens utkant skulle gods med gemensam slutdestination samlas, exempelvis företag och skolor. Från distributionscentralen körs sedan en samordnad transport med gods till slutdestinationen. För att utnyttja lastbilens fulla kapacitet kan turer planeras så att flera slutdestinationer betjänas på samma tur.

Med detta system minimeras körsträckorna och miljövänliga fordon som el- eller gasdrivna lastbilar kan användas för den lokala distributionen. Målet är att systemet med samordnad distributionstrafik skall betala sig självt genom minskat antal transporter samt ökad möjlighet att handla upp den lokala distributionen separat. Samordnad varudistribution är också starkt kopplat till elektronisk handel både för privatpersoner och företag/offentliga förvaltningar. Genom att handla varor med hjälp av datorn via Internet hos en distributionscentral kan sedan leverans ske till hemmet eller företaget.

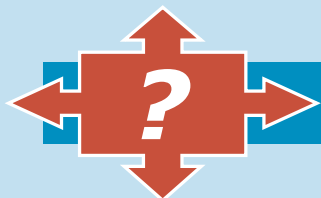
Malmö Stad bedriver ett projekt för samordnad varudistribution som kallas IDIOMA (Innovativ intermodal distribution i tätortsmiljö). Projektet har pågått sedan våren 2001 och började som ett EU-projekt. I dagsläget omfattar projektet stadsdelsförvaltningarna Centrum, Kirseberg och Husie. Totalt omfattas 185 mottagarenheter (skolor, dagis etc.) vilka får samordnade leveranser från totalt 10 leverantörer. Målsättningen är att hela Malmö Stads samtliga leveranser skall involveras i projektet på sikt och att på så vis uppnå större skalfördelar i projektet.

Så går vi vidare

Utvidga IDIOMA-projektet. Projektet kan vidareutvecklas, framför allt på följande områden:

- Fler leverantörer.
- Fler stadsdelar och andra förvaltningar. I dagsläget är det Kirseberg som är försöksstadsdel med två nya stadsdelar, Centrum och Husie, på väg in i projektet.
- Andra mottagare. På sikt kan konceptet växa utanför de kommunalt drivna verksamheterna.





Vägvalsfråga: *Prioriterar! Profilerar!*

Stärk Malmö som godstransportnav?

Malmö har sedan lång tid tillbaka haft en betydande roll i det regionala och nationella transportnätverket. Den fasta förbindelsen över Öresund och CM-Port – sammanslagningen av Malmös och Köpenhamns hamnar – har ytterligare förstärkt detta. Godstransporterna innebär både för- och nackdelar. Trafiken påverkar miljön men bidrar också till sysselsättning och ekonomisk utveckling i hamnarna och andra omlastningspunkter. Denna hantering av gods är samtidigt väldigt ytkrävande verksamheter. Ett aktuellt exempel är Toyotas nya anläggning för import av bilar i Mellersta Hamnen.

Det centrala läget i Öresundsregionen och läget på den skandinaviska halvöns sydspets gör att Malmö kommer att förbli en viktig nod i transportnätverket även på längre sikt. Den fortsatta öresundsintegrationen leder till omlokaliseringar av verksamheter och möjligheter till ökad specialisering inom flera branscher. Malmö kan därmed komma att bli omlastningscentrum för trafik mellan Europa och Skandinavien.

En intressant frågeställning inför framtiden är hur mycket resurser Malmö skall satsa på att vara ett logistikcenter för Öresundsregionen. Är det andra utvecklingsvägar som bättre tar hand om framtidens möjligheter? Skall man nöja sig med att vara ett regionalt godstransportnav eller är ambitionen att spela en internationell roll?

Strukturförändringar inom näringslivet har medfört att godstransporter med lastbil ökat mycket kraftigt, på bekostnad av järnvägstrafik och sjöfart, de senaste decennierna. Detta är en utveckling som riskerar att fortsätta, med ökande miljö-, trängsel och trafiksäkerhetsproblem som följd.

Godstrafiken på järnväg går idag till och från hamnen, Malmö godsbangård och Kontinentalbanan. Citytunneln byggs enbart för persontrafik. Godstrafiken genom Malmö kommer således att tills vidare att ledas via Kontinentalbanan. Denna järnväg passerar tätbefolkade bostadsområden.

En omfattande upprustning av Kontinentalbanan genomfördes i samband med öresundsbrobygget. Godstrafiken innebär

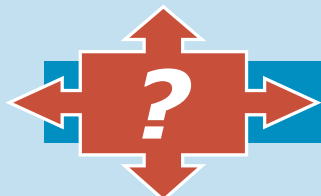
kvarstående störningar och olycksrisker för de boende längs Kontinentalbanan. Därför bör godstrafiken på längre sikt ledas utanför tätorten – på en yttre godsbanan – och därmed frigöra Kontinentalbanan för persontrafik.

Så går vi vidare

Fastlägg etableringsstrategi för verksamheter med intensiv godstrafik. Den pågående strukturförändringen av godstransportbranschen i Öresundsregionen kan leda till stort etableringsintresse för Malmö. Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Gatukontoret bör därför fastlägga en etableringsstrategi för verksamheter med intensiv godstrafik. Syftet är att utpeka de områden i staden som är lämpliga för ytkrävande verksamheter, mycket godstrafik och som möjliggör transporter med järnväg och sjöfart. Även en regional diskussion bör initieras.

Etablera ett logistikcentrum i Norra Hamnen. I Norra Hamnen finns möjligheter att etablera ett logistikcentrum med goda anslutningar till sjöfart och de nationella väg- och järnvägsnäten. Fastighetskontoret för just nu diskussioner med CM-Port och andra intressenter om en sådan etablering. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret stödjer detta arbete genom att säkra goda anslutningar samt att lösa plan- och naturintressen.

Verka för en yttre godsbanan. Malmö skall fortsätta att tillsammans med grannkommunerna och region Skåne verka för en godsbanan utanför tätorterna i regionen. Reservatet i Översiktsplan 2000 för en yttre godsbanan längs Yttre Ringvägen skall vidmakthållas.



Tydligare styrning – effektivare trafiksystem?

I princip kan man tala om tre metoder; miljözoner, tidszoner och vägavgifter.

Miljözonen för tunga fordon infördes i Malmö år 1996. Syftet var att minska luftföroreningarna i gaturummet. Miljözonen avsåg även att minska bullerstörningarna från tunga fordon. Införandet av miljözonen ledde till en renare miljö, men också till en ökad miljödiskussion och ett normsättande av de tunga fordonens reningsgrad.



Tidszoner finns ej idag, men kan utnyttjas för att reglera var och när vissa fordonstyper får framföras. Ett exempel kunde vara att lastbilar bara skulle få köra i city innanför broarna på vardagar mellan kl 9 och 11. Med detta skulle man dels uppnå bättre stadsmiljö på övriga tider samt stimulera till effektivare varudistribution.

Vägavgifter har ofta flera syften. Trafiksystemen är idag i princip byggda för att klara rusningstrafikens toppar. Det innebär att trafiksystemet har överkapacitet större delen av dygnet. Med vägavgifter kan trafiken spridas mer över tiden och trängsel minskas. Därmed minskar också samhällets kostnader för försenade transporter och nyinvesteringar i vägsystemet kan skjutas på framtiden. Vägavgifterna syftar ofta också till att förmå individer och transportörer till att använda alternativa färdmedel och färdvägar. Slutligen används vägavgifterna ibland till att finansiera förbättringar i trafiksystemet, t.ex. bättre kollektivtrafik.

Utvidga miljözonen. För att ytterligare nedbringa luftföroreningarna i staden samt för att eftersträva att staden skall klara miljökvalitetsnormerna kan miljözonen förutom att utvidgas även omfatta andra fordonskategorier. Gatukontoret administrerar dagens miljözon.

Utred tidszoner. Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen analyserar för- och nackdelar med att införa tidszoner i Malmö.

Följ utvecklingen av vägavgiftssystem. I flera skandinaviska städer testas olika system för vägavgifter. Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen följer utvecklingen.

Trafiksystemet, staden och regionen är delar av samma helhet. Malmös och regionens utveckling påverkar trafiksystemet och dess förutsättningar. Det omvända gäller också – med Öresundsbron och Citytunneln som aktuella och tydliga exempel.

En målmedveten strategi för trafiksystemet bidrar till att skapa framtidens Malmö. Här utpekas robusta trafikåtgärder som stödjer de fem överordnade målen som anges i Översiktsplan 2000. Samtidigt identifieras vägvalsfrågor som kan medföra målkonflikter. Med de robusta åtgärderna och beslut kring vägvalsfrågorna får Malmö en tydlig trafikstrategi.

