



Trafikstrategi för Malmö

Förslag december 2003
Stadsbyggnadskontoret Gatukontoret
Pr 3072

Förord	5
1 Utgångspunkter för trafikstrategin	7
Trafiken och Malmös övergripande mål	8
Malmös och trafiksystemets utmaningar	12
2 Trafikstrategi för Malmö	13
Förslag till trafikstrategi för Malmö	14
A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!	16
B. En starkare region!	22
C. Effektivare transporter!	26
2 Så går vi vidare – sammanfattning	30

Trafikstrategi för Malmö

Trafikstrategi – slutligt förslag

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:

Mats Petersson, Region Skåne
Christer Wallström, Skånetrafiken
Agneta Staaf, Banverket
Benny Nilsson, Vägverket
Christer Jarnlo, Länsstyrelsen

Projektgrupp

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

Layout

Kristina Metz

Fotografier

Jan-Erik Andersson

Information om Trafikstrategi för Malmö

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

Förord

Trafikstrategi i förändringstider

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

De genomförda och planerade stora infrastrukturinvesteringarna i och omkring Malmö, den regionala utvecklingen samt Malmös pågående strukturomvandling – fysiskt såväl som ekonomiskt – kan ställa trafiksystemet inför stora utmaningar under de närmaste 15-20 åren. Detta kommer att innebära ökat resande och stora förändringar i trafik- och rörelsemönster i regionen och Malmö.

Projektgenomförandet

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

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

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

Projektarbetet har präglats av en bred sammansättning av intressenter. Genom detta bygger trafikstrategin vidare på en mängd kunskap om trafiksystemets möjligheter och problem. På regional nivå pågår arbete med bl.a. RTI-plan, konsekvenser av Öresundsförbindelsen, kollektivtrafiken i Skåne, miljöprogram, riskanalyser m.m. I Malmö har bl.a. miljöprogram,

trafikmiljöprogram och trafiksäkerhetsprogram utarbetats. I Översiktsplan 2000 anges de övergripande målen för den fysiska planeringen med riktlinjer för bl.a. trafik, miljö- och riskfaktorer.

Samråd och slutligt förslag

Samrådsförslaget till *Trafikstrategi för Malmö* (december 2002) var under februari-april 2003 utsänt på remiss till kommunens nämnder och styrelse, till berörda kommuner och regionala organ, myndigheter, företag, partier och intresseföreningar m.m, totalt ca 120 mottagare. Ca 55 yttranden med erinringar och andra synpunkter inkom.

Syftet med samrådsfasen var ”att söka stöd för de robusta åtgärderna och inleda en diskussion om presenterade vägvalsfrågor”. Generellt kan konstateras att de robusta åtgärderna har fått stöd. Vägvalsfrågorna har, som väntat, fått blandat mottagande. Men i många fall kan vissa tendenser skönjas.

Uppdelningen av föreslagna åtgärder i robusta åtgärder och vägvalsfrågor har därmed fullgjort sitt syfte. I det slutliga förslaget presenteras en samlad trafikstrategi som, utifrån inkomna synpunkter under samrådsfasen, kan föra trafik- och stadsplaneringen i Malmö ett steg vidare. Det är emellertid inte möjligt att ”räta ut alla frågetecken” och en fortsatt diskussion om olika åtgärder inom Malmös trafikstrategi är nödvändig, vilket också ett flertal remissinstanser efterlyser. Det slutliga förslaget kommer att föreläggas kommunstyrelsen och eventuellt kommunfullmäktige för beslut.

Trafikstrategi för Malmö är en samlad strategi för en lång rad åtgärder inom olika områden. Åtgärderna är på sidorna 30-31 sammanfattade i ett handlingsprogram för de närmaste åren; år 2004-2006. Under år 2006 görs en första samlad uppföljning för redovisning till kommunstyrelsen – inför det fortsatta arbetet med att förverkliga *Trafikstrategi för Malmö*.

Jan-Olof Jönsson
Översiktsplanechef

Klas Nydahl
Gatuchef

Johan Emanuelson
Projektledare



Utgångspunkter för trafikstrategin

Trafiken och Malmös övergripande mål

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

Malmö är en stad i tillväxt

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

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

Ökad tyngd för välfärdsmålen

Under senare år har de ekonomiska och sociala dimensionerna av hållbarhet fått ökad tyngd vid sidan av miljödimensionen. Likt många andra europeiska städer har Malmö ett ”dubbelt åtagande”: att sörja för att alla invånare har en god levnadsstandard och att fungera som tillväxtmotor för den omgivande regionen. Under 1990-talet har rollen som tillväxtmotor stått i centrum, manifesterat av infrastrukturprojekt som Öresundsförbindelsen, Citytunneln och Malmö högskola.

Kommunstyrelsen har nu med programmet ”Välfärd för alla” beslutat att också ta ett samlat grepp om välfärdsfrågorna genom en mobilisering av alla krafter i samhället. Syftet är att vända en negativ utveckling och åstadkomma en jämnare och rättvisare fördelning av välfärden. Det enskilt viktigaste målet är att göra den etniska mångfalden till den resurs och framgångsfaktor som den kan vara. Alla Malmöbor skall ha möjlighet till arbete, utbildning och boende.

Stadsbyggande och trafikplanering spelar – i kombination med andra åtgärder – en viktig roll för arbetet med ”Välfärd för alla”. En ökad tillgänglighet och rörlighet vidgar befolkningens möjligheter att söka arbete och bostad. Samtidigt måste trafikens negativa effekter minimeras för att göra Malmö till en trygg och attraktiv stad att bo och verka i. Ett långsiktigt hållbart Malmö förutsätter att hållbarhetens tre dimensioner ständigt vidareutvecklas och balanseras mot varandra.

Trafikstrategins uppdrag

Som en fördjupning och breddning av trafikfrågornas behandling i Översiktsplan 2000 har på Kommunstyrelsens uppdrag ett förslag till trafikstrategi för landtrafiken utarbetats. Den har en tidshorisont på 15-20 år och utgör ett handlingsprogram

som redovisar motiv och förslag till åtgärder och förändringar i trafiksystemet med utgångspunkt från kommunens övergripande mål i Översiktsplan 2000. Trafikstrategin skall ses som ett planeringsunderlag med preciserade trafikpolitiska mål och exempel på åtgärder som stödjer målen.

Trafikstrategi för Malmö skall besvara två nyckelfrågor:

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

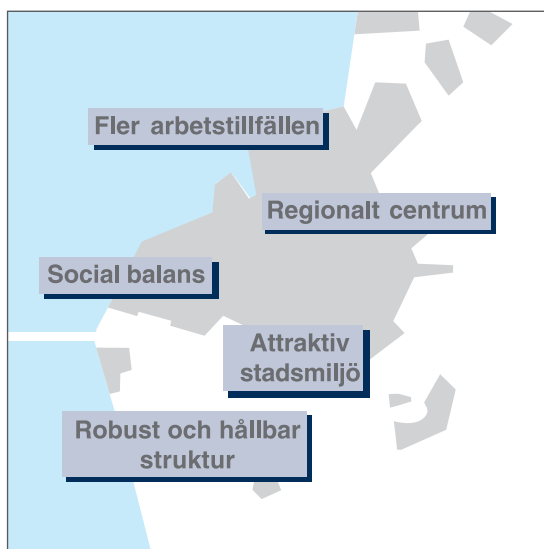
Trafiksystemet i ett samhällsperspektiv

Arbetet med Trafikstrategi för Malmö har haft följande utgångspunkter:

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

Trafikstrategi för Malmö skall besvara två nyckelfrågor:

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



Malmös övergripande mål enligt Översiktsplan 2000.



Malmö måste utvecklas som attraktiv och hållbar stad.

Malmö och trafiksystemets utmaningar

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

Fler malmöbor och jobb ger ökat resande

De närmaste 15-20 åren planeras Malmöns befolkning att öka med upp till 20% och antalet sysselsatta med upp till 30%. Det betyder en ökning från dagens ca 265.000 invånare till omkring 310.000 invånare och från ca 125.000 arbetsplatser till omkring 165.000. Detta är naturligtvis i många stycken en mycket positiv utveckling för staden, bl.a. genom bättre sysselsättningssituation och de nya möjligheter som ges av ökat skatteunderlag.

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

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

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

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

Trafikstrategin har betydelse

Som underlag för trafikstrategin analyserades fyra olika scenarier för Malmöns framtid (se Samrådsförslaget till Trafikstrategi för Malmö, december 2002). Scenarierna visade tydligt den växelverkan som råder mellan samhällsutveckling och trafiksystemet. Tillväxt ger ökat res- och transportbehov, men med valet av trafikstrategi har kommunen goda möjligheter att påverka om detta leder till trafik- och miljöproblem. I förlängningen kan trafikstrategin återverka på samhällsutveckling – tillväxttakt, bosättningsmönster och den regionala integrationen ("regionförstoring").

Ny tvingande lagstiftning

Trots förbättrad fordonsteknik med mindre utsläpp till luften finns det stora risker för att de nya miljö kvalitetsnormerna kommer att överskridas. Den svenska lagstiftningen medger inte en planering som leder till att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Om normen överskrids skall kommunen lämna in en handlingsplan till staten, som visar vilka åtgärder som kommer att vidtas för att minska föroreningshalten till en nivå under normen. I princip finns två vägar att gå; antingen begränsas utbyggnaden av Malmö eller så vidtas åtgärder i trafiksystemet.

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

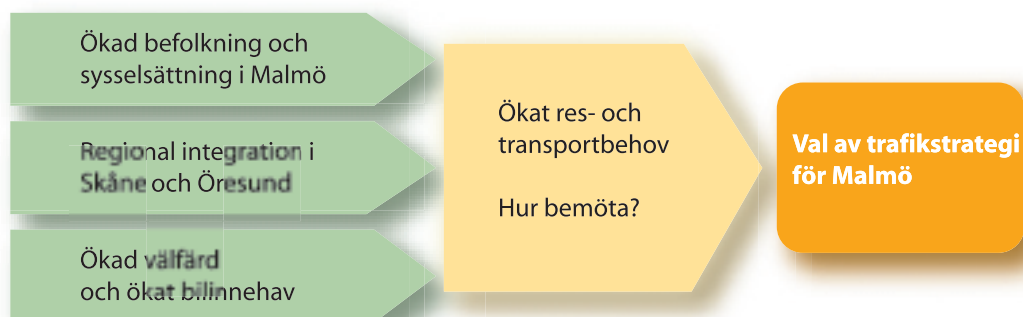
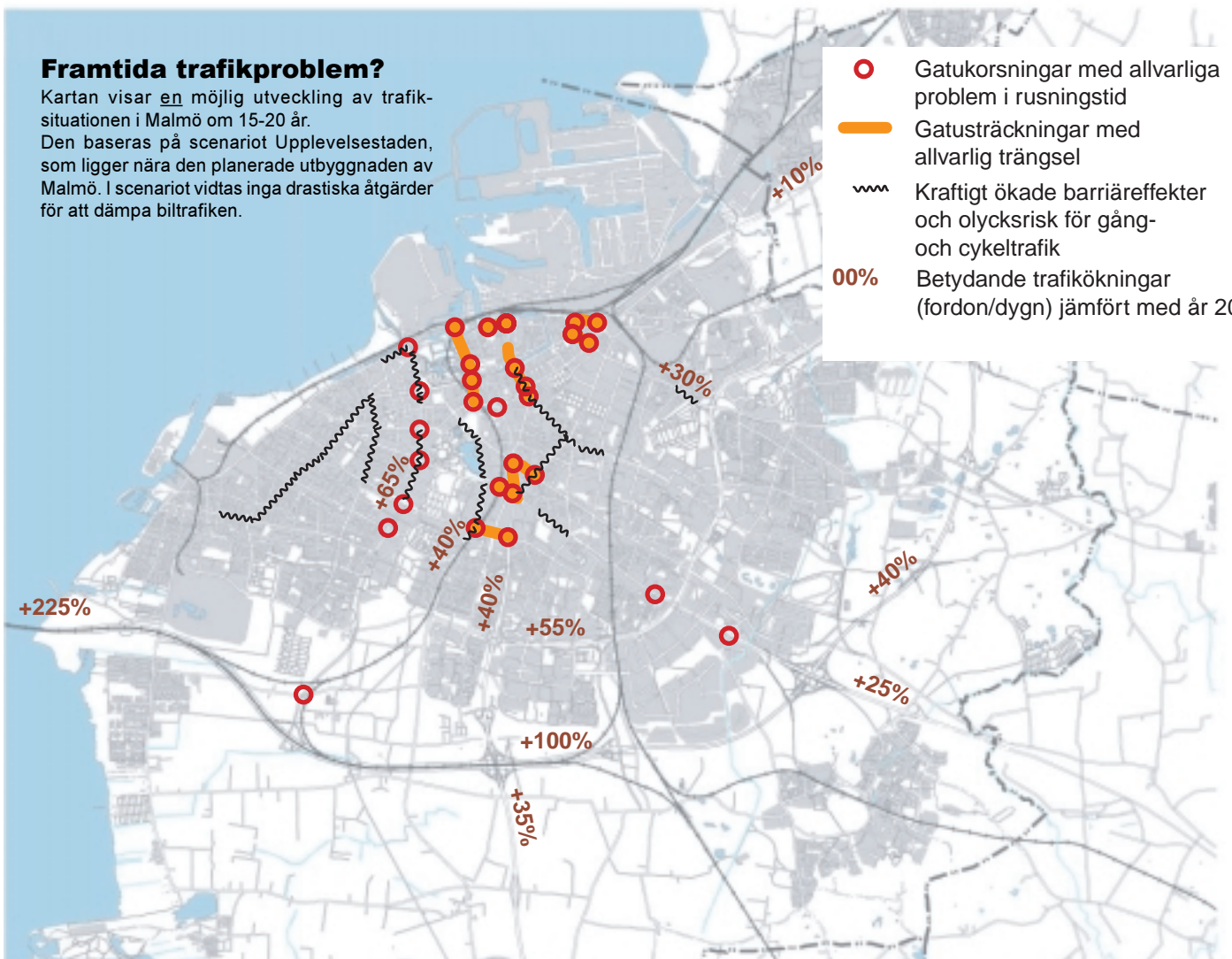
	Befolkning		Arbetsplatser		Biltrafik
	totalt	förändr.	totalt	förändr.	förändr.
Idag	259.000		123.000		
Grönt	311.000	+20%	127.000	+ 3%	+10%
Upplevelse	307.000	+18%	163.000	+32%	+45%
Industriell	235.000	- 9%	140.000	+14%	+20%
Tillväxt	290.000	+12%	164.000	+33%	+50%

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

Framtida trafikproblem?

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

- Gatukorsningar med allvariga problem i rusningstid
- Gatusträckningar med allvarig trängsel
- ~ Kraftigt ökade barriäreffekter och olycksrisk för gång- och cykeltrafik
- 00% Betydande trafikökningar (fordon/dygn) jämfört med år 2000



Trafikstrategi för Malmö



Förslag till trafikstrategi för Malmö

En målmedveten strategi för trafiksystemet bidrar till att skapa framtidens Malmö. Här utpekade tre huvudmål för Malmös trafikstrategi; *Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna*, *En starkare region* samt *Effektivare transporter*.

Tre huvudmål för trafikstrategin

Stadsbyggande och trafikplanering spelar – i kombination med andra åtgärder – en viktig roll för arbetet att säkra en långsiktigt hållbar utveckling i Malmö; socialt, ekonomiskt och miljömässigt.

En ökad tillgänglighet och rörlighet vidgar befolkningens möjligheter att söka arbete och bostad samt näringslivets möjligheter att nå nya marknader.

Samtidigt måste trafikens negativa effekter minimeras; dels för att göra Malmö till en trygg och attraktiv stad att bo och verka i – dels för att minimera trafikens påverkan på natur och klimat.

Förslaget till Trafikstrategi för Malmö har tagits fram i en process som byggts på en bred dialog mellan en lång rad offentliga och privata aktörer. Många olika åtgärder inom trafiksystemet har pekats ut som strategiska för Malmö. Åtgärderna har i förslaget till trafikstrategi sorterats under tre huvudmål:

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

Från samrådsfas till slutligt förslag

I diskussionsunderlaget till trafikstrategins samrådsfas (våren 2003) var de föreslagna åtgärderna under varje huvudmål uppdelade i ”robusta åtgärder” och ”vägvalsfrågor”. De ”robusta åtgärderna” bedömdes stödja Malmös övergripande mål utan nämnvärda målkonflikter. ”Vägvalsfrågorna” kunde innebära prioriteringar mellan målen, men samtidigt vara de frågor där trafiksystemet kunde medverka till att profilera Malmö.

Syftet med samrådsfasen var ”att söka stöd för de robusta åtgärderna och inleda en diskussion om presenterade vägvalsfrågor”. Generellt kan konstateras att de robusta åtgärderna *har* fått stöd. Vägvalsfrågorna har, som väntat, fått blandat mottagande. Men i många fall kan tendenser skönjas.

Uppdelningen av föreslagna åtgärder i robusta åtgärder och vägvalsfrågor har därmed fullgjort sitt syfte. I detta slutliga förslag presenteras en samlad trafikstrategi som, utifrån inkomna synpunkter under samrådsfasen, syftar till att föra trafik- och stadsplaneringen i Malmö ett steg vidare.

A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!

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

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

- Skapa tryggare stadsmiljö
- Vidareutveckla Malmö som cykelstad
- Skapa effektivare lokal kollektivtrafik
- Sprid Citytunnelns effekter i Malmö
- Skapa smartare parkering
- Bibehåll tillgängligheten med lugnare tempo

B. En starkare region!

Detta huvudmål fokuserar på resorna till och från Malmö och därmed hur Malmö samspelar med regionen.

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

- Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln
- Var aktiv i det regionala samarbetet
- Vidareutveckla öresundstågstrafiken
- Förtäta de stationsnära områdena

C. Effektivare transporter!

Detta huvudmål fokuserar på att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet – för både människor och gods.

Genom att utnyttja trafiksystemet effektivare kan den ständiga ökningen av trafikarbetet brytas för såväl individer som näringsliv samtidigt som en miljömässigt hållbar utveckling främjas. Trafikens miljöbelastning och behovet av nyinvesteringar i infrastruktur minskas. Med minskade kostnader för trängsel och onödiga transporter förbättras även näringslivets villkor. Inom modern trafikplanering pågår ett ”paradigmskifte” som innebär att man flyttar fokus från rörlighet till tillgänglighet.

- Skapa möjligheter för nya resvanor
- Gör transportsystemet intelligentare
- Effektivisera distributionen av varor
- Förädla Malmö som godstransportnav
- Styr trafiken tydligare för bättre miljö

Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!

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

Skapa tryggare stadsmiljö

Trafiksystemet har en nyckelroll i att göra Malmö till en trygg och tillgänglig stad för alla dess invånare, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation.

Kommunen måste arbeta med detta utifrån tre perspektiv:

- Minska *antalet allvarligt skadade och dödade personer* i trafiken i Malmö.
- Minska den *upplevda olycksrisken*. Oron för att drabbas av trafikolyckor saknar ibland samband med verkliga risker. Oron kan emellertid begränsa medborgarnas rörelsefrihet, och blir därmed ett verkligt problem för t ex äldre och barn. Det kan också leda till att t ex barnfamiljer väljer att flytta från Malmö.
- Minska *risken eller oron för överfall och hot om våld*. Utöver faktisk brottslighet, kan även oron begränsa medborgarnas rörelsefrihet, i synnerhet för äldre och kvinnor.

Kommunen kan åtgärda dessa problem genom fysiska åtgärder, drift- och underhållsåtgärder i kombination med beteende- och attitydpåverkande åtgärder. När det gäller risk eller oro för överfall och hot om våld handlar det även om att skapa alternativa gång- och cykelvägar. Kvälls- och nattetid skall det t ex vara möjligt att välja väl upplysta leder längs väl trafikerade gator framför parkernas mörka stigar.

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

Så går vi vidare

Fokus på trafiksäkerhet. Gatukontoret har med start år 2003 påbörjat att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram, utifrån en grundlig studie av beteenden, attityder och trafikskador i Malmö.

Fokus på trygghet. Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret skall fortsätta det påbörjade arbetet med att prioritera brottsförebyggande och trygghetskapande aspekter vid planering och underhåll av det offentliga rummets gator, torg, parker etc.

Vidareutveckla Malmö som cykelstad

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

År 2000 antogs ett cykelprogram för Malmö Stad. Med detta togs ett brett grepp på cykeltrafiken – inte bara infrastrukturinvesteringar behandlades. Med cykelprogrammet finns en klar riktning för fortsatta satsningar på cykeltrafiken.

Det finns nu emellertid flera skäl att höja ambitionsnivån på investerings- och underhållssidan:

- Citytunnelns stationer måste understödjas med goda cykel-förbindelser och -parkeringsmöjligheter.
- Högsolan måste vara lättillgänglig för cyklister.
- Trygghetsaspekten har ökat efterfrågan på sammanhängande cykelvägar längs huvudgatorna.
- Ökat resbehov till följd av ökad befolkning och sysselsättning måste mötas med ökad säkerhet och tillgänglighet för Malmös cyklister.

Därutöver är det angeläget att säkra ett lättorienterat, sammanhängande cykelnät, kopplingar till stadsdelarna utanför innerstaden och vidare till grannkommunerna. När nya cykelleder anläggs i Malmös innerstad skall hänsyn tas till handens behov av korttidsparkering för bilar.

Så går vi vidare

Bygg vidare på cykelprogrammet. Tekniska nämnden har gett Gatukontoret i uppdrag att påskynda genomförandet av cykelprogrammet. Ett reviderat och utvecklat handlingsprogram för cykeltrafiken behöver därutöver tas fram för att motsvara pågående och kommande förändringar i Malmö, t ex Citytunnelns stationer och Högsolan.

A

Skapa effektivare lokal kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Malmö består idag av stadsbussar, regionbussar och regional tågtrafik. Ungefär 80% av de kollektiva resorna görs lokalt inom kommunen. Stadsbussnätet i Malmö består av huvudlinjer och expresslinjer. Huvudlinjerna täcker hela tätorten och trafikeras under större delen av dygnet. Expresslinjerna förstärker huvudlinjerna under rusningstid. De flesta linjer trafikeras var 10:e minut.

Från 1980-talet till 1990-talet minskade resandet med stadsbussarna ca 25%. Under senare år har dock en stark återhämtning skett.

Framtidsutmaningen är att skapa en effektivare lokal kollektivtrafik, samtidigt som biltrafiken i Malmö förväntas öka:

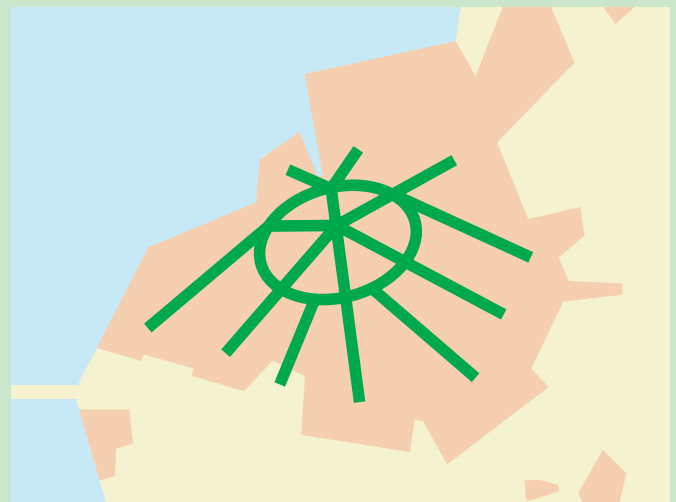
- Busstrafiken har redan idag framkomlighetsproblem, i synnerhet i centrum. Bussprioriteringar i gator, korsningar och kring terminaler är ofta goda lösningar.
- Citytunnels stationer behöver understödjas genom anpassning av busstrafikens huvudstråk.
- Effektivare betalnings- och informationssystem för resenärerna behöver införas.
- En god stadsmiljö behöver säkras längs de tunga bussstråken och vid terminalerna – estetik, trafiksäkerhet, buller-, luftförorenings- och bariäreffekter skall lösas.

Därutöver kan det vara intressant att genomföra en malmöspecifik visionsstudie av framtida möjligheter för lokal kollektivtrafik.

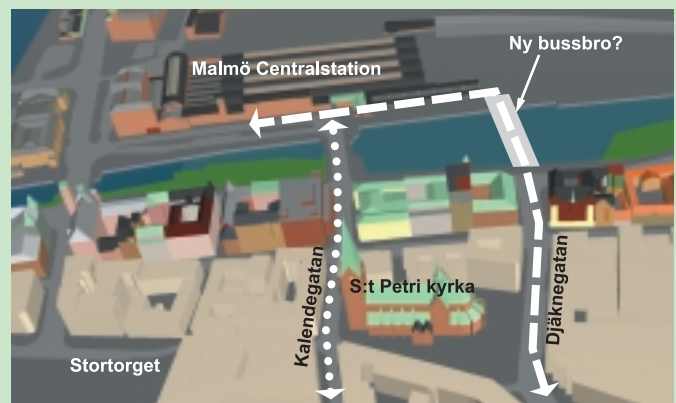
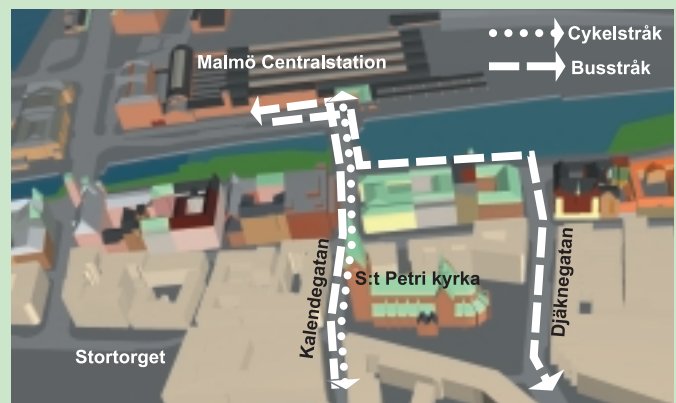
Så går vi vidare

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

Gör ett samlat kollektivtrafikprogram. Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret tar tillsammans med Skånetrafiken fram ett samlat arbetsprogram för stadsbuss, regionbuss och tåg ("Kollektivtrafik i Malmö 2010") – med sikte på Citytunnels öppnande. Arbetsprogrammet kan utgöra grunden för ett mer utvecklat samarbete mellan Skånetrafiken och Malmö Stad, vad gäller målsättningar och planering av kollektivtrafiken.



Figuren visar möjlig princip för stomplan. Dagens busslinjenät är ett komplext system som trafikeras många av Malmös gator. Med en stomplan fastläggs vilka gatustråk som under lång tid framöver skall vara huvustråk för kollektivtrafiken.



Idag blandas cykel- och busstrafik på Kalendegatan (övre figuren). Kan en ny bussbro förbättra buss- och cykelförbindelserna mellan Malmö C och centrum? Se exempel i undre figuren.

Sprid Citytunnelns effekter i Malmö

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

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

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

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

En teknisk idéstudie för Kontinentalbanependeln genomfördes under år 2002, se figur till höger. Studien visade bl a att Kontinentalbanan rent kapacitetsmässigt rymmer såväl den föreslagna pendeln, som den godtrafik som kommer att fortsätta trafikera Kontinentalbanan i väntan på en yttre gods-bana. Eftersom den föreslagna pendeln kommer att hålla lägre hastighet än dagens genomgående öresundstågstrafik, visar studien att bullertillskottet från pendeln kommer att vara försumbart jämfört med godstågen.

Så går vi vidare

Förbered för ny trafikering och stadsutveckling. De tekniska och ekonomiska förutsättningarna för utökade trafikering-alternativ inom Malmö som följd av Citytunneln behöver klar-läggas. Därför avses en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg att genomföras. Parallellt revideras Översiktsplan 2000 med syfte att förbereda för förtätning och stadsutveckling vid existerande och nya tänkbara stationslägen (se ovan). Uppdragen utförs av Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Fast-ighetskontoret i samarbete med Skånetrafiken och Banverket.



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



Figuren ovan visar olika trafikering-alternativ för en Kontinentalbanependel:

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

A

Skapa smartare parkering

Parkeringspolitiken är ett kraftfullt verktyg för påverkan av trafiken. När Malmö nu står inför kraftigt ökade resbehov är det nödvändigt att fastlägga en tydlig parkeringsstrategi för staden. Parkeringsstrategin har särskilt stor betydelse i stadens centrum där konkurrensen om utrymme, handelns krav och trafikens miljöproblem är som störst.

Malmö Stad arbetar med parkeringsfrågor bl.a. genom det kommunala parkeringsbolaget, genom parkeringsnormer och senast genom en lokaliseringsstudie för nya parkeringsplatser i centrum.

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

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

En ”smartare parkeringsstrategi” för Malmö syftar till att uppnå ett samordnat och effektivare utnyttjat p-utbud i framförallt innerstaden – på gata och tomtmark – lätt att hitta, men med tydlig prioritering mellan olika grupper. I detta ingår att:

- Prioritera boende och handel framför pendlare i innerstaden (i linje med den p-policy som fullmäktige antog i mars 2003). De regelbundna pendlingsresorna är lättast att överföra till kollektivtrafiken och med Citytunneln följer många nya goda resmöjligheter för pendlare.

- Inför ett effektivt p-ledssystem. Malmös roll som regionalt centrum för handel och service stärks om det blir lättare för besökare att hitta p-platser. Ett p-ledssystem ökar även beläggningen på existerande p-utbud och minskar behovet av fler parkeringsytor.
- Samla ansvariga aktörer i ett gemensamt forum för parkeringsfrågor. Den största delen av parkeringsplatserna på tomtmark är privatägd, medan kommunen råder över gatumarken. Därför är ett samarbete med berörda parter en förutsättning för att åstadkomma en förändring.
- Säkra goda cykelparkeringar vid alla viktiga besökspunkter.

Pendlarparkering kan också behandlas, men för att pendlarparkeringar skall bli effektiva måste de troligen i första hand anordnas nära resans start, d v s vid inpendlingsorternas egna kollektivtrafikterminaler.

Så går vi vidare

Fastlägg långsiktig parkeringsstrategi. Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret och Fastighetskontoret tar i samråd med P-Malmö fram förslag till parkeringsstrategi för Malmö.

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

Inför nytt p-ledssystem. P-Malmö inför, i samråd med Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret, ett nytt p-ledssystem.



Bibehåll tillgängligheten med lugnare tempo

Vi är beroende av bilen

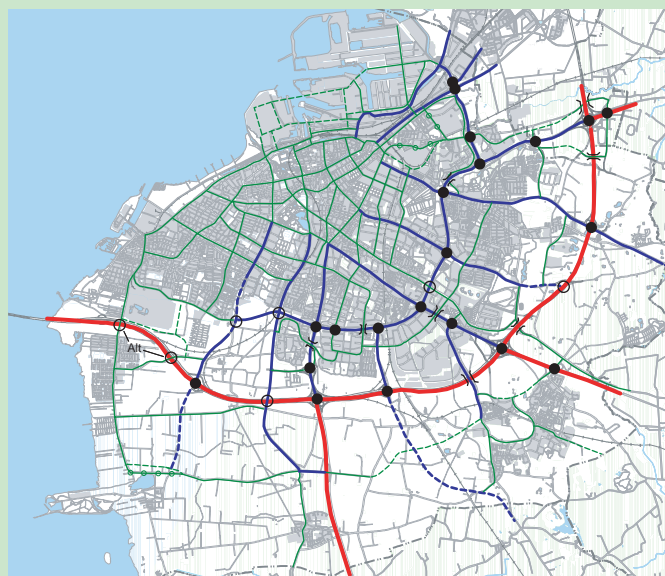
Bilen är en grundläggande förutsättning för att dagens samhälle skall fungera. Så kommer det med all sannolikhet att fortsätta att vara under överskådlig framtid.

Bilen kan dock inte lösa alla människors res- och transportbehov. Dessutom skapar biltrafiken problem i form av buller, barriäreffekter, olyckor, markanspråk etc. Samtidigt måste Malmö vara en trygg och tillgänglig stad för alla dess invånare, oavsett ålder, fysisk och ekonomisk situation.

Trafik på stadens villkor

När massbilismen slog igenom försökte man hantera trafiken genom att tydligt separera trafiksystemet från bebyggelsen. Detta resulterade å ena sidan i effektiva trafiklösningar, å andra sidan i en utglesad och ”steril” stad.

Utan trafik, ingen stad. Staden och trafiken är inte motpoler; de förutsätter varandra. Trafiken måste därför lösas genom att man anlägger en helhetssyn på staden. Vi måste stadsplanera – istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera. Målet är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och fungerande biltrafik.



Översiktsplan 2000 finns ett huvudnät för Malmös gator angivet. Detta behöver revideras och fördjupas.

Vad händer när trafiken ökar?

Med den väntade befolknings- och sysselsättningsökningen kan trafiken i Malmö öka mycket kraftigt på 15-20 års sikt. Effekterna av detta ställs på sin spets när det gäller Malmös överordnade trafikstråk; ringvägar, infarter och huvudgator.

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

Ett helhetsgrepp på Malmös gatunät

För att möta de kommande trafikökningarna behöver ett helhetsgrepp tas på hur gatustrukturen i Malmö skall se ut och hur trafiken skall fungera i samspel med staden. Därmed blir den enskilda gatans eller vägens plats i helheten tydligare när man planerar nybyggnader eller ombyggnader i stadsmiljön.

Gatustrukturen skall fastläggas med huvudmålet att stärka Malmö som en attraktiv stad för boende, besöksnäring och verksamheter och som en långsiktigt hållbar stad. Detta skall uppnås genom *bibehållen tillgänglighet med lugnare tempo* – trots framtida trafikökningar. I ett program för ”Trafiken, gatan



Målet är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och fungerande biltrafik.

A

och stadsmiljön” skall det föreslås åtgärder som säkrar:

- en levande och trivsamt gatu- och stadsmiljö,
- ett huvudgatunät med lugnare vägtrafik,
- ett lokalgatunät som ger ökad trygghet,
- en god tillgänglighet inte bara för biltrafiken, utan även för busstrafik och oskyddade trafikanter.

Prioriteringar i gaturum och i korsningspunkter behöver anges för att säkra en god stadsmiljö och samtidigt en god tillgänglighet för alla trafikslag. Konkret innebär detta bland annat att ange lösningar för att:

- påverka trafikrytmen på huvudgatorna genom fysiska åtgärder eller reglering,
- lösa busstrafikens framkomlighetsproblem, t.ex. genom särskilda busstråk och bussfiler,
- komplettera cykelnätet med cykelleder längs huvudgatorna,
- skapa gatumiljöer som är attraktiva för alla som vistas i dem.

Så går vi vidare

Fastlägg ett program för ”Trafiken, gatan och stadsmiljön”. Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret utarbetar ett program med fokus på ett huvudgatunät med lugnare vägtrafik, en attraktiv gatu- och stadsmiljö, och god tillgänglighet inte bara för biltrafiken, utan även för busstrafik och oskyddade trafikanter.



Separering av trafik och bebyggelse kan ge effektiva trafiklösningar, men rikerar att leda till en utglesad och ”steril” stad.



Inför kommande trafikökningar behöver ett helhetsgrepp tas på gatustrukturen i Malmö och hur trafiken skall fungera i samspel med staden.

En starkare region!

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

Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln

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

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

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

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

Så går vi vidare

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

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

Var aktiv i det regionala samarbetet

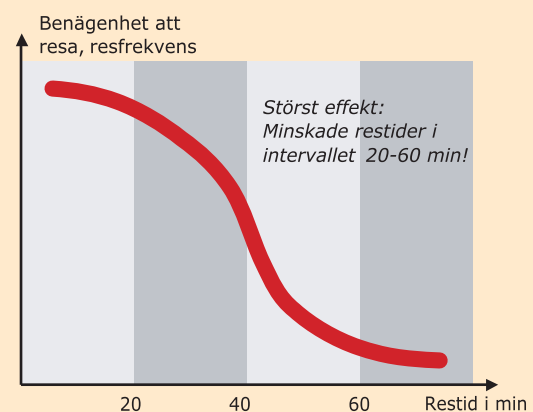
Malmö är en del av en region. Egentligen kan man tala om flera regionala nivåer; t.ex. sydvästra Skåne, hela Skåne, Öresundsregionen och till och med södra Östersjöområdet. Trafiken är en utmaning som inte tar hänsyn till administrativa gränser och som därför måste lösas i samarbete med andra. Det kan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

Malmö Stad ingår i en rad mer eller mindre formella regionala nätverk och samarbeten. Det gäller såväl samarbetsorgan med bredare samhällsfokus, t.ex. Öresundskomiteen och Samverkan Skåne Sydväst (SSSV), som mer riktade samarbeten kring enskilda infrastrukturprojekt, t.ex. Sturpsbanan och Simrishamnbanan. Den regionala utvecklingen innebär att trycket på medverkan ökar hela tiden.

Ett exempel på regionalt samarbete där Malmö har en aktiv roll är Miløre Centre™. Det är ett kunskapscenter för miljöanpassade transportsystem i Öresundsregionen och bildades i början av 2001. Bakom Miløre Centre™ står Malmö stad, Syd-kraft AB och Vägverket Region Skåne.

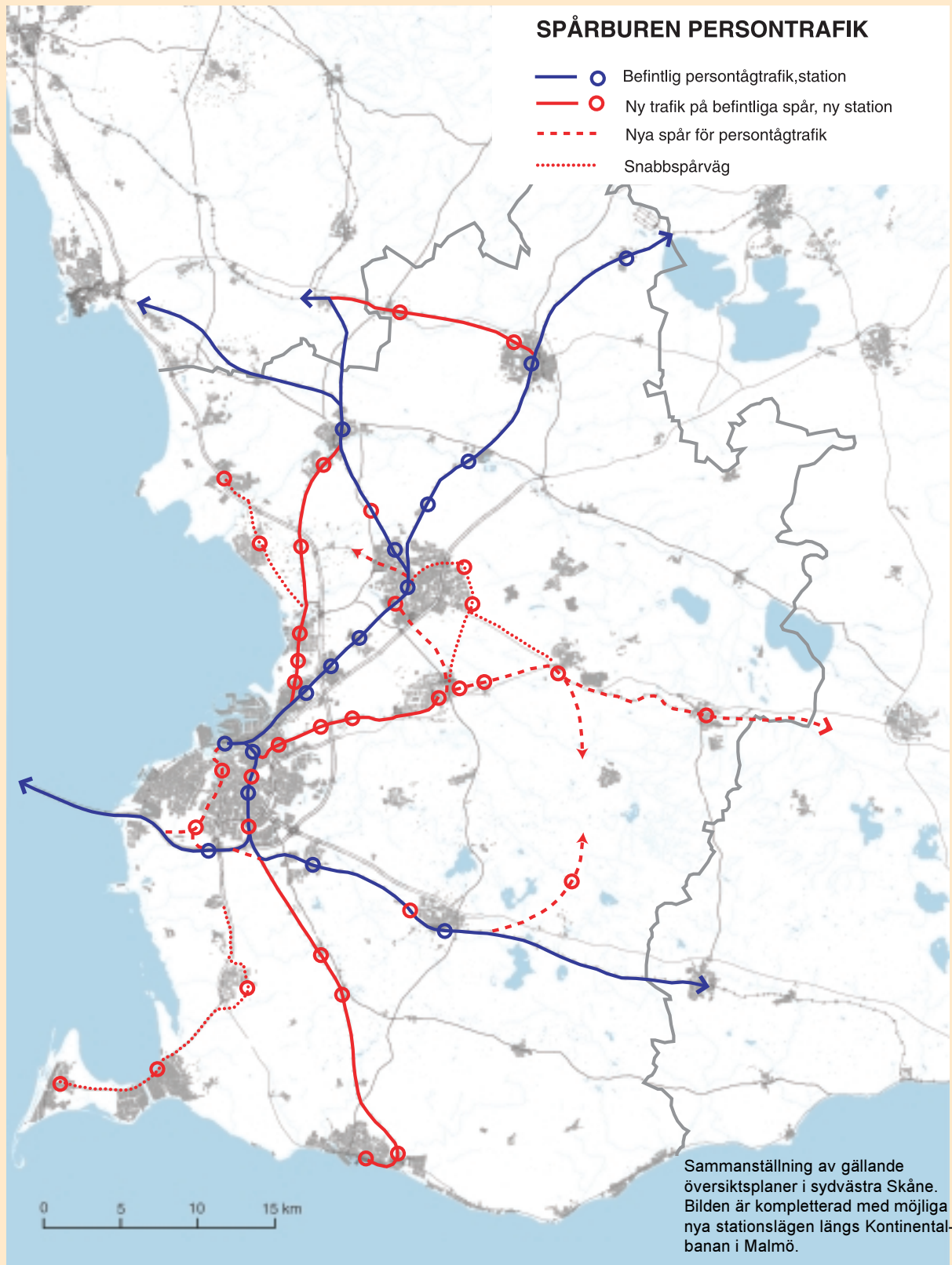
Så går vi vidare

Strategi för regionalt samarbete. Inom ramen för aktualisering av Översiktsplan 2000 bör kommunen göra en översyn av pågående aktiviteter och ta fram en strategi för att säkra ett konsekvent agerande kring trafik, infrastruktur och planering på regional nivå.



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

B



Vidareutveckla öresundstågstrafiken

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

Öresundstågssystemet är ryggraden i en integrerad bostads- och arbetsmarknad i Öresundsregionen. Öresundstågen har redan blivit en klar succé – så stor att man redan idag kan befara kapacitetsproblem.

Därför krävs en fortsatt vidareutveckling av öresundstågstrafiken:

- utökad trafikering (fler avgångar och längre tåg),
- bättre anslutningsförbindelser för cykel, buss, tåg och bil,
- bättre parkeringsmöjligheter för cykel och bil vid stationerna.

Dessutom kvarstår en kostnadsbarriär för öresundsintegrationen; det är väsentligt dyrare att resa med såväl tåg som bil över Öresund, jämfört med motsvarande resa inom Skåne.

Så går vi vidare

Utvecklingsplan för öresundstågstrafiken. Skånetrafiken bör redovisa hur man planerar att vidareutveckla öresundstågstrafiken samt peka ut var det finns brister i anslutningar.

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



Förtäta de stationsnära områdena

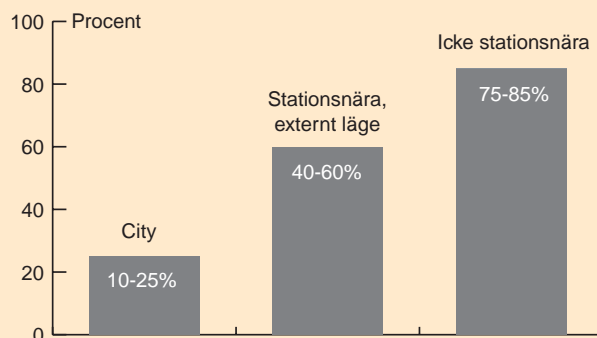
Snabba regiontågsförbindelser är en nyckel till att skapa större sammanhängande bostads- och arbetsmarknad – s.k. regionförstoring. För att optimera effekten av de regionala järnvägssatsningarna måste emellertid tät bebyggelse och besöksintensiva verksamheter koncentreras till de stationsnära områdena.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

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

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

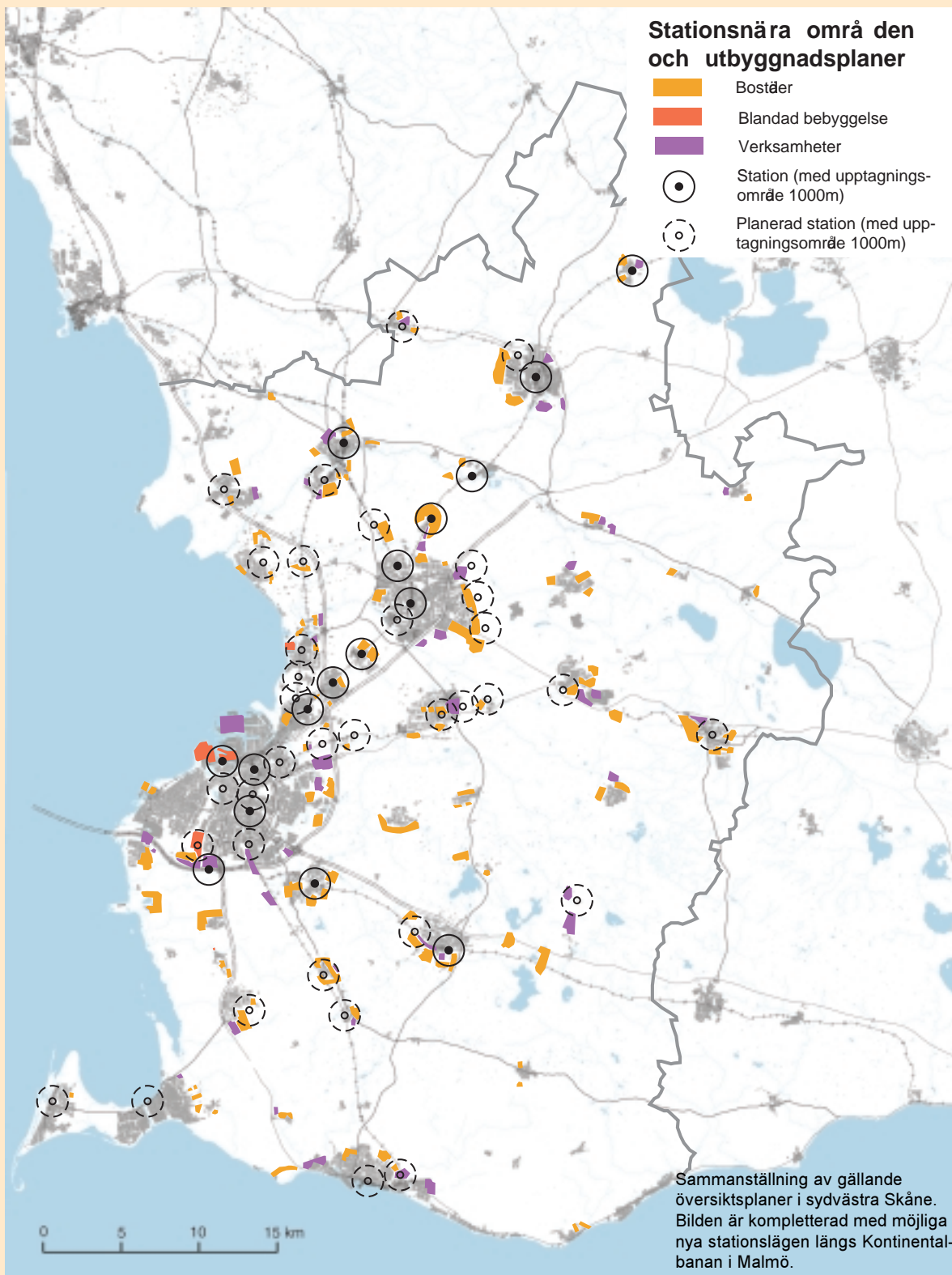
Så går vi vidare

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



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

B



Effektivare transporter!

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

Skapa möjligheter för nya resvanor

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

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

Gatukontoret driver sedan något år tillbaka ett aktivt arbete för att påverka attityder och beteenden för att förändra resvanor till att bli mer miljöanpassade. Ett pilotprojekt startades i Västra hamnen 2001 och arbetet har sedan utvidgats till att omfatta hela Malmö. Målgrupper för arbetet är kommunens anställda, näringslivet och allmänheten.

Så går vi vidare

Strategi och åtgärdsprogram, fortsatt beteendepåverkan.

Ett nytt Trafikmiljöprogram tas fram under 2003-2004 med målsättningen att Malmö stad skall ha tagit avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar. System och former för resande måste utvecklas så att konkurrenskraftiga alternativ för hela reskedjan från dörr till dörr skapas. Gatukontoret fortsätter att aktivt arbeta med beteendepåverkan genom s.k. mobility management.

Gör transportsystemet intelligentare

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

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

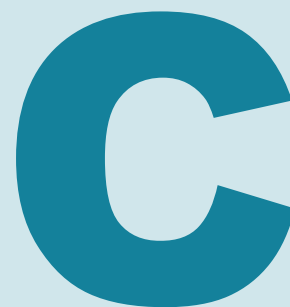
Konkreta resultat som kan uppnås genom ITS är bl.a. bättre hastighetsanpassning efter rådande trafiksituation (hastighets- och avståndshållning vid tät trafik, dimma), minskat antal upphinnandeolyckor, bättre framkomlighet i rusningstrafik, bättre information vid oförutsedda händelser (väder, olyckor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

Så går vi vidare

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

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





Effektivisera distributionen av varor

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

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

Med detta system minimeras körsträckorna och miljövänliga fordon som el- eller gasdrivna lastbilar kan användas för den lokala distributionen. Målet är att systemet med samordnad distributionstrafik skall betala sig självt genom minskat antal transporter samt ökad möjlighet att handla upp den lokala distributionen separat. Genom att de lokala transporterna upphandlas separat kan också krav ställas på att t.ex. miljöfordon används för slutdistributionen. Samordnad varudistribution är också starkt kopplat till elektronisk handel både för privatpersoner och företag/offentliga förvaltningar.

Malmö Stad bedriver ett projekt för samordnad varudistribution). Projektet har pågått sedan våren 2001 och började som ett EU-projekt. I dagsläget omfattar projektet stadsdelsförvaltningarna Centrum, Kirseberg och Husie. Totalt om-

fattas 185 mottagarenheter (skolor, dagis etc.) vilka får samordnade leveranser från totalt 10 leverantörer. Målsättningen är att Malmö Stads samtliga mottagningsenheter och merparten av Malmö Stads leverantörer skall involveras i projektet på sikt och att på så vis uppnå större skalfördelar i projektet. Statliga bidrag har sökts för att utvidga projektet och under hösten 2003 tas politiskt beslut om projektets framtid.

Så går vi vidare

Utvidga Samordnad varudistribution. Projektet kan vidareutvecklas, framför allt på följande områden:

- Fler leverantörer.
- Samtliga stadsdelar och förvaltningar.
- Andra mottagare. På sikt kan konceptet växa utanför de kommunalt drivna verksamheterna.
- Regionalt samarbete. På sikt kan konceptet även omfatta andra kommuner i regionen.



Förädla Malmö som godstransportnav

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

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

En intressant frågeställning inför framtiden är hur mycket resurser Malmö skall satsa på att vara ett logistikcenter för Öresundsregionen. Skall man nöja sig med att vara ett regionalt godstransportnav eller är ambitionen att spela en internationell roll? Är det andra utvecklingsvägar för markanvändningen i Malmö som bättre tar hand om framtidens möjligheter? Malmö behöver därför förädla sin roll som godstransportnav; positiva effekter som fler arbetstillfällen måste uppväga markanspråk och transportökningar.

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

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

En omfattande upprustning av Kontinentalbanan genomfördes i samband med öresundsbrobygget. Godstrafiken innebär kvarstående störningar och olycksrisker för de boende längs Kontinentalbanan. Därför bör godstrafiken på längre sikt ledas utanför tätorten – på en yttre gods bana – och därmed frigöra Kontinentalbanan för persontrafik.

Så går vi vidare

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

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

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



Styr trafiken tydligare för bättre miljö

Kommunen har flera möjligheter att genom tydligare styrning påverka trafiken. Syftet med regleringen kan dels vara att minska luft- och bullerproblem, men också att utnyttja trafiksystemets kapacitet effektivare. Tydligare styrning av trafiken skulle kunna medföra många samhällsvinster – i vissa fall på bekostnad av den enskilde bilistens eller transportörens rörelsefrihet.

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

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



Dagens miljözon i Malmö. Miljözon är ett område i en tätort, som är särskilt känsligt för störningar och där restriktioner för trafiken skall gälla. kommuner har med stöd v vägtrafikkungörelsen rätt att i dessa områden förbjuda trafik med mindre rena, dieselmotordrivna lastbilar och bussar med totalvikt över 3,5 ton.

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

Vägavgifter kan införas av olika skäl. Trafiksystemen är idag i princip byggda för att klara rusningstrafikens toppar. Det innebär att trafiksystemet har överkapacitet större delen av dygnet. Sett ur ett trafikperspektiv kan vägavgifter innebära att trafiken sprids mer över tiden och trängseln minskas. Vägavgifterna kan också stimulera individer och transportörer till att använda alternativa färdmedel och färdvägar och kan medverka till att finansiera förbättringar i trafiksystemet, t ex i bättre kollektivtrafik. Många skäl talar dock för att vägavgifter inte är aktuellt för Malmö. Det är emellertid angeläget att följa utvecklingen i denna fråga.

Så går vi vidare

Utvidga miljözonen. För att ytterligare nedbringa luftföroreningarna i staden samt för att eftersträva att staden skall klara miljökvalitetsnormerna kan miljözonen förutom att utvidgas även omfatta andra fordonskategorier. Gatukontoret administrerar dagens miljözon. Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen bör även analysera för- och nackdelar med att införa tidszoner i Malmö.

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

Så går vi vidare – sammanfattning

Trafikstrategi för Malmö är en samlad strategi för en lång rad åtgärder inom olika områden. Nedan är åtgärderna sammanfattade i ett handlingsprogram för de närmaste åren; år 2004-2006. Under år 2006 görs en första samlad uppföljning för redovisning till kommunstyrelsen, inför det fortsatta arbetet med att förverkliga *Trafikstrategi för Malmö*.

A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna!

ÅTGÄRD	SKEDE	ANSVARIG	ÖVRIGA
1. Skapa tryggare stadsmiljö			
Trafiksäkerhetsprogram	Pågående	TN	UMAS, VV, Polisen
Malmö – trygg och säker stad	Pågående	TN	SBN
2. Vidareutveckla Malmö som cykelstad			
Påskyndat gemomförande av viktiga cykelstråk	Start 2004	TN	SBN
Nytt handlingsprogram för cykeltrafiken	Start 2005	TN	SBN
3. Skapa effektivare lokal kollektivtrafik			
Arbetsprogram ”Kollektivtrafik 2010”	Påbörjat	TN/Skånetrafiken	SBN
Införande av stomlinjenät: Planering	Påbörjat	TN/Skånetrafiken	SBN
Linjeomläggning	Start 2005		
Följ utvecklingen av innovativa kollektivtrafikformer	Löpande	TN	SBN
4. Sprid Citytunnelns effekter i Malmö			
Kontinentalbanependeln; förstudie enl lag om byggande av järnväg	Start 2004	TN	SBN, Skånetrafiken, Banverket
Förbered för nya stationer och nya anslutningar i plan och kommunal infrastruktur	Aktualisering av ÖP2000 pågår	SBN/TN	MN
5. Skapa smartare parkering			
Långsiktig parkeringsstrategi	Start 2004	SBN	TN, P-Malmö, Citysamverkan
Bättre samordning mellan parkeringsaktörer	Start 2004	SBN/TN	P-Malmö, Fastighetsägare m.fl.
Nytt p-ledssystem	Start 2005	P-Malmö	TN, SBN
6. Bibehåll tillgängligheten med lugnare tempo			
Program för ”Trafiken, gatan och stadsmiljön”	Start 2004	SBN/TN	

SBN=Stadsbyggnadsnämnden, TN=Tekniska nämnden, MN=Miljönämnden, SK=Stadskontoret, SN=Servicenämnden, UMAS=Universitetssjukhuset Malmö Allmänna Sjukhus, VV=Vägverket, SSSV=Samverkan Skåne Sydväst, GK=Gatukontoret, SBK=Stadsbyggnadskontoret, MF=Miljöförvaltningen

B. En starkare region!

ÅTGÄRD	SKEDE	ANSVARIG	ÖVRIGA
1. Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln Nya spårförbindelser. Utredningar. Öka stationernas tillgänglighet.	Vissa är pågående. Andra bör påbörjas 2004 Start 2005	TN/SBN TN/SBN	Grannkommuner, Skånetrafiken, Banverket Skånetrafiken, Grannkommuner
2. Var aktiv i det regionala samarbetet Förtydligad strategi genom aktualisering av ÖP2000	Pågående	SBN	TN, SK
3. Vidareutveckla öresundstågstrafiken Utvecklingsplan för öresundstågstrafiken Analys av konsekvenser av öresundstaxorna	Start 2006 Start 2006	TN/Skånetrafiken SK	SBN, SSSV TN, SBN
4. Förtäta de stationsnära områdena Planberedskap för stationsnära exploatering	Aktualisering av ÖP2000 pågår	SBN	TN, MN

C. Effektivare transporter!

ÅTGÄRD	SKEDE	ANSVARIG	ÖVRIGA
1. Skapa möjligheter för nya resvanor Trafikmiljöprogram	Pågående	TN	MN, SBN Skånetrafiken
2. Gör transportsystemet intelligentare Plan för intelligent transportsystem	Pågående	TN	
3. Effektivisera distributionen av varor Vidareutveckla samordnad varudistribution	Pågående	SN	Flertal partners
4. Förädla Malmö som godstransportnav Etableringsstrategi för verksamheter med intensiv godstrafik (aktualisering av ÖP2000) Etablera logistikcentrum i N Hamnen Verka för yttre godsbanor	2004 2004-2010 Löpande	SBN CM-Port TN/SBN	TN, Konsult TN, SBN
5. Styr trafiken tydligare för bättre miljö Utvidga miljözonen Följ utvecklingen av vägavgiftssystem	Start 2005 Löpande	TN GK/SBK/MF	

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

En målmedveten strategi för trafiksystemet bidrar till att skapa framtidens Malmö.



Malmö stad