

Delrapport 2



malmös trafiksystem

igår, idag och imorgon?

TRAFIKSTRATEGI FÖR MALMÖ
samrådsförslag december 2002

Förord	5
1 Malmös trafiksystem igår och idag	7
Ekonomiskt perspektiv	8
Socialt perspektiv	10
Miljömässigt perspektiv	12
Fysiskt/rumsligt perspektiv	14
2 Scenarier: Trafiken i Malmös framtid	17
Trafikscenarier för år 2018	18
Scenario 1: Ett grönt Malmö	22
Scenario 2: Upplevelsestaden Malmö	24
Scenario 3: Ett Malmö präglad av industriell logik	26
Scenario 4: Det nya svenska tillväxtcentrat Malmö	28
3 Konsekvensbeskrivning	31

Trafikstrategi för Malmö

Malmö trafiksystäm igår, idag och imorgon

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 Fryklander, Stadsbyggnadskontoret
Stellan Westerberg, Stadsbyggnadskontoret
Nils Haraldson, Gatukontoret
Camilla Dahlström-Morland, Gatukontoret
Anders Nilsson, Gatukontoret
Anita Wallin, Fastighetskontoret
Hampus Trellid, Fastighetskontoret
Christian Röder, Miljöförvaltningen
Helene Fritiofsson, Miljöförvaltningen

Layout

Kristina Metz

Fotografier

Jan-Erik Andersson

Information om Trafikstrategi för Malmö

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

Förord

Bakgrund till trafikstrategi för Malmö

Trafikstrategi för Malmö – som redovisas i delrapport 1 – har utarbetats på uppdrag av Kommunstyrelsen. Den innebär en vidareutveckling av översiktsplan 2000 vad avser de mer långsiktiga och strategiska trafikfrågorna.

Denna delrapport 2 är ett resultat av den projektprocess som ledde fram till trafikstrategin. Rapporten innehåller tre delar som är viktiga för att få en djupare förståelse av trafiksystemets roll i Malmö:

Malmös trafiksystem igår och idag

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.

Kapitel 1 i denna rapport ger en översiktlig bild av detta samband i ett historiskt perspektiv – ekonomiskt, socialt, miljömässigt och fysiskt.

Scenarier: Trafiken i Malmös framtid

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 de fyra scenarierna i kapitel 2 är att provocera och stimulera till diskussion om trafiksystemets roll i Malmös framtid! Scenarierna har i projektprocessen bl a använts för att nå fram till uppdelningen mellan robusta åtgärder och vägvalsfrågor som görs i delrapport 1.

Konsekvensbeskrivning

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 kapitel 3.

Jan-Olof Jönsson
Översiktsplanechef

Klas Nydahl
Gatuchef

Johan Emanuelson
Projektledare

➤ Malmös trafiksystem igår och idag



Ekonomiskt perspektiv

Med tåget och senare bilen har trafiksystemet medverkat till att radikalt förändra vårt samhälle. Malmö är idag en del av ett mycket stort fysiskt och ekonomiskt nätverk. Kunskapssamhällets globala ekonomi ställer nya krav på kommunikationer och regional utveckling.

Ekonomi driver trafiken

De viktigaste drivkrafterna bakom transporternas utveckling är befolkningsförändringar och den allmänna ekonomiska utvecklingen med åtföljande förändringar i näringslivets struktur, utrikeshandeln, bilägande, fritidsresande m.m.

Sambandet mellan samhälls-ekonomins och godstransporternas utveckling framgår om man jämför bruttonationalproduktens (BNP) utveckling med utvecklingen av godstransporten. Under senare år har transportarbetet ökat snabbare än BNP. Förklaringen är att tjänstesektorn numera spelar en större roll i BNP-utvecklingen och att enskilda branscher avviker från den allmänna konjunkturen. Varuproduktionen speglar inte ensam den ekonomiska utvecklingen på samma sätt som tidigare.

Malmö är i en transportkorridor

I svenskt perspektiv har företagen i Skåne och Malmö ett lägesmässigt försprång på de viktigaste exportmarknaderna i Väst-europa. Regionens nära anknäring till Danmark, de nordtyska och baltiska områdena samt dess funktion som brygga mellan Skandinavien och kontinenten ger goda betingelser för ett varierat näringsliv.

Sveriges utrikeshandel har de senaste 25 åren ökat med ca 35% mätt i vikt. Varuvärdena har ökat ännu mer. Flera av de viktigaste transportkorridorerna passerar genom Skåne. De skånska hamnarna är relativt stora vid en jämförelse med andra hamnar kring Östersjön. Godsflödena väntas öka. Den största delen

av transporterna genom Skåne sker i nord-sydlig riktning. Genom den stora potential som finns för ökad handel med östra Europa, och kanske också de nya fasta förbindelserna, kan de öst-västliga genomgående transporterna förväntas bli viktigare.

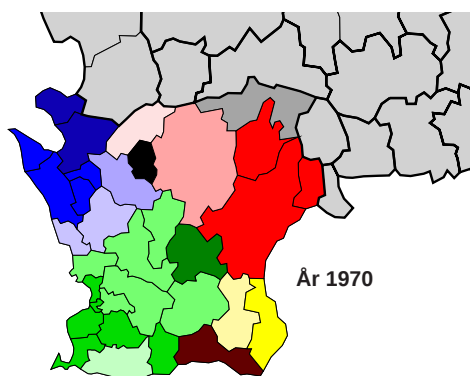
*Tillgång till kompetent arbetskraft allt viktigare för näringslivet.
Ekonomisk tillväxt och vidgade arbetsmarknader ger mer trafik.
Det nya Europa innebär nya möjligheter för Malmö – och mer trafik.*

Det pågår flera utvecklingsprojekt där skånska intressenter samarbetar med grannregionerna i Polen, Tyskland och Danmark. De handlar om effektivare och mera miljö-vänliga godstransporter, tillgänglighet, flygtrafikförsörjning kring södra Östersjön m.m.

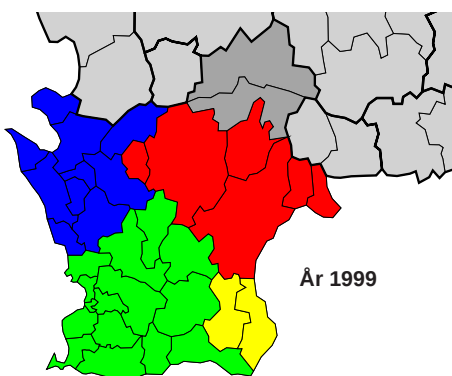
Från industristad till kunskapsstad

Malmö var länge en av Sveriges mest betydande industristäder. Här fanns omfattande byggmaterial-, textil- och livsmedelsindustri, betydande varvsverksamhet och annan tung verkstadsindustri. Dessa industrigrenar är numera kraftigt reducerade eller nedlagda. Malmö har istället övergått till att bli ett regionalt centrum för handel, service, tjänster, administration, utbildning och produktion.

Partihandeln är omfattande och har fler sysselsatta än detaljhandeln. Industrin domineras av verkstadsindustri, men även grafisk industri och livsmedelsindustri. Även transport och kommunikation är viktiga näringsgrenar. De stora tillväxtbranscherna senaste decenniet har varit IT, telekommunikation och datakonsultverksamhet. Enbart under 1999 tillkom 700 nya arbetstillfällen inom IT-sektorn i Malmö. Det skedde även en fördubbling av antalet "egenföretagare" under 90-talet.



År 1970



År 1999



Antalet lokala arbetsmarknader (LA) i Skåne har minskat från 16 år 1970 till 5 år 1999. Ur "Regionförstoring i ett skånskt perspektiv", Region Skåne, 2001.

Vi har gått från ett industrisamhälle till ett service- och kunskapssamhälle, där företagens efterfrågan på högt utbildad och specialiserad arbetskraft ökar.

Med bilismen följde ökad arbetspendling

Den genomsnittliga restiden mellan bostad och arbete för boende i Malmö är 26 minuter, vilket motsvarar landsgenomsnittet. Vår användning av tid för vardagens resor har varit stabil sedan slutet på 70-talet, runt 80 minuter per person och dygn. Däremot färdas vi betydligt längre sträckor tack vare bättre transportmöjligheter.

Ökad arbetspendling över kommungränserna möjliggjordes av massbilismen och den kraftiga utbyggnaden av vägnätet under de senaste årtiondena. Detta har lett till att en långtgående regionförstoring – det vill säga vidgning av arbetsmarknaderna – ägt rum i vårt land. Statistik från SCB visar att antalet lokala arbetsmarknadsregioner i Sverige nästan har halverats sedan 1970.

I Skåne har antalet lokala arbetsmarknader sjunkit från 16 till fem sedan 1970. Detta kan man även se på utvecklingen av pendlingstrafiken till och från Malmö vilken har ökat kraftigt sedan dess.

Vidgade arbetsmarknader är starkt kopplad till behovet av ekonomisk specialisering. Historiskt sett har ökad specialisering och arbetsdelning alltid varit en grundläggande förutsättning för tillväxt.

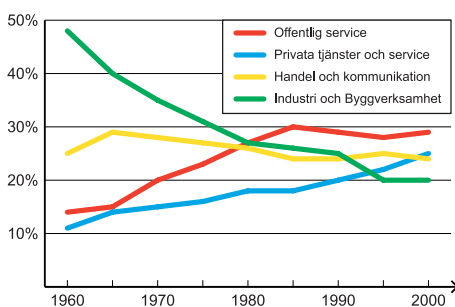
Malmö är en del av en region

Malmö-Lund-området spelar en viktig roll både i ett nationellt och regionalt perspektiv. Malmö måste i sammanhanget axla rollen som en samlande kraft och tillväxtmotor i Sydsverige. I samspel med övriga aktörer skall Malmö säkerställa en positiv ekonomisk, social och miljömässig utveckling i hela Sydsverige.

I dagens kunskapsbaserade samhälle gör företagen nya prioriteringar när de väljer etableringsort, bl.a. tillgången till kommunikationer, kunnig arbetskraft och bra boende miljöer. Regionernas attraktionskraft avgör numera var utveckling av nya produkter och lokalisering av produktion kommer att äga rum. Detta innebär bland annat att markbehovet inte alltid är den avgörande faktorn vid lokalisering.

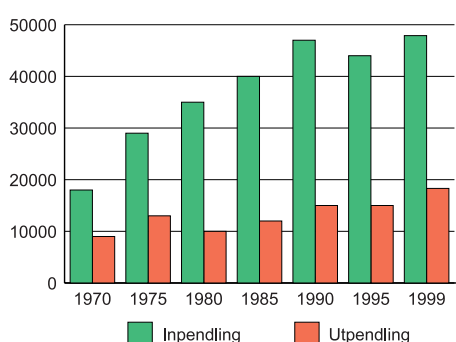
Enligt rapporten *Starka regioner* utgiven av NUTEK är det inte bara regionens allmänna attraktionskraft som ökat i betydelse. Den teknologiska och ekonomiska utvecklingen har också lett till att regionens invånarantal och antalet förvärvsarbetare åter spelar en större roll för den regionala utvecklingen. En viktig orsak till detta är att antalet näringsgrenar beror på antalet invånare i regionen. Det vill säga ju större befolkning en region har desto bättre är i allmänhet förutsättningarna för ett diversifierat näringsliv. Regionen blir därmed robustare och klarar lättare tillfälliga kriser.

Näringslivets utveckling 1960--2000

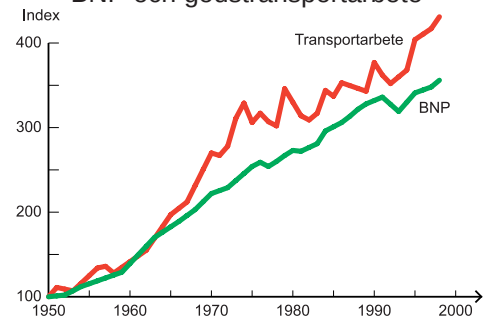


Andel sysselsatta i Malmö år 1960-2000 efter näringsgren.

Pendling till och från Malmö



BNP och godstransportarbete



Jämförelse mellan bruttonationalproduktens utveckling och godstransporternas utveckling.

Socialt perspektiv

Hur vi reser och varför beror i stor utsträckning på var bostäder, arbetsplatser, service och fritidsutbud är lokaliserade och trafiksystemets utformning. Men även sociala faktorer påverkar rörligheten och val av transportmedel.

Sociala skillnader i resandet

Resvanorna skiljer sig mellan könen – män är t.ex. bilförare betydligt oftare än kvinnor. Män reser också längre sträcka i bil än kvinnor. Könsskillnader finns även i vilka ärenden som män och kvinnor reser.

Tjänsteresor är vanligare hos män än hos kvinnor, medan kvinnor gör fler resor i serviceärenden, speciellt när det gäller barntillsyn, och inköpsärenden.

Hur långt vi normalt reser under dagen varierar i hög grad med inkomsten. Exempelvis utgörs en stor del av höginkomsttagarens dagliga reslängd av långa tjänsteresor.

Ensamstående personers resmönster beror i hög grad på om de har barn eller ej. Ensamstående med barn reser kortare sträckor per person och dag än de utan barn.

Vi reser allt mer och längre

Under 1900-talet har det skett en kraftigt ökad rörlighet i Sverige och i flertalet andra i-länder. Vi reser idag i genomsnitt drygt 4 mil om dagen jämfört med bara några kilometer i början av 1900-talet.

Människors värderingar vad gäller ”det goda livet” – hur och var man bor, arbetar och tillbringar sin lediga tid styr till stor del vår vardagliga rörlighet och behovet av transporter. Rörligheten har skapat radikalt andra möjligheter för människor att bo, arbeta och organisera sina liv, inte minst på fritiden. Fritidsresorna står faktiskt för nästan hälften av alla resor.

Resvanor beror på inkomst, kön och ålder.

Hälften av alla resor är fritidsresor.

Mer än 30% av Malmöborna cyklar till arbetet.

Kollektivtrafikresandet har ökat regionalt, men minskat lokalt.

Även dagens samhälle som präglas av högt tempo och en upplevd knapphet av tid påverkar hushållens resandestilar. Det starkaste och mest använda argumentet för hushållen att använda bilen är att man sparar tid.

Det ökade kravet på rörlighet har medfört att antalet bilar ökat kraftigt med åren. Detta har lett till en ”ond cirkel” med ständigt ökat trafikflöde som följd.

Ett exempel är att många föräldrar skjutsar sina barn till och från fritidsaktiviteter, skola och lekkamrater på grund av att de tycker att trafiken är så hård, intensiv och farlig att barnen inte bör vistas i den miljön. Ett annat exempel är att etableringen av stormarknader, vanligen lokaliserade i stadens periferi, har lett till att en större andel av dagligvaruinköpsresorna sker med bil.

Malmöbon tar idag helst bilen eller cykeln

Bilen är idag det vanligaste transportmedlet, oavsett ärende. Bilen används vid mer än hälften av alla resor. Det näst vanligaste transportmedlet är cykel, därefter kommer buss och till sist transporterar man sig till fots.

Den höga cykelandelen i Malmö jämfört med övriga storstäder i Sverige beror sannolikt på ett mildt klimat, utbyggt cykelnät och korta avstånd.

De senaste 20 åren har kollektivtrafikresandet förändrats kraftigt. Resandet med stadsbussarna i Malmö har ungefär halverats, medan regionaltågsresandet (Pågatåg, Kustpilen och



Inkomstnivå, kön och ålder påverkar vårt val av färdmedel. Stadsbussarna används främst av ungdomar, äldre och låginkomsttagare.

Öresundståg) mer än fyrdubblats. Resandet med regionbussar har legat relativt konstant. Totalt sett har kollektivtrafikresandet i Skåne minskat med cirka 10%, främst p.g.a. minskat resande med Malmös stadsbussar. Eftersom biltrafiken har ökat under perioden har dock *andelen* kollektivtrafikresor minskat mer än så och Malmö är nu nere på en nivå som är betydligt lägre än övriga storstäder i Sverige.

Det förändrade resandet med kollektivtrafiken återspeglar den regionala utvecklingen med vidgade arbetsmarknader i kombination med trafiksystemets utveckling – hög tillgänglighet för bilisten och satsningar på regional kollektivtrafik. Andra orsaker kan vara ett ökat intresse för att cykla, milda vintrar och de kraftiga höjningarna av biljettpriset 1993.

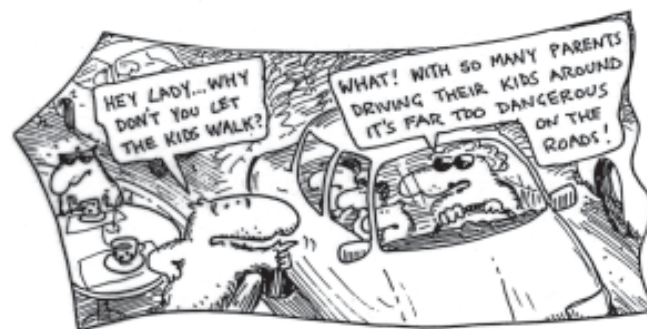
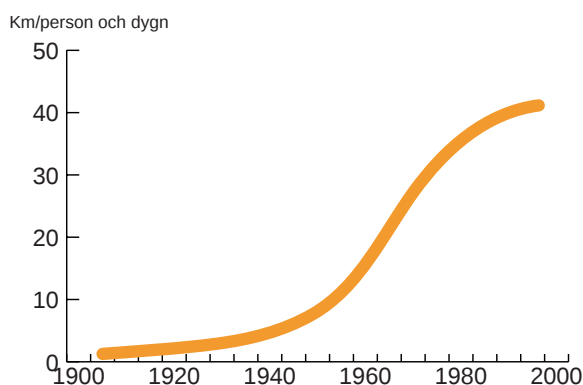
Från 80 000 till 260 000 malmöbor

Sedan början av 1900-talet har befolkningen i Malmö ökat från cirka 80 000 till cirka 263 000.

En kraftig befolkningstillväxt under 1950- och 1960-talet ändrades under 1970-talet, då ungefär 35 000 personer, däribland många inkomststarka familjer, flyttade ut till grannkommunerna men behöll sina jobb i Malmö. Ett bilburet samhälle växte fram där både arbetspendling och den totala rörligheten ökade kraftigt. Samtidigt med utflyttningen skedde dock en inflyttning av oftast inkomstsvaga grupper, bl.a. invandrare.

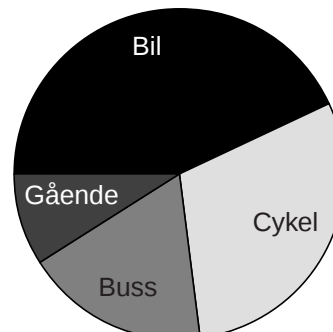
Under 1990-talet vände sedan trenden igen och Malmö fick åter en positiv befolkningsutveckling om än inte lika kraftig som under 1960-talet. Befolkningsökningen beror helt och hållet på inflyttning. Många av de nya malmöborna är ungdomar från sydvästra Skåne och människor som kommer från andra länder.

Genomsnittlig reslängd 1900-2000

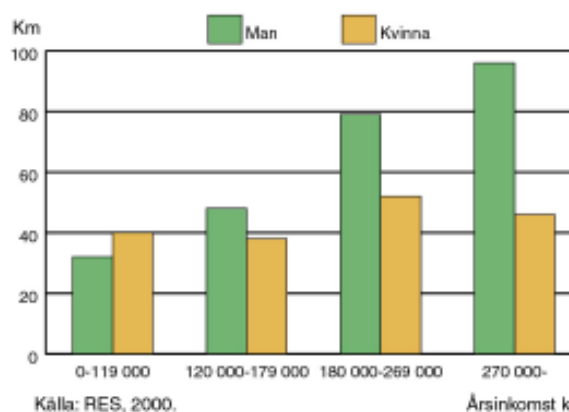


På 50-talet fanns det dubbelt så många barn som bilar, idag finns det tre gånger så många bilar som barn.

Färdsätt vid resor till/från arbete/skola inom Malmö



Daglig genomsnittlig reslängd för män och kvinnor i olika inkomstklasser



Miljömässigt perspektiv

Malmö är en trafikintensiv stad. Med mycket trafik följer en del negativa effekter, främst trafikolyckor, buller och avgaser. Även transporter med farligt gods och påverkan av olika väghållningsåtgärder är viktiga trafikmiljöfrågor. Trafiken är idag, tillsammans med jordbruket, vårt största miljöproblem.

Trafiken påverkar miljön

Allt pekar på att både personresandet och godstransporterna kommer att fortsätta att öka. För att vi ska kunna nå de utvecklingsmål som är beroende av och även leder till ökade transporter måste trafikens negativa påverkan på miljön bemästras.

På **lokal nivå** orsakar trafiken hälsoproblem i städerna på grund av avgaser och buller. Dessutom skadas och dödas många människor varje år i trafiken.

På **regional nivå** är trafiken en av de största källorna till miljöproblem för mark, vatten och vegetation genom nedfall av försurande ämnen.

På **global nivå** bidrar ämnen i bilavgaserna, framförallt koldioxid, till klimatproblem genom den sk växthuseffekten.

Malmöbor drabbas av avgaser och buller

Idag bor 14 000 till 18 000 Malmöbor vid gator med buller som överskrider den nationella och kommunala åtgärdsgränsen på 65 dBA. Trafikbuller fortgår ofta hela dygnet och kan därför ha negativ inverkan såväl på dagen som på natten.

Luftföroreningarna i Malmö kommer till stor del från biltrafiken. Bilavgaserna innehåller många ämnen som påverkar både hälsa och natur. De kan påverka människor både akut och lång-

siktigt. Vanliga akuta hälsoeffekter är astmatiska anfall och hjärtbesvär. De långsiktiga effekterna i form av tumörsjukdomar kan vara av samma storleksordning som antalet dödsolyckor i trafiken. Idag är det 1200 -1500 Malmöbor som har för höga avgashalter utanför sina fönster.

Buller och avgaser är ett problem för många Malmöbor. Trafiken ger de största miljöproblemen i Skåne. Större delen av farligt gods transporteras på väg.

Väghållningen består av flera olika verksamheter som gatuunderhåll, barmarksrenhållning, vinterväghållning, skötsel av

grönytor, dagvattenhantering, gatubelysning och konstbyggnader. Insatser för förbättrad miljö har under de senaste åren gjorts inom flera av verksamheterna. Syftet är att i Malmö skapa en miljövänlig väghållning genom att titta på alla verksamheter gemensamt.

Två tusen Malmöbor skadas varje år

Efter en lång period av stadigt minskande allvarliga vägolyckor har en viss ökning skett under de senaste tre åren såväl i Skåne som i landet som helhet. Trafiksäkerheten i Skåne är något sämre än i andra delar av Sverige, men bättre än i Danmark.

I Malmö är det en större andel av de allvarliga olyckorna som drabbar oskyddade trafikanter. En stor del av dessa olyckor inträffar i tätbebyggda miljöer där kommunerna har ansvaret för vägar och gator. Nobelvägen, som fungerar som genomfartsgata och inbjuder till höga hastigheter, är hårt olycksdrabbad. Detsamma gäller affärsgator där bilar, bussar, cyklister och fotgängare blandas, t ex Bergsgatan och Södra Förstads-



Varje år transporteras 15-20 miljoner ton farligt gods i Sverige. Det dominerande godset är petroleumprodukter som utgör ca 75% av allt landbaserat farligt gods. Huvudparten av dessa transporter går på landsväg.

gatan. I denna typ av gatumiljö råkar många fotgängare ut för olyckor. Fotgängare förolyckas även vid de stora busshållplatserna och intill stora affärer och köpcentra.

Varje år dödas ett tiotal personer i Malmö och omkring 2 000 personer skadas. Ungefär lika många män som kvinnor drabbas. Skadorna är relativt jämt fördelade mellan åldersgrupperna, med någon övervikt åt unga män och äldre kvinnor.

Farligt gods på väg och järnväg

Varje år transporteras 15-20 miljoner ton farligt gods i Sverige. 10-15% av detta sker på järnväg. Det dominerande godset är petroleumprodukter som utgör ca 75% av allt landbaserat farligt gods. Huvudparten av dessa transporter går på landsväg.

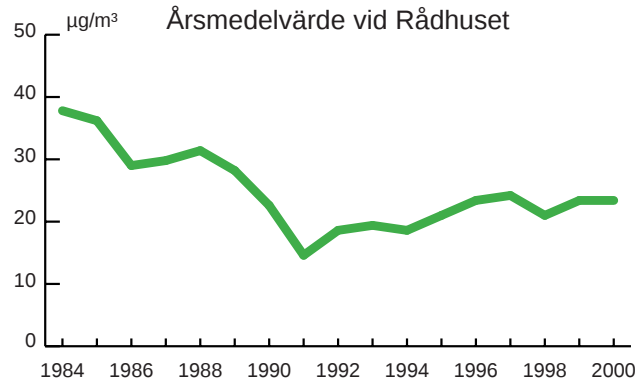
Arbetet med att förebygga olyckor med farligt gods har getts hög prioritet i såväl nationella som internationella sammanhang. Resultatet har också blivit att antalet olyckor har varit få, särskilt svårare olyckor. De flesta olyckor med farligt gods sker i samband med lastning och lossning.

Järnvägarna i Skåne passerar genom tätorterna och går igenom centrala tätortsmiljöer. Konsekvenserna av en farligt godsolycka skulle kunna bli allvarliga. Det är en viktig planeringsfråga i Skåne hur man ska begränsa risker och konsekvenser. Det kan innefatta allt från administrativa åtgärder såsom omfördelningen av flöden, tidsstyrning, begränsning av transportvolym och hastighetsbegränsning till utbyggnad av

nya spår och anpassning av omgivningen genom stadsåtgärder och placering av terminaler.

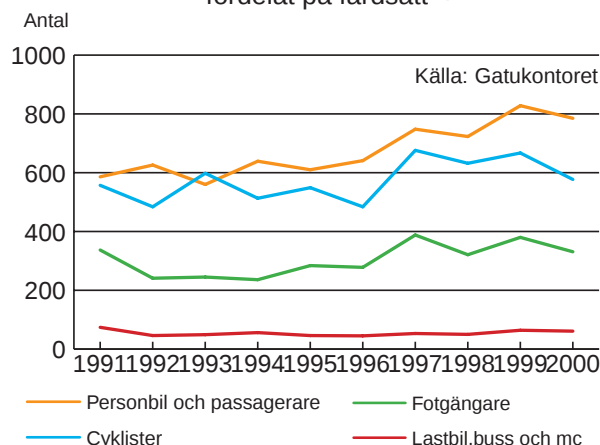
I Malmö är transporter med farligt gods endast tillåtna på en del av Malmös gatunät. Tillåtna sträckor är Inre Ringvägen med dess förlängning till Limhamn, de större vägarna som passerar kommungränsen – Västkustvägen, E6, E65 och Käglingevägen. Dessutom är det tillåtet att köra till de större verksamhetsområdena där farligt gods hanteras. Järnvägstransporter med farligt gods sker på Kontinentalbanan.

Kvävedioxid i Malmö 1984-2000
Årsmedelvärde vid Rådhuset

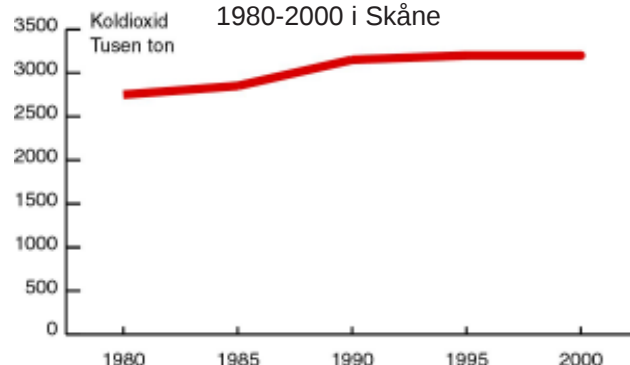


Införandet av katalysatorer och bättre förbränningsteknik i bilarna minskade kväveoxidutsläppen kraftigt under 1980-talet. Miljövinsten äts nu upp av den ökande trafiken. Utsläpp av kväveoxider orsakar förorening, övergödning, marknära ozon och orsakar hälsoproblem.

Skadade trafikanter i Malmö 1991-1999
fördelat på färdssätt



Utsläpp av koldioxid från trafiken
1980-2000 i Skåne



Genom att trafikökningen sker med fordon drivna med fossilt bränsle så ökar koldioxidutsläppen från trafiken i Skåne varje år. Här hjälper inga katalysatorer. Forskarna blir allt mer eniga om att det finns ett samband mellan den stigande temperaturen och utsläppen av växthusgaser. Att lösa detta problem är kanske det svåraste av trafikens alla miljöproblem.

Fysiskt/rumsligt perspektiv

Stadslivet är starkt beroende av möjligheter till resor och transporter. Det råder ett inbördes beroende mellan fysisk struktur, förflyttningssätt och förflyttningarnas omfattning. Detta betyder att det måste råda en samverkan mellan bebyggelse- och trafikplanering.

Bilismen slår igenom

I Generalplan 1956 präglades trafikredovisningen av tankar på expansion och tillväxt. Bilinnehavet räknades upp från 145 bilar/1000 inv till 300 bilar/1000 inv under planeringsperioden. Trafiksystemets grundstruktur som vi känner det i dag lades fast – såväl Inre som Yttre Ringvägen fanns med i planen.

Ett av skälen till Generalplan 1966 var den ökande biltrafiken som krävde mer utrymme. Störande buller från bilarna gjorde också att avståndet mellan biltrafiken och främst bostäder behövde ökas. Trafikökningen var främst ett kapacitets- och trängselproblem. Trafikökningen hade hitintills klarats tack vare överkapacitet i gatunätet. Då liknades gatunätet vid en svamp, *”vars förmåga att absorbera trafiken kan liknas vid en svamps sugförmåga att suga upp vatten. I mättnadsögonblicket förlorar svampen sugförmågan, liksom gatunätets förmåga att svälja mera trafik.”*

Olika principer och åtgärder föreslogs för att klara problemen. Förbifartsleder, kapacitetsökning genom ombyggnad, delcentra skulle bättre fördela trafiken, cityriktad trafik skulle begränsas med balansering av antalet p-platser och kapaciteten på gatorna, samlokalisering av bostäder och arbetsplatser. För första gången nämnde man också utbyggnad av cykelvägar av trafiksäkerhetsskäl men främst för att avlasta gatorna. En trafikledsplan fanns för Malmös centrala delar och för första gången fördes tankar fram om gånggator i de tätaste kommersiella delarna av staden.



Generalplan 1956, trafikleder som alla i princip nu genomförts

Gånggator och energibrist

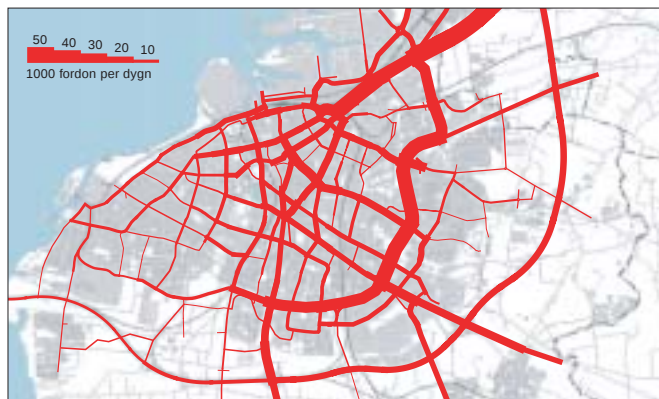
Innanför kanalerna har stadsplaneringen efter 1975 bl.a. präglats av en förändrad attityd till bilismen, detta ledde till att Södergatan, Stortorget's östra sida, Skomakaregatan, Laroche-gatan och del av Baltzarsgatan förvandlades till gånggator 1978.

Några år senare blev även Södra Tullgatan och delar av Södra Förstadsgatan omgjorda till gånggator. Många av handlarna på de aktuella gatorna var till en början negativa till byggandet av gånggatorna på grund av att de

trodde att handeln skulle minska. Det har visats sig att handeln har ökat längs dessa gator.

I Generalplan 1980 beklagade man att trafiken hade en del avigsidor i form av buller, avgaser, trängsel och trafikolyckor men det var något vi fick leva och stå ut med om vi skulle klara vårt behov av att resa. Kompletteringar i det övergripande trafiknätet ansågs nödvändiga särskilt i den nordöstra sektorn av stan.

Man trodde inte längre på en ständigt ökande trafik. Bristen på energi och därmed ökande kostnader skulle medföra att bilinnehavet kom att minska och bilresorna skulle dessutom bara bli måttligt längre. Satsningar på ökat cyklande skulle göras och bussens underläge i förhållande till bilen skulle kompenseras genom satsningar på nya bussterminaler, ökad standard på hållplatserna samt omlottkörning mellan de större terminalerna.



Trafikflöden i Malmö år 2001

Satsningar på stadsmiljön i Malmö

Miljö och andra kvalitativa begrepp präglade Översiktplan 1990. Trafikmiljön fick stor tyngd. Malmös identitet skulle präglas av gatuutformningen och kollektivtrafiken skulle skräddarsys för att passa olika grupper av resenärer.

Idag satsas stort på stadsmiljön – framförallt i centrum – för att påverka trivselen och trafikanternas beteende och därmed trafiksäkerheten. Detta görs bland annat genom att bygga gång- och cykelbanor och genom att återskapa trädalléer. Under 2001 inleddes arbetet med att ta fram ett *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad* för Malmö. Det kommer bl a behandla estetiska och rumsliga aspekter på det offentliga rummet, inkl gatuutformningen. Att identifiera och känna igen olika typiska malmöitiska karaktärsdrag i stadsmiljön är av stor betydelse för att kunna utforma ett förhållningssätt och en gemensam syn på Malmös karaktärsdrag samt hur vi kan bevara och utveckla dessa när staden växer och förändras.

Stadens trafiknät idag

Stadens läge vid kusten har skapat en enkel solfjäderformad struktur med radiella gator kompletterade med halvcirkelformade gator och leder i ytterområdena och runt både centrala staden och gamla staden.

Innerstaden med sin rutnätsstruktur karakteriseras av ett sammanhängande relativt tätt gatunät, med en blandning av olika trafikslag och komplexitet i gatumiljön. Gatan är lika mycket ett offentligt stadsrum som ett kommunikationsstråk. Sedan 1960-talet har stadsplaneringen istället präglats av trafikseparering och trafikdifferentiering där trafiksäkerhet och biltrafikens framkomlighet varit viktiga utgångspunkter. Detta har i

motsats till den traditionella stadens täthet och mångfald resulterat i ett "stadslandskap" med en mera upplöst stadsbebyggelse med skyddszoner längs trafikleder och omfattande impedimentytor. De större infartslederna har också i vissa fall "uppgraderats" och bildar trafikleder som skär in i stadskroppen och skapar barriärer – t.ex. Trelleborgsvägen.

Trafiken medför barriäreffekter

Gator med stor och snabb biltrafik orsakar olycksrisker och fördröjning för korsande gång- och cykeltrafikanter. Som en följd av detta uppkommer otrygghet, minskad tillgänglighet eller ändrade förflyttningssvanor och kontaktmönster. Trafiksystemet sägs medföra barriäreffekter – vilket omfattar såväl fysiska som sociala och visuella effekter.

Barriäreffekterna kan medföra förändrat kundunderlag för butikerna, ändrade upptagningsområden för skolor och ändrad lokalisering. Vid gator med stor biltrafik upplever de boende känslor av otrevnad och isolering, medan boende vid gator med liten trafik upplever gatan som en del av deras gemensamhetsområde. De grupper vars rörelsefrihet påverkas mest är barn, äldre och rörelsehindrade.

Älsaknad av trafik kan också skapa otrygghet! Efter mörkrets inbrott vill många gående och cyklister, särskilt kvinnor och äldre, helst färdas där många andra trafikanter finns – gärna biltrafik. Detta kan vara ett problem i områden där trafikslagen har separerats. Gångvägar genom öde grönområden upplevas då som mycket otrygga.



I innerstaden blandas trafikslagen i en komplex gatumiljö.



I ytterområdena har trafikslagen ofta separerats. Bilens framkomlighet har prioriterats högt.



Trafikscenarier för Malmö år 2018

Människan har alltid varit fascinerad av att kunna förutsäga den framtida utvecklingen. 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.

Vidareutveckling av malmöscenarier

I samband med Malmö Stads arbete med en trafikstrategi har Institutet för Framtidsforskning anlitats för att konkretisera trafikmässiga konsekvenser av de fyra scenarierna som arbetades fram på uppdrag av "Engagemang för Malmö" i maj 2000 och som ingår i rapporten "Malmö framtid i Öresundsregionen".

De fyra scenarierna illustrerar hur Malmö kan utvecklas i en integrerad Öresundsregion. Scenariernas utgångspunkt är således att Öresundsregionen i någon grad blir utvecklad, vilket innebär att Malmö kommer att vara en del av ett större regionalt nätverk bestående av Storköpenhamn och Skåne. Scenarierna tar bland annat upp:

- Malmöns roll i regionen
- Utbyggnadsstrategi för Malmö
- Näringslivsstruktur
- Syn på tillgänglighet (för bilen i staden)
- Hantering av segregationen
- Tillväxtnivå

Trafikscenarier i bred dialog

I trafikstrategin har vi byggt vidare på framtidsscenarierna för att visualisera trafiksystemets roll i Malmö framtid. 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.



Citytunnelns framtida uppgång vid Triangeln

Den bärande intentionen har varit att försöka konkretisera de trafikmässiga konsekvenserna av scenarierna. Det är därför viktigt att hålla fast scenarietankegången samt den logik och de drivkrafter som är bärande för utvecklingen i de fyra respektive samhällena. Tidsmässigt är utgångspunkten lite längre fram i tiden än scenarierna som hade år 2010 som referens. Vi tänker oss snarare in i situationen omkring år 2015 eller lite senare när Citytunneln har varit i bruk i några år.

Framtidsforskning

Idag tar framtidsforskningen utgångspunkt i att det är osäkerheterna snarare än säkerheterna, som karaktäriserar framtiden. Det är de möjliga förändringarna som är intressanta. Och osäkerheterna kan framtidsforskningen faktiskt säga något om. Det är därför man väljer att arbeta med scenarier.

Internationalisering

Ekonomi globaliseras, företagen blir transnationella, vanliga människor exponeras för kulturer och företeelser i andra länder genom egna resor eller via media och Internet.

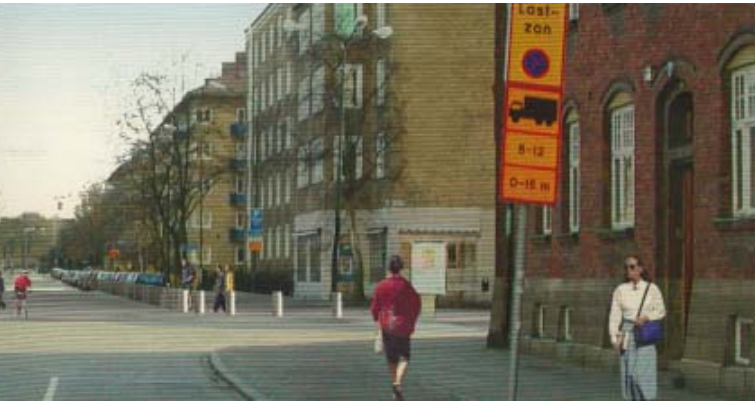
Mest betydelsefulla trafikeffekt av denna trend är de ökade internationella gods-transporterna (väg, järnväg, luft och sjö) särskilt lastbil och flyg (gods och person trafik)

Avindustrialisering

När det moderna informations- och kommunikationssamhället bildas sker en dramatisk specialisering på arbetsmarknaden. I de skandinaviska samhällena med höga minimilöner innebär det att grupper som inte har specialiserat sig får allt svårare att finna jobb. Orsaken är att den industri som de skulle ha jobbat i antingen 1) har flyttat till länder med billigare arbetskraft, eller 2) har rationaliserat och ersatt arbetskraft med maskiner, eller 3) har lagts ner.

Digitalisering

Digitalisering är både den senaste fasen i en lång automatiseringsprocess, där maskiner har ersatt människor, och det senaste ledet i en lika lång kommunikationsprocess, som blir mer och mer interaktiv. Det paradoxala med digitaliseringen är, att den å ena sidan rationaliserar och gör människan överflödigt och å andra sidan skapar kaos och gör världen mer beroende av mänskliga värderingar än någonsin förr. Digitaliseringen har dessutom medfört att människor har fått ett större nätverk vilket leder till fler personkontakter och ökat resande.



För bara 30 år sedan existerade det fortfarande en tro på den linjära samhällsutvecklingen och framtidsforskning på den tiden präglades av att man väsentligen gjorde framskrivningar av nutiden och dess tendenser in i framtiden. Resultatet av sådana framskrivningar kallas prognoser och sådana säger mer om nutiden än de säger om framtiden, varför de inte är särskilt användbara då man har som ambition att ge ett seriöst bud på framtiden. Orsaken till det är ganska banal: prognoser är baserade på historiska data, tendenser och erfarenheter och beskriver alltså snarare dessa än framtiden.

Prognoser är naturligtvis användbara om man arbetar med en kort tidshorisont. Men om man försöker förhålla sig till framtiden på lång sikt med hjälp av prognoser blir det fel. Det som i första hand karakteriserar framtiden är ju osäkerheterna. Framtiden är påverkbar och just därför kan man inte applicera tra-

ditionell analys på framtidsforskning. Samtidigt betyder det, att då framtiden kan påverkas, kräver den aktiv handling.

Scenarierna renodlar viktiga trender

Ett scenario är en beskrivning av en möjlig och sannolik utveckling. Det utesluter inte andra scenarier, som är lika möjliga och sannolika. Scenarierna skall ses som renodlingar av viktiga trender och är rätt osannolika var för sig. Några viktiga allmänna samhällstrender sammanfattas i fakturutorna nederst på detta uppslag.

Alla fyra scenarier innehåller komponenter som kan kombineras på flera sätt. Exempelen är snarast fyra ytterligheter. De innehåller möjliga färdriktningar för utvecklingen, men utesluter alltså inte varandra. Den centrala frågan är i vilken riktning Malmöborna önskar färdas. Vilka nischer skall staden satsa på?

Framtiden är påverkbar

Att framtiden är påverkbar är en viktig faktor att ta hänsyn till. Syftet med samhällsvetenskaplig forskning är ju just att skapa ett underlag för att formulera strategier för framtiden. Ofta uppfattas möjligheterna att påverka framtiden som begränsad. Detta därför att förändringsprocesserna drivs av både aktörer och strukturer. Strukturerna ändrar sig ofta ”oberoende” av aktörer, men dessa har inte desto mindre möjlighet att agera på olika sätt i strukturerna. Exempelvis innebär den fasta förbindelsen över Öresund en stor strukturell förändring, men den medför inte automatiskt integration mellan Skåne och Själland. Utfallet är här helt bestämt av hur aktörerna väljer att agera och inte minst av huruvida man uppfattar framtiden: som påverkbar eller som förutbestämd.

Regionalisering

I förlängningen av internationaliseringen, som innebär att nationalstatsgränserna gradvis suddas ut, uppstår en rad samarbeten tvärs över de gamla gränserna. Det är egentligen fråga om att det uppstår öppna nätverk som alternativ till nationalstaternas slutna system. Öresundsregionen är naturligtvis ett tydligt exempel, men Malmö (d v s stadens företag och invånare) kommer att ingå i många olika nätverk som spänner från Östersjöregionen och Nordeuropa till det globala digitala nätet.

Individualisering

I det industriella samhället var värderingarna gemensamma. Definitionen av det goda livet var något alla var överens om. Bakgrunden var bristsamhället och det goda livet kunde lite förenklat beskrivas med orden ”mer av samma sak”. Ser man till vilka former av konsumtion som ökar mest idag så är det inte dagligvaror, utan lyxvaror av olika slag. Frågan om vad som helt konkret ska räknas som lyx är emellertid individuell och därför ser man en alltmer tilltagande olikhet i beteende, konsumtion och attityder i de rika samhällena.

Immaterialisering

Upplevelser och känslor kommer i framtiden att spela en allt större roll. Det samhälle som avlöser informationssamhället kan mycket väl vara ett ”känslsamhälle” – ett dream society. I ett sådant samhälle är det nödvändigt för ett företag – eller en kommun – att förhålla sig till värden som samhörighet, identitet, omsorg, attityder, trygghet och äventyr. Det handlar alltså om psykologiska aspekter om man skall sälja varor – eller utveckla en stad i harmoni med framtidens utvecklingstendenser.

Scenarier som strategiskt redskap

Framtiden är flerdimensionell och öppen; flera olika utvecklingsriktningar kan tänkas. Därför bör man använda sig av andra redskap än traditionella prognoser när man arbetar med framtiden. Det är här begreppet scenarier kommer in. Ett scenario är en beskrivning av möjlig och sannolik utveckling, och det utesluter inte andra scenarier, som är lika möjliga och sannolika. Tvärtom är det oftast mest lämpligt att arbeta med fler inbördes helt olika scenarier på en gång, alla lika möjliga och sannolika, i syfte att definiera det handlingsutrymme man har i framtiden.

Genom scenarier ses framtiden som ett ”rum”. Det är egentligen själva rummet som är det intressanta; i vilken riktning väljer man att röra sig i detta rum? Det är ett strategiskt val, och handlar alltså inte om att försöka förutsäga framtiden. Om man istället försöker förutsäga framtiden med hjälp av prognosverktyg får man också räkna med att stöta in i problem som underminerar slutsatserna. Har man valt att se de identifierade trenderna som något som med säkerhet kommer att följa oss med in i framtiden, så blir utgångspunkten också att nutidens strukturer kommer att existera även i framtiden. Detta är ytterst sällan fallet. Trendbrott inträffar hela tiden, och det innebär att helt nya förhållanden plötsligt blir relevanta. Vi har sett många sådana trendbrott genom historien och av dem kan exempelvis oljekrisen eller kommunismens fall nämnas. Ingen hade förutsett utvecklingen, där samhällsstrukturen ändrade sig dramatiskt över en tidsperiod som nästan bokstavligen talat kan kallas ”en natt”. Sådana trendbrott är faktiskt omöjliga att förutsäga och det enda sättet på vilket man kan inkludera dem i sina beräkningar är genom att arbeta med scenarier.

När man skall använda sig av scenarierna i sitt vidare arbete, är det viktigt att ta hänsyn till att även om de alla är lika möjliga eller sannolika, så betyder det inte att man kan slå samman dem och ta sin utgångspunkt i ett ”medelvärde”. Ett medelvärde av scenarierna är inte nödvändigtvis det mest sannolika.



Scenario 1: Ett grönt Malmö

Att förverkliga målet om 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.

Malmöns trafikpolitik är, idag år 2018, klart präglad av grön logik, där begränsning av transporter och energiförbrukning och därmed förorening är en naturlig ingrediens. Det är allmän konsensus om, att det är en förnuftig väg och politiken möter ingen nämnvärd kritik. Transporterna begränsas 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.

Trafikstrategi för de boende

En rad åtgärder för ökad miljö kvalitet började därför att genomföras under millenniets första decennium. Stor satsning gjordes på bostadsgatorna, som miljö- och säkerhetsprioriterades för att åstadkomma en säkrare och trivsammare miljö för de boende och de som vistades längs gatorna.

Utvidgade gågatunät och 30-zoner infördes både i centrum och i stadsdelarna. På kollektivtrafiksidan satsades särskilt på den lokala trafiken. Lägre biljettpriser och ett effektivt stomnät för stadsbussarna infördes enligt principen ”tänk spårvagn kör buss”. Detta kompletterades med att ”Gröna linjen” i Augustenborg infördes i flera stadsdelar. Kommunen uppmuntrade till miljövänligt resande genom satsning på mobility management. Man införde förmånligare regler för miljöanpassade fordon, hjälpte till att starta bilpooler och införde bilfria långlördagar.

Efter ett par år hade de flesta malmöborna accepterat stadens satsning mot ett Grönt Malmö. Allt fler började gå, cykla och åka kollektivt. Kommunens stora satsningar på lokalmiljön och socialt engagemang i bostadsområdena medförde större umgänge mellan grannarna och det startades en hel del organisationer för att främja miljövänliga transporter. Bland de mest aktiva föreningarna fanns ”Cykelsamverkan”.

Citytunneln öppnade för vägtullar

Med Citytunnelns öppnande togs nästa steg; ett vägavgiftssystem infördes. Vägtullar hade ju införts i flera norska städer redan under förra seklet och erfarenheterna från Öresundsbron tyckte man var goda – men det skulle bara kosta en tiondel av broavgiften att köra in i Malmö. I samarbete med de andra stora städerna i Öresundsregionen infördes ett modernt system med automatiska trängselavgifter, baserat på satellitnavigering istället för det äldre norska tullsystemet.

Trafikstrategi

Före Citytunneln (ca år 2003-2008):
 Miljö- och säkerhetsprioriterade bostadsgator
 Fler gågator
 30-zoner i centrum
 ”Tänk spårvagn, kör buss”; stomnät lokalbussar och lägre biljettpriser
 ”Gröna linjen” i fler stadsdelscentrum
 Mobility Management
 Bilpooler
 Bilfria långlördagar

Efter Citytunneln (ca år 2008-):
 Spårvägar och ”kontinentalpendel” i Malmö
 Högklassigt GC-nät
 Färre p-platser i centrum
 Vägavgifter i Öresundsregionens storstäder

Intäkterna från vägavgifterna öronmärktes i Malmö till investeringar i ett nytt modernt spårvagnssystem. Detta kombinerades ”kontinentalpendeln” – en skyttelinje Malmö C-Lundavägen-Kontinentalbanan-Svågertorp-Hyllie. På sträckan anlades nya stationer, bl a vid Rosengård. Samtidigt kunde medel som kommunen tidigare avsatt för att underhålla och utvidga vägnätet gradvis överföras till åtgärder för att höja standarden på gc-nätet. Den minskade biltrafiken möjliggjorde bredare trottoarer och fler cykelbanor. Man kompletterade gc-nätet med bättre beläggning, vägskyltning, belysning, väderskydd, viloplatser och ”cykel-highways”. Man tog bort p-platser i city och anlade istället säkra cykelparkeringar i anslutning till större målpunkter.

Det nära och småskaliga Malmö

I förhållande till situationen vid millennieskiftet är det i dag långt fler funktioner som knyter till bostaden och närområdet. Det är resultatet av en medveten satsning från politiskt håll; närområdet – eller de malmöitiska stadsdelarna har alla inköpsmöjligheter, serviceutbud och inte minst stort kulturutbud. Man lever och verkar i och för sin stadsdel eller landsby i storstaden Malmö. Många funktioner som tidigare var koncentrerade till de centrala delarna av Malmö har på så sätt blivit utspridda. Stadsdelen utgör därmed i det nya ”Medborgarnas Malmö” det sociala rummet för ett helt liv.

Utöver enstaka kontorskomplex uppbyggda omkring stationen i Hyllie är det inte byggt många flerbostadshus sedan millennieskiftet. Det är ingen som vill bo i nya höghusområden – bortsett från de nya fastigheterna i det attraktiva

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.

hamnområdet. Många önskade hellre att bo i mera lantliga omgivningar – en del av dem bosatte sig i Malmös grannkommuner, men enstaka fann också sin idyll innanför ”stadens” gränser. Som vi kan se är det primärt i närheten av stationerna i Oxie och Hyllie som nyare och spridd, låg bebyggelse byggs. Också den bilfria byn som har vuxit fram omkring den nya Lockarp/Kromby stationen på Pågatåglinjen till Trelleborg har blivit mycket attraktiv. Vidare skall nämnas den lyckade utvecklingen av boendemiljön på gamla Östra sjukhusområdet som med egen station på Staffanstorpsbanan har blivit ett populärt område.

Att bo i centrala Malmö har de senaste åren blivit mer populärt bland barnfamiljer – den minskade biltrafiken gör att man också vågar bo med sina barn här.

Minskat bilberoende

Idag är det en långt större önskan att arbeta i närområdet eller kunna använda kollektivtrafik. Synen på privatbilismen har betydtt, att biltätheten faktiskt är mindre än vid millennieskiftet. Det är många som delar bil – lokalt mellan grannarna längs gatan eller i de organiserade, men något dyra, bilpoolerna. Många av de nya bilarna är väsentligt mindre förorenande – dels för att de genomgående är mindre och dels för att den teknologiska utvecklingen inte har stått stilla. Nu finns det

inte så många kvar längre, men en gammal Volvo från 2000 skall ju ha dubbelt så stor p-plats!

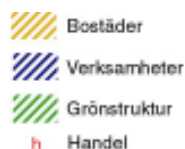
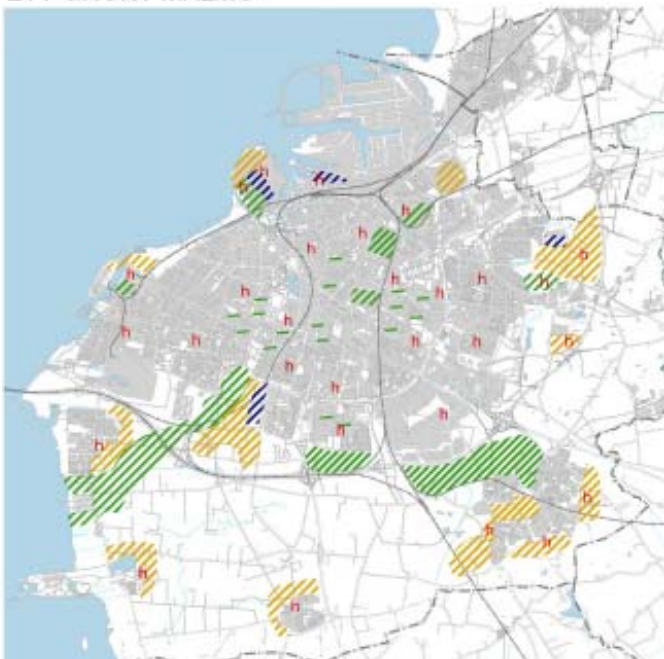
De danskar som flyttar till Malmö, flyttar hit för att det har blivit en trevlig och fin stad att bo i, utöver den starka gröna profilen är det närheten till allt i lokalområdet och det starka lokala sociala engagemanget och sammanhållningen som är väsentligt. De flesta av de danska invandrarna har fortsatt att arbeta i Köpenhamn – de pendlar med Öresundståget (som för länge sen har blivit av med sina barnsjukdomar).

Svag näringslivsutveckling

Näringslivsutvecklingen i Malmö-området har sedan millennieskiftet varit svag, men det var ett medvetet val från politiskt håll – Malmö skulle primärt bli en stad man bor – bra – i.

Under de senaste tio åren har lokala distributionstransporter på Malmös gator ökat i takt med att de lokala handlarna har vunnit betydande marknadsandelar från de tidigare mycket stora inköpscentra som låg i Malmös periferi. Flera av de externa handelscentra kunde dock omvandlas till distributionscentraler för e-handel. Välkända företag som Ikea, Bauhaus, ICA osv baserar idag större delen av sin omsättning på e-handel. Genom effektiva samordnade leveranser direkt till kundernas hem minskade vardagens bilberoende ytterligare – och därmed också trafikmängderna på gatorna.

Generellt strävar man efter att begränsa transporterna så långt som möjligt, eftersom transporterna i sig själv inte anses vara en nyttig aktivitet. Den svaga ekonomiska tillväxten de senaste 15 åren beror i stor utsträckning på att storskalig varuproduktion flyttat från Malmö, vilket också medfört minskade tunga landtransporter.

ETT GRÖNT MALMÖ

Scenario 2: Upplevelsesstaden Malmö

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

Dagens Malmö år 2018 är radikalt annorlunda än vid öppningen av Öresundsbron för 15 år sedan. 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 upplevelsestaden som har utvecklats. Integrationen av handel och upplevelser i de centrala stadsdelarna har också varit väsentlig för utvecklingen.

Trafikstrategi för ökad attraktion

För att kunna locka till sig turister, konferens- och mässbesökare var det en viktig konkurrensfaktor att de kunde ta sig smidigt till och från staden. Detta försökte man lösa genom att etablera flera nya p-hus i centrala Malmö under millenniets första decennium.

För att dra bäst nytta av den kommande Citytunneln koncentrerade man regionala funktioner och attraktioner till stationsnära lägen. Områdena på gångavstånd från Malmö C och Triangeln förtätades kraftigt. Attraktioner som inte passade i centrum lokaliserades på gångavstånd från den kommande stationen i Hyllie.

Stadens snabbt ökande regionala och internationella attraktionskraft medförde dock ett större trafiktryck på centrum än vad man räknat med, vilket riskerade att underminera den goda upplevelsen av staden. Därför såg man det som nödvändigt att genomföra trafikdämpande åtgärder (smalare gator, 30-zoner, hårdare miljözoner etc) och införa Park & Ride anläggningar med gratisbussar med hög turtäthet till och från centrum. I samarbete med grannkommunerna genomfördes ett framgångsrikt storskaligt mobility management arbete.

För att minska störningar från servicetransporter och gods-distribution ändrades distributionstiderna så att dygnets timmar kunde utnyttjas bättre. Miljözonerna tvingade fram eldrivna distributionsbilar, vilka överlag är tystare än bensin- och dieseldrivna fordon.

Citytunneln krympte Skåne

Efter Citytunnelns öppnande var Malmö vida känt som upplevelsestad och lockade till sig en mängd besökande. Med de kraftiga förbättringar av den regionala kollektivtrafiken som följde av Citytunneln minskade trafiktrycket på centrala Malmö. Turtätheterna ökade generellt på regionaltågen (t ex

Trafikstrategi

Före Citytunneln (ca år 2003-2008):

Fler P-hus i centrala Malmö

Trafikdämpande åtgärder och 30-zoner i centrum

Park & Ride med gratisbussar

Mobility Management i regionalt samarbete

Effektivare och miljövänligare godsdistribution i centrum

Efter Citytunneln (ca år 2008-):

Vidareutbyggd regional kollektivtrafik

P-anläggningar som upplevelser

Aktiv p-prispolitik

Väginformatik

avgång var tionde minut till Köpenhamn) och nya linjer öppnades bl a till Trelleborg, Staffanstorp-Dalby och Lomma.

Malmö's attraktionskraft ökade nu ytterligare – även för boende och företagsetableringar – och efter några år vidtogs ytterligare en rad åtgärder för att bilismen inte skulle störa ”upplevelsen”. Med utgångspunkt i internationella arkitektävlingar uppfördes flera nydanande p-anläggningar – upplevelser i sig – på gångavstånd från city. Med aktiv p-prispolitik försökte kommunen minska bilpendlandet utan att minska tillgängligheten för besökande och boende att ha bil. Stora satsningar gjordes på upprättandet av väginformatik, bl a variabla skyltar med information lediga p-platser och trafikköer.

Under senare år har Malmö varit aktivt i en regional diskussion om att införa trängselavgifter. Man ska vara med i ett EU-försök med låga fasta avgifter och skatter på bilar, kombinerat med automatiska trängselavgifter efter var och när man använder bilen. Allt för att minska biltrafiken i de centrala delarna utan att ”skrämma bort” besökarna.

Malmö i regional synergi

Malmö har sedan millennieskiftet haft en bra och konstant ekonomisk tillväxt och ökande sysselsättning. Sysselsättningsstillväxten har inte enbart kommit i eller knutet till upplevelseindustrin. En av sidovinsterna av satsningen är att Malmö har blivit en mycket spännande stad att bo i. Det har tillkommit en rad forskningstunga verksamheter – i synnerhet inom IT och bioteknologi – som utöver att sysselsätta lokala experter i stor utsträckning också har dragit till sig expertis från utlandet. Denna utveckling blev understödd av den ”expertsatt” för utländska medborgare som i sin första form blev införd

2001 och som gradvis förbättrades åren därefter. Också Lund har nytta av ”expertsporten”. Och det är synergi mellan miljöerna i Malmö och Lund. Malmö-Lundområdet är egentligen ett sammanhängande kluster. Samspelet mellan en köpstark publik och attraktionerna har också varit uppenbar.

Malmö attraktion som upplevelsestad har starkt medverkat till den starka position konferenshotellen – i samspel med Köpenhamn – har på den internationella kongressmarknaden. Man har ju en bra samlad kapacitet i de två stadscentra när man också inräknat den stora kapaciteten vid Kastrups Flygplats och vid brofästet/Hyllie på den skånska sidan.

Arbete till alla

En annan sidovinst av satsningen är nya arbetstillfällen vid de många attraktioner – många jobb utan krav till särskilda kvalifikationer. Under senare år har således många nya svenskar från t ex Rosengårdsområdet fått arbete. Och de värdesätter att de nu har fått möjlighet att skaffa bil. Med en förbättrad ekonomisk situation och med bilens mobilitet har invandrarna också i viss utsträckning börjat flytta ifrån eller i alla fall drömma om att snart kunna flytta från Rosengård.

Generellt har den ekonomiska tillväxten och tillflyttningen av många resursstarka sysselsatta i kunskapsindustrin medfört

många fler bilar på gatorna. Det är väldigt svårt att få tag på en parkeringsplats i innerstaden. Även om många av turisterna, särskilt de danska endagsturisterna, kommer med tåget från Själland eller eventuellt parkerar vid stationen i Hyllie, är trafiken i Malmö under vissa tider av sommaren rent kaotisk.

I det centrala Malmö har det blivit mycket attraktivt att bo – särskilt för de unga. Populariteten avspeglas också i dagens priser; priserna på centrala lägen har stigit de senaste tio åren. Stora delar av hamnen och nu också de gamla och centrumnära Järnvägsverkstäderna har utvecklats till ett bostadsområde. Redan för 15 år sedan var barnfamiljerna minoritet i centrala Malmö. De kraftigt ökade bostadspriserna i centrum och ökad biltrafik har medfört att andelen barnfamiljer har minskat ytterligare. Man flyttar utanför staden, gärna till stationsnära områden.

Godstransporterna har inte utvecklats i samma takt som den ekonomiska utvecklingen. Den har ökat en del – konsumtionen har ju stigit, men produktionen av fysiska varor har inte vuxit i och omkring Malmö – snarare tvärtom under de senaste 15 åren. Det är klart att med den stora aktiviteten i de centrala stadsdelarna är det många fler distributionsbilar i gatubilden än det var förr.

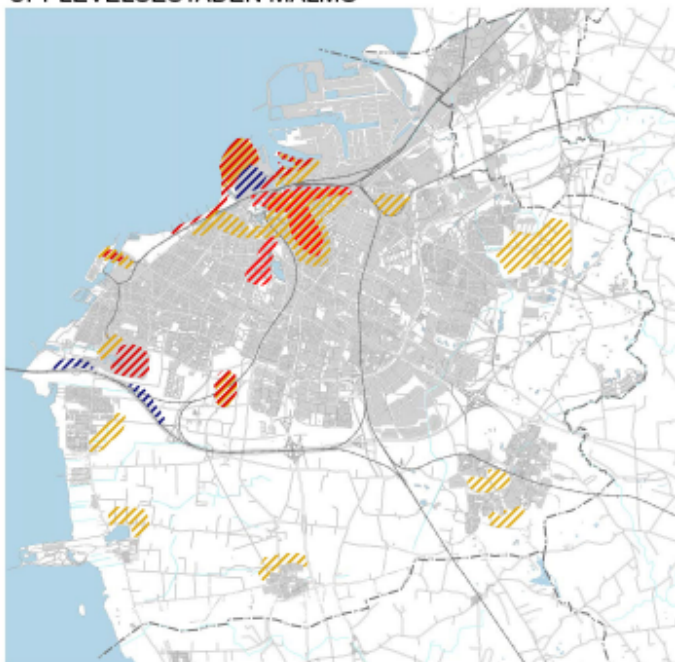
Upplevelsestaden Malmö:

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

UPPLEVESESTADEN MALMÖ



-  Bostäder
-  Verksamheter
-  Upplevelser och handel

Scenario 3: 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.

Trafikstrategi för industrin

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 genomförande av ett yttre godsspår runt staden.

För att få fart på den avstannade utvecklingen i Västra Hamnen och det övriga hamnområdet ökade man tillgängligheten genom att bygga en rad planskilda korsningar på de existerande infartslederna och i centrum, samt nya leder med hög kapacitet till och genom hamnområdet. I de centrala delarna av Malmö förbättrades parkeringssituationen, bl a genom att etablera flera nya p-hus. På många av dessa kunde man parkera gratis.

Splittrat centrum

Eftersom man inte hade satsat på centrum, tömdes det på ett stort antal funktioner när Citytunneln öppnats. Man hade fått tre centra istället för ett; gamla city, Triangeln och Hyllie. De många malmöbor som inte bor i närheten av en av de tre stationerna använder självklart bilen när de ska utträta ärenden – mycket förståeligt med tanke på den spridda stadsfunktionen. Det finns nu risk att man måste åka till alla tre centrumen för att få ordnat sina ärenden. Spridning av stadsfunktionerna har också medfört stärkt handelsläckage till Köpenhamn och inte minst till de stora köpcentra längs Yttre Ringvägen och andra städer i Skåne, vilka har kunnat expandera kraftigt under de senaste åren. Malmöbon tar tåget till Köpenhamn, men annars är hon beroende av bilen.

Billig mark i Malmö

Efter Öresundsbrons öppning hade Malmö förhoppningar om en stark sysselsättningseffekt och stod redo med billig mark längs Yttre Ringvägen, till etablering av verksamheter. Och det kom ny storskalig industri till staden, men det gav inte särskilt stor sysselsättning – produktionen var i stort sett automatiserad.

Trafikstrategi

Före Citytunneln (ca år 2003-2008):
Nya anslutningar och infartsleder från motorvägarna.
Trafikseparering för ökad kapacitet i centrum
Påtryckningar för Yttre godsspåret.
P-hus och gratis parkering i centrala Malmö

Efter Citytunneln (ca år 2008-):
Öresundsregionens största logistikcentrum i Norra Hamnen
Effektivare godsdistribution i centrum

Men den fysiska varuproduktionen har betytt ett väsentligt transportbehov. Detta kan ses på vägarna – särskilt på Malmös tillfartsvägar och i ytterområdena, där i stort sett all verksamhetsetablering skett.

Det stod också klart för många verksamheter, att det kunde ge stora vinster om man samlokaliserade med lager- och logistikfunktioner. Här låg man i en stadsregion med tre miljoner köpstarka konsumenter och utmärkt infrastruktur för vidare distribution till resten av Norden och också till många Baltiska länder. De stora områdena längs Yttre Ringvägen var helt perfekta för ändamålet.

Logistikcentrum i hamnen

Med Citytunnelns öppnande lockades fler verksamheter till Malmö. Tillsammans med en rad privata och offentliga aktörer etablerades Öresundsregionens största logistikcentrum i Norra Hamnen. Kommunen bidrog till att bygga ut förbindelserna till området; från havet, med järnväg och motorväg.

Utvecklingen av de stora logistik- och distributionsverksamheterna, primärt längs Yttre Ringvägen men också i Hamnen, ändrar trafikbilden i och omkring Malmö markant. Den tunga trafiken fyller mycket i stadsbilden.

Så småningom ledde ökande biltrafik i Malmö till försämrad framkomlighet både för pendlarna och industrin. Man var därför tvungen att göra satsningar på åtgärder för att minska dessa problem för att inte förlora de för staden viktiga verksamheterna.

Bland annat infördes ändrade distributionstider så att dygnets timmar utnyttjas bättre och därmed även trafiksystemet utnyttjas bättre. Det har även uppstått ett samarbete mellan centrumhandeln och speditorsfirmor för bättre samkörsl av varor.

Färre människor – fler bilar

Det sker också mycket pendling mellan ytterområdena och från grannkommunerna. Både pendlarna, men särskilt industrin klagar på försämrade framkomlighet. Därutöver upplever pendlarna att det inte finns något kollektivt transportalternativ – bortsett från några regionala förbindelser – och avstånden är genomgående för långa för att cykla. Kollektivtrafiken har tappat mycket i konkurrensen om pendlarna – det är ju svårt att ha snabba direkta förbindelser mellan de olika bostadsområdena och verksamhetsområdena i utkanten av Malmö.

Biltätheten har ökat mer än vad den mycket behärskade ekonomiska utveckling skulle antyda. Bakgrunden är ju nog att det har blivit mycket svårt att bo i Malmö utan bil. I och för sig är många bilar (mycket) gamla, men bilen prioriteras högt – vilket man också kan se på de fallande födelsetalen. Födelsetalen har faktiskt under hela perioden efter Citytunnels öppning legat på en nivå som skulle antyda en djup ekonomisk recession.

Ett Malmö präglad av industriell logik:

Malmö ses som en självständig enhet.

Tro på positiva effekter av bron.

Satsningar görs på stora byggprojekt

Malmö en självständig enhet.

Funktionstömt i gamla centrum – tre centrum har bildats kring Malmö C, Triangeln och Hyllie.

Storskalig industri- och lagerverksamhet längs Yttre Ringvägen.

Möjligheter och hot?

+ Högskolan blev universitet

– Begränsad tillväxt

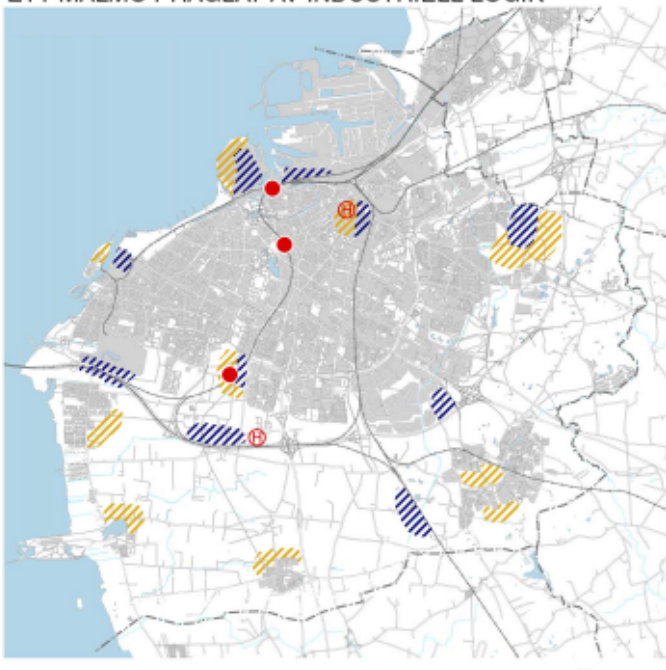
– Stora sociala problem

– Utflyttning av specialiserad arbetskraft

– Befolkningsminskning

– Omfattande bilpendling

ETT MALMÖ PRÄGLAT AV INDUSTRIELL LOGIK



Scenario 4:

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 trafiken i Malmö år 2018 är ett klart bevis på att Malmö stad lyckades med sin storstilade näringslivssatsning, som på allvar kom i gång ett par 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.

Trafikstrategi för tillväxt

Med Öresundsbron, Öresundstågen och det nya motorvägs-systemet kring Malmö fanns en kraftfull bas att bygga vidare på under millenniets första decennium. Kastrup var Malmös kanske starkaste kort och man arbetade intensivt för att sänka broavgiften. Detta lyckades också efter några år.

För att ytterligare stärka näringslivets möjligheter i Malmö-Lund-området gjordes stora satsningar på att höja standarden på det skånska vägnätet. Detta säkrade snabba transporter och de bättre pendlingsmöjligheterna ökade företagets rekryteringsunderlag.

För att möta önskemålen från de många kontorsetableringarna i de centrala delarna av Malmö förbättrades parkeringssituationen, bl a genom att etablera flera nya p-hus. För att lösa de problem som det ökade trycket i Västra Hamnen och det övriga hamnområdet har medfört har man byggt en rad planskilda korsningar på de existerande infartslederna och i centrum, samt nya leder med hög kapacitet till och genom hamnområdet.

Ökande bilpendling och nyttotrafik medförde dock besvärande trängsel på vägnätet.

Storstadssymptom i trafiken

Citytunnelns öppnande innebar kraftigt förbättrad regional kollektivtrafik i Skåne och till Köpenhamn. En stor del av pendlingstrafiken kunde nu ske med kollektiva färdmedel, vilket ökade kapaciteten på vägnätet i rusningstid.

De goda tiderna med hög ekonomisk tillväxt innebar dock att vägtrafiken totalt sett fortsatte att öka. Den ökade trängseln medförde att man vidtog en rad åtgärder för att underlätta framkomligheten. Stora satsningar gjordes på upprättandet av väginformatik, bl a variabla skyltar med information lediga p-platser och trafikköer. För att få bukt med trängseln inne i de centrala delarna av Malmö har det på senare år krävts nya tag.

Trafikstrategi

Före Citytunneln (ca år 2003-2008):
 Nya anslutningar och infartsleder till hamnområdet.
 Trafikseparering för ökad kapacitet i centrum
 Påtryckningar för sänkt broavgift och höjd standard på det skånska vägnätet.
 Fler P-platser och P-hus i centrala Malmö

Efter Citytunneln (ca år 2008-):
 Vidareutbyggt regionalt vägnät.
 Trafikdämpande åtgärder tas bort i centrum.
 Tre körfält i var riktning på Inre Ringvägen.
 Väginformatik

Trafiksituationen speglar idag att Malmö är en del av en ”rik-tig” storstad där trängseln medför stora kostnader för näringslivet och hotar att hämma tillväxten.

En infekterad debatt har på senare år förts om möjligheten att öka kapaciteten på de centrala gatorna genom att ta bort trafikdämpande åtgärder från sekelskiftet. På det regionala motorvägnätet och på Inre Ringvägen har kapaciteten ökat genom att bygga ut flera sträckor till tre körfält i vardera riktning.

Aktiv marknadsföring av Malmö

Malmö stad var mycket aktiv med att marknadsföra Malmö i resten av Sverige – bland annat i det överhettade Stockholm – och i Nordeuropa. De lyckades att attrahera en rad kunskapsintensiva verksamheter. En del placerade sig i närheten av högskolan och en fruktbar symbios uppstod. Efter Citytunnelns öppning för fem år sedan blev Hyllie en annan attraktiv placering, här utvecklades bland annat ett stort näringslivscenter. Här ifrån var det ju bara tio minuters resa med tåget till Kastrup – Sveriges nya internationella storflygplats.

Det ”Nya Malmö” blev snabbt Sveriges andra centrum och mycket centralt beläget i förhållande till resten av världen. Många svenska verksamheter har under de senaste åren flyttat ner hit. Golfsäsongen här nere är ju flera månader längre!

Pressad bostadsmarknad och ökad pendling

Tillflyttningen – och kanske särskilt den från Stockholm – pressade bostadsmarknaden. Priserna på attraktiva bostäder ökade våldsamt – särskilt i hamnen och längs kusten ut mot Limhamn samt i Brostaden, där också en del mindre verksamheter etablerade sig. Många av de inflyttade – liksom en hel del malmöbor som har inkasserat stora vinster på bostadsmarknaden – valde att bosätta sig utanför Malmö, där priserna ännu är överkomliga.

Befolkningsökningen i regionen, utflyttningen p g a bostadspriserna i Malmö och de många specialiserade företagen som etablerat sig i Malmö har tillsammans medfört en närmast explosionsartad inpendlingen till Malmö. Det berör både de stora infarterna och områdena där de nya verksamheter har valt att placera sig.

Kontoriserat centrum

Centrala Malmö har blivit i det närmaste totalt kontoriserat och ligger nästan öde om kvällarna och nätterna. Hyllie har övertagit många av funktionerna. Bland annat är bio- och bowlinganläggningarna populära. Storsatsningen på en helt ny kommersiell megastadium vid Hyllie har blivit en obetingad succé. Det har blivit samlingspunkt för nordisk ishockey och

har utvecklats till att vara Sveriges nationella fotbollsarena kombinerat med moderna konferensfaciliteter. De många aktiviteterna i området passar också bra ihop med den stora upplevelsepark som byggdes vid Yttre Ringvägen – för 10 år sedan.

Upplevelser köps också på den andra sidan av Öresund där utbudet är bredare – så helg- och kvällstrafiken över bron har efter hand blivit rätt så lukrativ – både för järnvägsoperatörerna och Öresundsbrokonsortiet.

Det nya svenska tillväxtcentrat Malmö:

Nya Malmö – Sveriges andra centrum.

Malmö satsar på snabb tillväxt och många nya företagsetableringar.

Svagt intresse för centrum och boendemiljöerna.

”Malmö-Disney” 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.

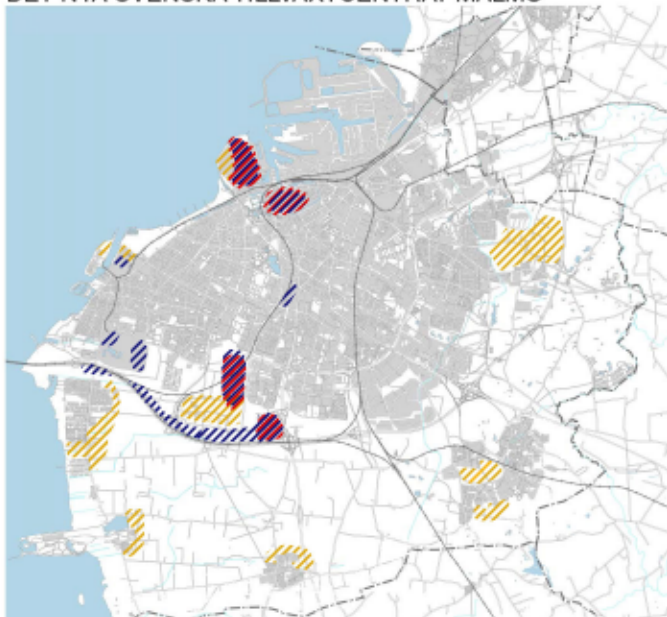
+ Ekonomisk tillväxt.

+ Betydlig befolkningstillväxt.

– Ökad segregation och stora sociala problem.

– Kraftig trafikökning, speciellt fritids- och arbetsresor, men även godtransporter.

DET NYA SVENSKA TILLVÄXTCENTRAT MALMÖ





Konsekvensbeskrivning

Bakgrund och metodik

I strategisk trafikplan för Malmö skall de trafikala konsekvenserna av strategiska val för Malmös utveckling tydliggöras. Fyra scenarier för Malmös framtid togs fram under hösten 2000. Den strategiska trafikplanen bygger vidare på dessa scenarier med fyra alternativa trafikstrategier. För att kunna konsekvensbedömma scenarierna vad gäller trafiksituation och miljö var det nödvändigt att "kvatifiera" scenarierna. Det vill säga att klä scenarierna med siffror för befolkning- och sysselsättningsutveckling, bilinnehav, effekter av trafikåtgärder och slutligen trafikmängder på Malmös gator.

Det grundläggande arbete gjordes i form av en workshop - en "räknestuga". För utveckling av metodik och upplägg för genomförande av räknestugan anlätades Inregia AB. Inregia har även ansvarat för efterföljande kvalitetssäkring och avrapportering.

Till räknestugan inbjöds några av regionens mest demografi- och trafikprognoskunniga personer med syftet att gemensamt ge kvalificerade bud på kvantitativa konsekvenser av scenarierna. Representerade deltog från Malmö Stadsbyggnadskontor, Malmö Gatukontor, Malmö Stadskontor, Banverket, Vägverket, Skånetrafiken, Region Skåne, Köpenhamns kommun, Hovedstadens utvecklingsråd (HUR) och Öresundsbrokonsortiet. Malmö Miljöförvaltning har även medverkat i konsekvensbedömningen.

Scenarierna är tänkta till omkring år 2015-2020. För enkelhetens skull är året satt till 2018 och antagen befolkning och sysselsatta detta år i scenarierna visas i tabellen nedan, tillsammans med motsvarande uppgifter idag (1 januari 2001). Ut-

byggnadstakten i respektive scenario bygger på underlagsmaterial från "Utbyggnadsstrategi för Malmö, samrådsförslag oktober 2001".

Generella slutsatser

Grönt Malmö – Trots en befolkningsstillväxt om 20 % ökar det totala biltrafikarbetet i Malmö med endast 5 till 10 %. Den låga trafikökningen är en följd av kraftiga kostnadsökningar för biltrafik tillsammans med en attitydförändring gentemot bilägande och bilanvändning. Vägnetet bedöms kapacitetsmässigt klara trafikökningen med vissa undantag. Scenariot innebär en kraftig ökning av andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.

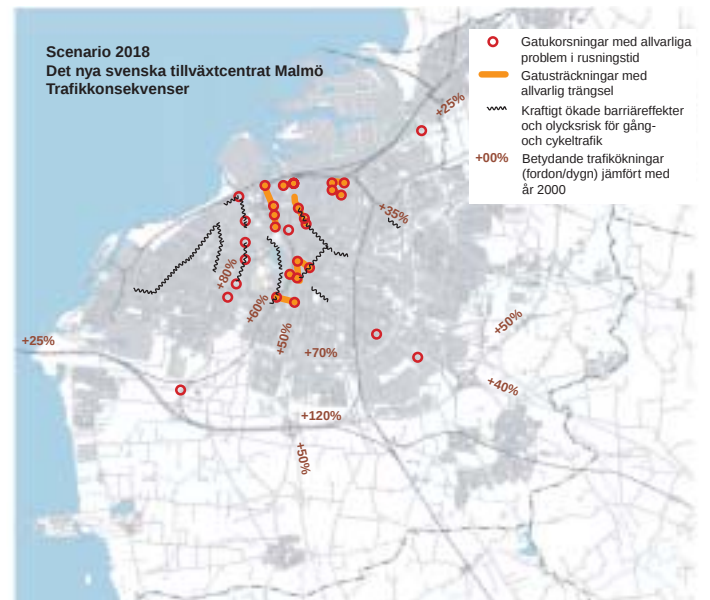
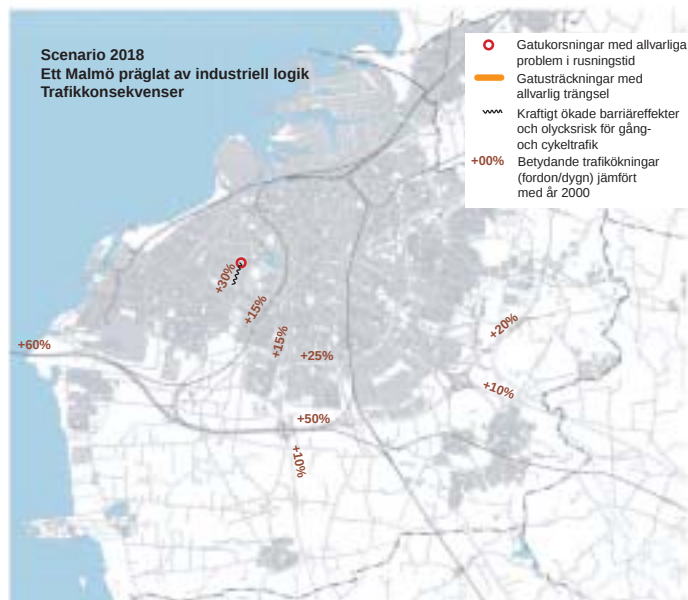
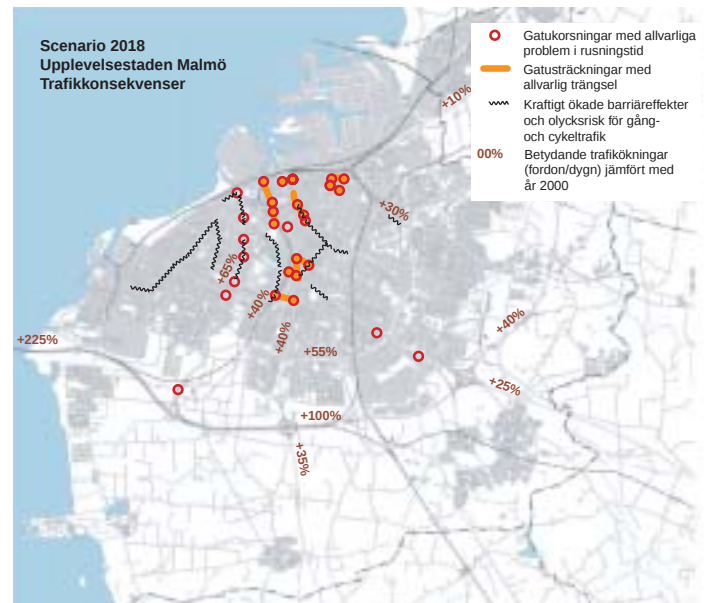
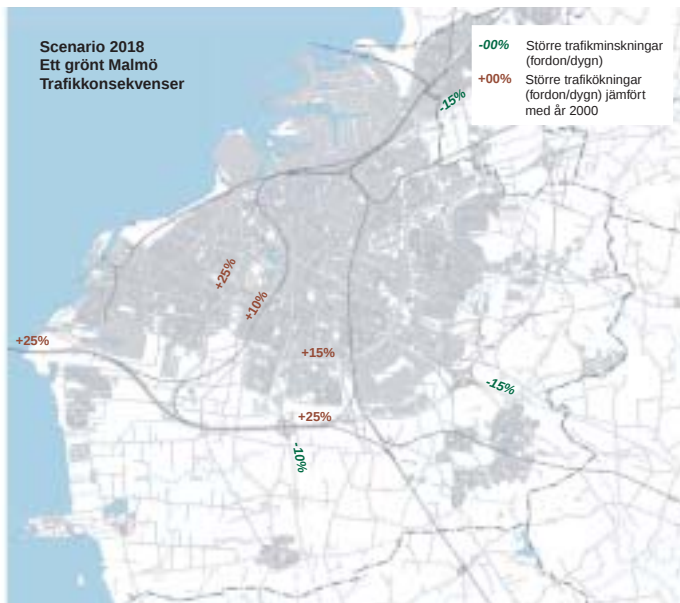
Upplevelsestaden – Antalet resor ökar med omkring 50 % i detta scenario och biltrafikarbetet med 40 till 50 %. Den kraftiga ökningen beror på en stark befolknings- och arbetsplatstillväxt samt generellt ökad välfärd med större bilinnehav och fler inköps- och upplevelseresor. I rusningstid uppstår stora kapacitetsproblem i ett flertal korsningar och länkar i centrala Malmö och på flera trafikleder in mot centrum, bland andra Lorensborgsgatan-Mariedalsvägen. Detta scenario innebär även den kraftigaste ökningen av gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Industriell Logik – Ökning av antalet resor på cirka 10 % beror på en svag utveckling av antalet arbetsplatser och en befolkningsminskning om 9 %. Biltrafikarbetet ökar trots detta med cirka 20 % vilket beror på en ökning av externetablerad handel och industrier i motorvägsnära lägen, en splittring av centrum samt förbättrad framkomlighet för bilar inklusive fler och billigare parkeringsplatser i centrum. Trafiken ökar framförallt på ringmotorvägarna och på de västra infarterna. Kapaciteten i vägnätet bedöms, med få undantag, vara tillräcklig.

Tillväxtstaden – Det totala antalet resor ökar med omkring 35 % till följd av en ökad befolkning och en kraftig arbetsplatstillväxt. Biltrafikarbetet ökar dock med cirka 50 %, vilket kan förklaras av ökad välfärd med ökat bilinnehav som följd samt satsningar på bättre framkomlighet, parkeringsplatser och minskade broavgifter. Scenariot innebär framförallt ökning av trafiken i centrum och på de västra infarterna. Allvariga kapacitetsproblem uppstår i rusningstid vid Hyllievång och på trafiklederna Lorensborgsgatan-Mariedalsvägen m fl. Trafiken ökar även kraftigt på Inre Ringvägen vilket kan leda till kapacitetsproblem där.

Tabell 1 Befolkning och sysselsatta i scenarierna

	Befolkning i Malmö (1000-tal)		Arbetsplatser i Malmö (1000-tal)	
	Totalt förändring		Totalt förändring	
Idag	259		123	
Grönt	311	+20%	127	+3%
Upplevelse	307	+18%	163	+32%
Industriell	235	-9%	140	+14%
Tillväxt	290	+12%	164	+33%



Resultat från de olika scenarierna

Resultaten från räknestugan med efterföljande kontroll, sammanställning och nätutläggning redovisas nedan. Redogörelsen följer de frågeställningar som togs fram inför räknestugan. Svaren på frågorna bygger dels på gruppdiskussionerna under räknestugan och dels på analyser gjorda med hjälp av de olika beräkningarna och med hjälp av nätutläggning på Malmös gatator genom trafikmodell.

Hur förändras arbetsresorna jämfört med idag?

Tabell 2 Förändring av antalet arbetsresor jämfört med nuläget.

Totalt för alla färdmedel (bil, buss, tåg, gång- och cykel).

	Grönt	Upplevelse	Industriell	Tillväxt
Inom Malmö	+25%	+50%	+15%	+40%
Till/från Malmö	+30%	+40%	+20%	+40%

Tillväxtscenariot innebär en ökning av antalet arbetsresor över kommungränsen med cirka 40 %, vilket är samma ökning som för arbetsresor totalt sett. I Upplevelsescenariot ökar arbetsresor över kommungränsen med 40 % samtidigt som arbetsresorna totalt ökar med 45 %. Den minskade andelen arbetsresor över kommungränsen beror på att den kraftiga ökningen av arbetsplatser i Malmö vägs upp av en stark befolkningstillväxt inom kommunens gränser. Det Gröna scenariot innebär en ökning av kommungränsöverskridande arbetsresor med 30 % jämfört med en total ökning av arbetsresorna med 25 %. Anledningen till den ökade andelen gränsöverskridande arbetsresor i detta scenario är att en kraftig befolkningstillväxt parallellt med en svag arbetsplatstillväxt i Malmö leder till ett arbetskraftsöverskott och därmed ökad utpendling. Industriscenariots befolkningsminskning parallellt med en ökning av antalet arbetsplatser i Malmö medför, tvärt emot det Gröna scenariot en ökning av inpendlingen. Arbetsresorna över kommungräns ökar i Industriscenariot med 20 % jämfört med den generella ökningen av antalet arbetsresor med omkring 15 %.

Hur förändras fritidsresandet jämfört med idag?

Tabell 3 Förändring av övriga resor jämfört med nuläget
Totalt för alla färdmedel (bil, buss, tåg, gång- och cykel).

	Grönt	Upplevelse	Industriell	Tillväxt
Inom Malmö	+10%	+40%	-5%	+20%
Till/från Malmö	+50%	+100%	+30%	+60%
Totalt	+20%	+50%	+/-0%	+30%

När det gäller övriga resor innebär Upplevelsescenariot den kraftigaste ökningen. Denna ökning beror på en kraftig befolkningstillväxt, att Malmös roll som regionalt centrum för shopping och nöjen tilltar samt att resorna mellan Malmö och Själland ökar mycket kraftigt. Dessutom antas det genomsnittliga antalet resor per individ och dag öka i detta scenario. Scenariot Industriell logik medför endast en marginell ökning av övriga resor vilket till största delen antas bero på att befolkningen antas minska med 9 % jämfört med idag. I det Gröna scenariot gör Malmös minskade roll som regionalt centrum att framförallt inköpsresorna minskar relativt sett. Den stora befolkningsökningen gör att övriga resor ändå ökar med 20 % jämfört med nuläget.

Hur förändras tjänsteresandet jämfört med idag?

Vid gruppdiskussionerna bedömdes Tillväxt- och Upplevelsescenariot medföra en stor ökning av tjänsteresandet. Färdmedlen bil och flyg ökar särskilt kraftigt. Det Gröna scenariot antas endast innebära en svag ökning av tjänsteresandet. En stor del av möten och konferenser antas ske i form av virtuella möten. Fler tjänsteresor med cykel och tåg företas på bekostnad av bil och flyg.

Hur förändras godstrafiken jämfört med idag?

Det Gröna scenariot bedöms innebära mer distributionstrafik med mindre fordon för att försörja de alltfler kvartersbutikerna och för att leverera varor till hushållen inköpta via internet. Godstransporter till och från Malmö stagnerar. I Tillväxtscenariot antas godstrafiken öka starkt, särskilt med lastbil och kombi eftersom höga krav ställs på frekvens, snabbhet och säkerhet. I Industriscenariot sker en ökning av de tunga godstransporterna både på lastbil, järnväg och sjöfart. Mer trafik till och från norra hamnen förväntas i detta scenario. Även i Upplevelsescenariot förväntas en ökning av godstrafiken, dock ej lika stark som i Tillväxt- och Industriscenariot.

Vilka kvantitativa effekter kan attityd- och vaneförändringar medföra?

En del olika känslighetsanalyser har gjorts för att undersöka vilka effekter förändrade attityder och vanor kan medföra. I en analys testades hur en förändring av bilinnehavet påverkar antalet bilresor med alla andra förutsättningar oförändrade. Resultatet i denna analys blev att en minskning av bilinnehavet per capita med 20 % gav en minskning av antalet bilresor med cirka 5 %.

Det Gröna scenariot innehåller förutom en relativt låg resgenerering även 90% högre reskostnad för bil, 10 % restidsförlängning för bil, 15-20 % lägre bilinnehav samt en generell minskning av andelen bilresor i alla relationer med 10 procentenheter. Lyfts restriktionerna bort samtidigt som bilinnehavs- och attitydförändringen uteblir ökar antalet arbetsresor med bil med omkring 25 % i det Gröna scenariot (men då är det å andra sidan inte längre ett grönt scenario!).

För att attityd- och vaneförändringar ska få stor effekt krävs att en stor del av populationen står bakom denna förändring. Det är inte uteslutet att det på längre sikt kan uppstå ordentliga effekter av dessa attityd- och vaneförändringar. Skulle exempelvis ett markant minskat intresse för att ta körkort hålla i sig under decennier får det stora effekter på mängden biltrafik.

För den stora mängden människor krävs sannolikt även ekonomiska incitament för att en attitydförändring ska avspeglas i det praktiska agerandet. Incitament för att avstå från bil kan vara höjda bil-, bränsle och andra kostnader. Det kan också vara bättre cykelbanor, bättre och billigare kollektivtrafik. Den tredje gruppen incitament är att stadsplanerarna medverkar till ytterligare förtätning av staden, att de främjar lokal handel och ytterligare förskönar det urbana livsrummet så att fler människor kan bo kvar i staden och upptäcka att bilen inte är en nödvändighet i tillvaron.

Vilka kvantitativa effekter får utbyggnaderna i V Hamnen, Hyllie etc?

I samtliga scenarier uppstår tydliga trafikökningarna på infarterna i västra Malmö och genom centrum, beroende på de stora utbyggnaderna i Bunkflo, Klagshamn, Hyllievång och Västra Hamnen. Även i det Gröna scenariot är ökningarna så stora att scenariots trafikdämpande inriktning inte kan neutralisera effekten av tillväxten i befolkning och sysselsättning i dessa områden.

Hur ser resandet ut över Öresund?

Resandet över Öresund skiljer sig kraftigt åt i de olika scenarierna när det gäller totala volymer, ärende och färdmedelsval. De flesta bilresorna görs i Tillväxtscenariot där sänkt broavgift ingår som förutsättning. Flest arbetsresor med tåg görs i det Gröna scenariot som en följd av en stor inflyttning till Malmö av miljömedvetna danskar. Upplevelsescenariot har totalt sett flest resor över Öresund. När det gäller kategorin övriga resor

innebär Upplevelsescenariot i särklass flest resor över sundet. I Industriscenariot antas integrationen vara liten vilket medför det minsta antalet arbetsresor.

De antaganden som gjorts om trafiken över Öresund (se nedanstående tabell) bygger på kunskap om dagens trafik samt Öresundsbrokonsortiets och Skånetrafikens prognoser för trafikutvecklingen. Osäkerheterna i deras prognoser har här fördelats och i vissa fall förstärkts så att logiken i de olika scenarierna speglas.

Tabell 4 Resor per dygn över Öresundsbron år 2015

Scenario	Antal resor	Varav tågresor	Varav bilresor	Andel bilresor	Antal bilar*
Grönt					
Arbete	20000	18000	2000	10%	1000
Övrigt	40000	22000	18000	45%	9000
Upplevelse					
Arbete	20000	15000	5000	25%	2500
Övrigt	70000	25000	45000	64%	22500
Industriell					
Arbete	10000	8000	2000	20%	1000
Övrigt	40000	12000	28000	70%	14000
Tillväxt					
Arbete	24000	9000	15000	63%	10000
Övrigt	58000	18000	40000	69%	20000

*Antalet personer per bil varierar i de olika scenarierna. Detta slår främst igenom i tillväxtscenariot, där broavgiften för bilpendlare har sänkt kraftigt.

Hur påverkas GC-trafiken inom Malmö? Andel? Totalnivå?

Det Gröna scenariot med dess satsning på cykelvägar och restriktioner för biltrafik leder till stora ökningar av GC-trafiken både relativt och absolut. En alltför stor satsning på kollektivtrafik inklusive låga biljettpriser medför dock att ökningen av GC-trafik dämpas. Upplevelsescenariot innebär den största ökningen av GC-trafiken i absoluta tal. Andelen är däremot oförändrad. Industriscenariot har den lägsta trafik tillväxten med särskilt låg tillväxt för GC-trafiken. Andelen GC-trafik minskar i detta scenario. I Tillväxtscenariot växer biltrafiken kraftigt. Trafikökningen möjliggörs genom att gaturummet får ge mer plats åt bilen. Detta tros göra cykling mindre attraktivt, vilket medför att andelen GC-trafik sjunker.

Hur förändras trafikmängderna i centrala Malmö?

Tabell 5 Förändring i antal resor med bil till, från och inom innerstaden jämfört med nuläget

	Grönt	Upplevelse	Industriell	Tillväxt
Inom innerstaden	-30%	+50%	-10%	+15%
Till/från innerstaden	-5%	+35%	+5%	+30%
Totalt	-10%	+35%	+5%	+30%

I centrala Malmö minskar biltrafikmängderna i det Gröna scenariot jämfört med nuläget, trots befolkningsökning, vilket är en följd av förbättrad kollektivtrafik, attitydförändringar, lägre bilinnehav, högre reskostnader och längre restider. I upplevelse-scenariot uppstår en kraftig ökning av biltrafiken i centrala Malmö vilket är en följd av en kraftig befolknings- och arbetsplatstillväxt i centrum. Tillväxtscenariot innebär också en stor biltrafikökning. Antalet arbetsplatser i centrum ökar kraftigt också i detta scenario. Samtidigt antas en befolkningsminskning i innerstaden vilket gör att den största delen av biltrafikökningen orsakas av ökad inpendling och fler inköpsresor. Ökad genomfartstrafik genom Malmös centrala delar alstras av utbyggnaden i Västra Hamnen.

Hur förändras trafikmängderna på Malmös infarter?

Det Gröna scenariot innebär en viss ökning på infarterna Lorensborgsgatan och Pildammsvägen. Någon minskning på E6 Trelleborg, E65 Ystad och väg 11 Staffanstorp. Kraftigare minskning på E22 Stockholmsvägen (minskar 4000-8000 fordon/dygn).

Viss ökning jämfört med dagens nivåer på infarterna Lorensborgsgatan och Pildammsvägen i Industriscenariot. Den förväntade ökningen beror på den stora exploateringen i Malmös västra delar.

Kraftiga öknings (ökar 6000-10000 fordon/dygn) på infarterna Lorensborgsgatan, Pildammsvägen och Trelleborgsvägen i Upplevelse-scenariot. Stora öknings även på Limhamnsvägen, Erikslustvägen, Ystadvägen, Amiralsgatan och Sallerupsvägen (ökar 3000-6000 fordon/dygn) beroende på den stora exploateringen i Malmös västra delar.

I Tillväxtscenariot blir det kraftiga öknings (ökar 9000-13000 fordon/dygn) på infarterna Lorensborgsgatan, Pildammsvägen och Trelleborgsvägen. Stora öknings även på Limhamnsvägen, Erikslustvägen, Ystadvägen, Amiralsgatan och Sallerupsvägen (ökar 4000-6000 fordon/dygn).

Hur förändras trafikmängderna på Malmös ringvägar?

Måttliga förändringar i det Gröna scenariot. Inga kapacitetsproblem, med undantag för den idag tvåfiliga länken i väster på Inre Ringvägen (mellan Trelleborgsvägen och Pildammsvägen).

Industriscenariot innebär en klar ökning av trafiken på Inre Ringvägen (ökar 7000-8000 fordon/dygn på den södra delen) samt på Yttre Ringvägen (ökar 3000-6000 fordon/dygn). Inga kapacitetsproblem, med undantag för den idag tvåfiliga länken i väster på Inre Ringvägen.

I Upplevelse-scenariot ökar trafiken så mycket på Inre Ringvägen (ca 15000 fordon/dygn på den södra delen) att effekterna av Yttre Ringvägen ätits upp, vilket i princip innebär samma kapacitetsproblem som före år 2000. Trafiken på Yttre Ringvägen ökar 6000-12000 fordon/dygn, vilket dock ej bör innebära kapacitetsproblem.

I Tillväxtscenariot ökar trafiken så mycket på Inre Ringvägen att trafikmängderna överstiger situationen före Yttre Ringvägens öppnande med omkring 5000 fordon/dygn – vilket i princip innebär ännu större kapacitetsproblem än före år 2000. Trafiken på Yttre Ringvägen ökar 6000-14000 fordon/dygn, vilket dock ej bör innebära kapacitetsproblem.

Hur förändras trafikmängderna på det regionala/nationella vägnätet i Skåne?

Tabell 6 Förändring i antal bilresor i övriga Skåne jämfört med nuläget

	Grönt	Upplevelse	Industriell	Tillväxt
Inom övriga Skåne	+/-0%	+10%	+10%	+10%
Till/från Malmö	-5%	+20%	+15%	+35%
Totalt	+/-0%	+10%	+10%	+15%

Trafiken på det skånska vägnätet som ej har start- eller målpunkt i Malmö eller Danmark ökar endast svagt. Detta beror främst på att befolknings- och arbetsplatstillväxten antas vara relativt låg jämfört med förändringarna i Malmö. I det Gröna scenariot är trafiken i stort sett oförändrad vilket är en följd av ökade bilkostnader och minskad vilja att använda bil.

Trafiken till och från Malmö och Själland ökar markant mer än trafiken inom övriga Skåne i Upplevelse- och Tillväxtscenarierna på grund av den stora befolknings- och sysselsättning-

stillväxten i Malmö och de ökade resorna över Öresund i dessa scenarier. I det Gröna scenariot är förhållandet det motsatta på grund av minskad bilanvändning.

Kapaciteten på det regionala och nationella vägnätet bedöms generellt klara av de trafikökningar som uppstår i de olika scenarierna. Problem kan uppstå i enstaka korsningar och trafikplatser.

Hur förändras trafikmängderna på det regionala/nationella järnvägnätet i Skåne?

Antalet tågresor mellan Malmö och övriga Skåne bedöms öka kraftigt i Upplevelsescenariot och i det Gröna scenariot. För arbetsresor är ökningen kraftig även i de övriga två scenarierna. Ökningen av antalet tågresor beror till stor del på City-tunneln och andra förbättringar av spårförbindelserna till och från Malmö.

Trängseln på tågen kan komma att bli mycket stor under rusningstid i det Gröna scenariot då arbetsresorna med kollektivtrafik ökar med 80 % jämfört med idag.

Hur påverkas det totala trafikarbetet (biltrafik på vägnätet)?

I det Gröna scenariot bedöms det totala trafikarbetet inom Malmö öka endast något (5-10%). Scenariot innebär generellt viss ökning av trafiken i västra Malmö (beroende på stor exploatering) medan trafiken minskar något i östra Malmö.

I scenariot "Industriell logik" bedöms det totala trafikarbetet inom Malmö öka med omkring 20%, vilket motsvarar ca 1% årlig trafikökning. Scenariot innebär framförallt ökning av trafiken på ringmotorvägarna och på de västra infarterna (Lorensborgsgatan och Pildammsvägen).

I scenariot "Upplevelsestaden" bedöms det totala trafikarbetet inom Malmö öka med omkring 40-50%, vilket motsvarar ca 2% årlig trafikökning. Trafikökningen beror på den generella välfärdsutvecklingen (bl.a. ökat bilinnehav), de stora befolknings- och sysselsättningsökningarna samt Malmös ökade regionala attraktionskraft. Scenariot innebär framförallt ökning av trafiken i centrum, på de västra infarterna (Lorensborgsgatan, Pildammsvägen och Trelleborgsvägen), infarterna till Västra Hamnen samt på ringmotorvägarna.

I scenariot "Tillväxtstaden" bedöms det totala trafikarbetet inom Malmö öka med omkring 50%, vilket motsvarar ca 2,5%

årlig trafikökning. Trafikökningen beror på den generella välfärdsutvecklingen (bl.a. kraftigt ökat bilinnehav), de stora befolknings- och sysselsättningsökningarna samt Malmös ökade regionala attraktionskraft. Liksom i Upplevelsescenariot ökar trafiken framförallt i centrum. Trafiken ökar mycket kraftigt på de västra infarterna (Lorensborgsgatan, Pildammsvägen och Trelleborgsvägen), infarterna till Västra Hamnen samt på ringmotorvägarna.

Var finns de kritiska punkterna i trafiksystemet? Kapacitet, säkerhet, miljö?

Generellt bedöms trafiknätet klara trafikökningarna i det Gröna scenariot. Kapacitetsproblem kan dock uppstå vid Hyllievång i och kring cirkulationsplatsen Pildammsvägen-Inre Ringvägen/Annetorpsvägen, med gatornas och korsningarnas nuvarande utformning. En planskild trafikplats i korsningen mellan Pildammsvägen och Annetorpsvägen är just nu på planeringsstadiet. En sådan trafikplats skulle innebära högre kapacitet.

I industriscenariot bedöms trafiknätet klara trafikökningarna generellt. Kapacitetsproblem kan dock uppstå vid Hyllievång i och kring cirkulationsplatsen Pildammsvägen-Inre Ringvägen/Annetorpsvägen, med gatornas och korsningarnas nuvarande utformning. Även korsningarna Lorensborgsgatan-John Ericssons väg och Regementsgatan-Mariedalsvägen kan med dagens utformning få kapacitetsproblem.

Trafikökningen på Lorensborgsgatans sträckning genom Lorensborgsområdet bedöms medföra ökade barriäreffekter för GC-trafikanter. Trafikökningarna på Fersens väg och Slottsgatan kan innebära kapacitetsproblem.

Upplevelse- och Tillväxtscenarierna innebär båda följande:

- Stora kapacitetsproblem uppstår vid Hyllievång i och kring cirkulationsplatsen Pildammsvägen-Inre Ringvägen/Annetorpsvägen, med gatornas och korsningarnas nuvarande utformning.
- Gottorpsvägen-Lorensborgsgatan kan få kapacitetsproblem.
- I princip alla korsningar på Lorensborgsgatan-Mariedalsvägen och Pildammsvägen-Fersens väg-Slottsgatan från Stadiongatan in mot centrum får allvarliga kapacitetsproblem med dagens utformning.
- Kraftigt ökade barriäreffekter och trafiksäkerhetsproblem uppstår på sträckorna. På länkarna Fersens väg-Slottsgatan uppstår även kapacitetsproblem.

-Ett flertal korsningar och länkar i centrala Malmö får allvarliga kapacitetsproblem (bl.a. vid Mobilia, Dalaplan, Södervärn, Triangeln, Amiralsgatan (närmast centrum), Norra Vallgatan (vid Malmö C), vid Värnhemstorget samt Hornsgatan.

-Ökade barriäreffekter och trafiksäkerhetsproblem uppstår särskilt (utöver redan nämnda sträckor) på Linnégatan-Erikslustvägen, Major Nilssonsgatan, Amiralsgatan (ut till Kontinentalbanan), Nobelvägen (söder om Amiralsgatan), Sallerupsvägen (vid Johanneslust) och Ystadvägen (vid Heleneholm).

Miljökonsekvensbeskrivning – luft Inledning

Det finns numera miljökvalitetsnormer (SFS 2001:527) för fyra olika luftföroreningar, de är svaveldioxid, kvävedioxid, bly och partiklar. Fler normer beräknas träda i kraft inom några år. De som ligger på tur är troligen kolmonoxid och bensen.

I städerna är det bilismen som är den stora källan till luftföroreningar i miljön som vi vistas i. Utsläppen från personbilar, lastbilar och bussar står för ca 40% av hälsofarliga utsläpp, men ger upphov till 60-90% av luftföroreningshalterna i stadsmiljön. Idag står den tunga trafiken och personbilarna för ganska precis lika stora delar av utsläppen till luft.

Dagsläget

Svaveldioxid- och blyhalterna är så pass låga att de varken idag eller inom överskådlig framtid kommer att utgöra några problem avseende miljökvalitetsnormerna. Utifrån mätningar och modellberäkningar kan det konstateras att de stora problemen blir att klara miljökvalitetsnormerna för i huvudsak kvävedioxid. Det finns också en liten risk att partikelhalterna kan bli ett problem. För kvävedioxid skall normen vara uppfylld den 1 januari 2006, medan för partiklar skall normen redan vara uppfyllt den 1 januari 2005.

I dagsläget överskrider miljökvalitetsnormerna på vissa platser i de inre delarna av Malmö. Problemen finns främst vid de kraftigt trafikerade gatorna i centrala Malmö och även i viss mån de trånga gatorna, med måttlig trafik, i den äldsta delen av staden. I figuren till höger återfinns de vägsträckor/områden som det finns risk för att miljökvalitetsnormen fortsatt kan överskridas vid. Enligt förordningen om miljökvalitetsnormer får inga åtgärder, vidtagas eller planeras, som leder till ett överskridande av en norm. Då normen överskrider 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.

År 2018

Emissionerna från bilismen kommer att minska avsevärt, enligt SOU 1996:184 "Bättre klimat, miljö och hälsa med alternativa drivmedel" beräknas emissionerna från personbilismen

minska utsläppen av kväveoxider med ca 30% från 2000 till 2013, medan den tunga trafiken beräknas minska sina utsläpp med 55%. I en stad kan inte hela minskningen tillgodoräknas då 20-25% av trafikarbetet görs med motorer som är kalla och därmed emitterar betydligt mer än genomsnittsutsläppen. En grov bedömning får bli att emissionerna till år 2018 blir omkring 20% lägre än dagens utsläpp.

Ett grönt Malmö

Trafikarbetet i den gröna staden ökar med ca 5-10%. Ökningen sker främst i de yttre delarna av Malmö medan trafiken minskar i de centrala delarna av Malmö. Den generella emissionsminskningen med 20% motverkas av en trafikökning med 5-10%, d.v.s. netto-

minskningen är omkring 10%. De 10-procentiga emissionsminskningarna fördelas så att i Innerstaden bedöms halterna att minska med drygt 20%, medan främst i de yttre delarna av Malmö kommer emissionsminskningen delvis att kompensera

Bedömning av risken för överskridande av miljökvalitetsnormerna



I dagsläget överskrider miljökvalitetsnormerna på vissa platser i de inre delarna av Malmö. Problemen finns främst vid de kraftigt trafikerade gatorna i centrala Malmö och även i viss mån de trånga gatorna, med måttlig trafik, i den äldsta delen av staden.

ras av trafikökningen, d.v.s. luftföroreningshalterna minskar från 10% till nästan ingenting på de trafikleder som ökar mest.

Slutsats: generellt kommer troligen dagens miljökvalitetsnormer att klaras i alla stadens trafikmiljöer.

Upplevelsestaden Malmö

I upplevelsestaden kommer trafikarbetet i Malmö att öka med 40-50%. Trafikökningen i centrala Malmö blir sannolikt ej mer än ca 10%, då kapacitet redan slår i taket vid rusningstid. En större ökning av trafiken i centrum kan uppstå om trafiktopparna sprider ut sig mer över tiden, d.v.s. att rusningstiderna blir mer utdragna som i storstäder som Stockholm och Köpenhamn. Undantaget är Mariedalsvägen, Pildammsvägen och förbifarten vid Västra Hamnen/Centralstationen, där trafikökningen kommer vara betydande. Även på de större lederna in mot Malmö, främst från söder, kommer trafiken att öka. Den största ökningen kommer dock att ske på Yttre Ringvägen och delvis på Inre Ringvägen.

En bedömning av luftföroreningshalterna är att i de inre delarna av Malmö kommer luftföroreningshalterna att minska något eller åtminstone inte försämrats, medan trafikökningen mot och förbi Västra Hamnen leder till förhöjda luftföroreningshalter. Vid Mariedalsvägen och Pildammsvägen finns en risk att miljökvalitetsnormerna kan komma att överskridas. Även ökningen på delar av Inre och Yttre Ringvägen kan på någon sträcka leda till så pass höga halter att miljökvalitetsnormerna kan komma att överskridas.

Slutsats: det finns en uppenbar risk att fler kommer att exponeras av luftföroreningshalter som överstiger miljökvalitetsnormerna; trafikökningen är betydligt större än den tekniska förbättringen av trafikens emissioner.

Ett Malmö präglat av industriell logik

Det totala trafikarbetet i detta scenario kommer att öka med ca 20%. Trafikökningen fördelas ganska jämnt i Malmö. Trafiken mot västra Malmö, genom och förbi Västra Hamnen och Centralstationen, kommer att öka något mer än vid andra trafikstråk. Inom vissa delar centrala Malmö kommer ökningen att vara högst marginell. Luftföroreningshalterna kommer i detta scenario inte att påverkas speciellt mycket.

Slutsats: luftföroreningshalterna kommer i de flesta fall inte skilja sig speciellt mycket från dagens situation, d.v.s. det finns,

som idag, risk att miljökvalitetsnormerna kan komma att överskridas i trafikintensiva miljöer.

Tillväxtstaden

I tillväxtstaden kommer trafikarbetet att öka med drygt 50% i Malmö. Ökningen kommer främst att ske på de stora infartslederna, även i detta fall kommer en omfattande trafikökning ske på förbifarten vid Västra Hamnen, samt trafiken mot Västra Hamnen via Mariedalsvägen, Pildammsvägen och Trelleborgsvägen. I innerstaden är trafikökningen inte lika kraftig, men kommer troligen ändå att var minst lika stor som den tekniska förbättringen av bilismens emissioner.

Slutsats: det finns en ännu större risk att fler kommer att exponeras av luftföroreningshalter som överstiger miljökvalitetsnormerna i detta scenario än i scenariot upplevelsestaden.

Miljökvalitetsnormerna överskrids i tre scenarier

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. Staden måste därför satsa på ett aktivt åtgärdsarbete bl.a. inom ramen för ett miljöanpassat transportsystem för Malmö, som leder till att luftföroreningshalterna kan reduceras till nivåer under normerna.

Miljökonsekvensbeskrivning – buller

Trafikbullersituationen är idag den att utmed de mest belastade gatorna har Gatukontoret, genom sitt fönsterbytesprogram, bidragit till att inomhusnivåerna är acceptabla på de flesta platser. De olika scenarierna har inte analyserats i detalj, men generellt fordras stora förändringar i trafikmängder innan bullernivåerna ändras påtagligt. Därför kommer bullersituationen inte att radikalt förändras gentemot dagens situation annat än vid enstaka gator, där det kan bli nödvändigt att vidta åtgärder.

Trafiken i Malmö kan öka med upp till 50% de närmaste 15-20 åren. Så kan det bli om planerad befolknings- och sysselsättningsökning i Malmö förverkligas, regionen fortsätter att växa samman, samtidigt som dagens resvanor och -mönster består.

Men trenderna kan brytas och utvecklingen ta en annan riktning. Den grundläggande strategiska trafikfrågan är alltså hur det ökade res- och transportbehovet i Malmö ska fångas upp.

Det är just detta som en trafikstrategi måste ta ställning till.

