



Kungliga Automobil Klubben

Mobilitet över gränserna i syd

– En rapport om bilismens situation i Malmöregionen



November 2020

- 3. Förord från avdelningsordförande**
- 4. Inledning**
Trafiksystemet
- 5. Bilens roll i Skåne och Malmöregionen**
- 6. Trafikplaneringen i Skåne och Malmöregionen**
 - Malmö
 - Vellinge
 - Svedala
 - Staffanstorp
 - Burlöv
- 8. Hur tänker Politikerna**
 - Vänsterpartiet
 - Miljöpartiet
 - Centerpartiet
 - Liberalerna
 - Moderaterna
 - Sverigedemokraterna
- 10. Behövs verkligen bilen i städerna?**
- 11. Infrastrukturprojekt på gång**
Kommunal samverkan
- 12. Parkering**
Vad tycker skåningarna om transportsystemet och trafikplaneringen?
- 13. Hur vill invånarna i Stormalmö att samhällsbyggnad och trafikplanering ska ske?**
- 17. Vad borde göras?**
- 20. Källor**

Förord

Malmö är en stad som växer. Enligt staden befolkningsprognos visar att antalet malmöbor väntas öka med drygt 50 000 nya invånare fram till år 2030. Det ställer stora krav på att infrastrukturen utvecklas när fler ska kunna ta sig både in och ut och inte minst röra sig i staden.

För en stad som Malmö är mer än bara en plats att bo på. Allt det som gör städer till fantastiska platser måste fungera. Arbetsplatser, nöjen, handel och annan service måste ges bästa möjliga förutsättningar. Det blir då av största vikt att människor som av en eller annan anledning behöver tillgång till staden får det. För detta behövs ofta bilen.

Många arbetspendlar eller reser till Malmö på fritiden. Bor man i Burlöv, Höör, Lomma, Skurup, Staffanstorp, Svedala, eller Vellinge är bilen ofta oundgänglig, inte minst för barnfamiljer. Därför måste kommunerna i Malmöregionen att samverka för att skapa en planering som hänger samman. Det måste fungera att resa i regionen, inte minst med bil. Det ligger även i Malmöbornas intresse att stadskärnan är lättillgänglig för hela regionen. Bara så kan staden behålla sin attraktionskraft och bli ett hem för fler.

Kungliga Automobil Klubben (KAK) vill med denna rapport vara med och bidra till att trafikplaneringen i Malmöregionen sker på ett sätt som ser till helheten och därmed även tar hänsyn till bilens roll i sammanhanget. Vi hoppas att detta ska vara ett underlag för framtida diskussioner där vi vill vara en röst för den fria mobiliteten.

Jacob Laurin

Ordförande, KAK, Södra avdelningen

Inledning

Kungliga Automobil Klubben (KAK) har alltsedan bildandet 1903 arbetat för att ”främja bilismens sunda utveckling”. Vårt grundsyfte är att skapa goda förutsättningar för att bilismen hela tiden ska bli bättre och fylla människors behov av mobilitet. Personbilens flexibilitet är svårslagen, men ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. Därför måste alla aktörer i samhället - både konsumenter, tillverkare, politiker och myndigheter - ta sitt ansvar för att bidra till en positiv utveckling.

Som bilklubb har KAK konsumentens perspektiv på frågor som rör mobilitet. Vår uppgift att påpeka vad som kan göras bättre vad gäller samhällsplaneringen för bilen och hur bilen som maskin kan utvecklas. Detta är ett arbete som vi bedriver både på nationell och lokal nivå.

Denna rapport syftar till att kartlägga hur läget ser ut för bilismen i Skåne med Malmöregionen i fokus och att lyfta fram vad som skulle kunna göras bättre. KAK hoppas att denna rapport kan utgöra en god grund för diskussionen om planeringen för framtidens mobilitet. Vi vill vara en konstruktiv röst i diskussionen om framtidens mobilitet där personbilen har en viktig roll att fylla. Samtidigt behövs alla trafikslag och de ska inte ställas mot varandra. Behovet av transporter och resande kommer med största sannolikhet att fortsätta öka. Det är den utveckling som hela samhället måste planera för.

Låt oss göra det.

Trafiksystemet

Viljan att förflytta sig och att resa löper som en tråd genom mänsklighetens historia. Det ligger en enorm kraft i mötet mellan människor som uppstår när vi besöker nya platser. Nya idéer kommer till, olika perspektiv ställs mot varandra och kreativitet frigörs.

Ett modernt demokratiskt samhälle förutsätter att människor kan resa och ha utbyte med andra. I FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna står det att ”Var och en har rätt att fritt förflytta sig och välja bostadsort inom varje statsgränser”.¹ Möjligheten att resa är alltså ingen lyxvana, utan en mänsklig rättighet. För detta behövs transporter.

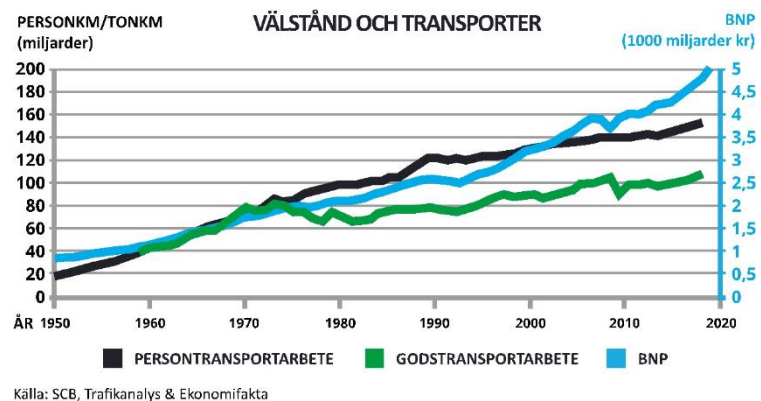
Transportsystemet är just ett system bestående av olika sammanlänkade delar. De fyller olika funktioner och täcker olika behov i samhället. Ingen av dem kan plockas bort, då faller hela systemet samman. Som enskilda individer rör vi oss mellan flera olika trafikslag dagligen. Vi kanske åker bil till pendeltåget för att sedan gå från stationen till arbetsplatsen.

Samhället skulle inte fungera en dag utan transporter. Enligt en svensk scenariostudie skulle den gemensamma välfärden drabbas redan dag ett. Äldreomsorgen skulle få problem att ordna mat och sjukvården skulle få brist på rena textilier, vilket gör mycket av vården omöjlig

¹ FN, Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna, s.5

att utföra. Även apoteken skulle få slut på många mediciner, eftersom de får leveranser varje dag, vilket i sin tur skulle drabba sjukhusen. Dag tre skulle skolmaten ta slut och avloppsslam bli ett problem när avloppsreningsverken är fulla.² Detta är bara några exempel på varför det är så enormt viktigt att samhället planerar för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem.

Det finns dessutom ett tydligt samband mellan den allmänna välståndsutvecklingen och ökningen av transporter. Resor är välfärd!



Ingen kan med säkerhet veta hur framtidens transporter av vare sig varor eller människor kommer att se ut. Att transporterna kommer att bli fler i takt med att vi människor blir fler, kan vi däremot vara relativt säkra på. Ny teknik gör dessutom att transporterna blir effektivare, billigare och mer miljöanpassade.

Bilens roll i Skåne och Malmöregionen

Enligt Resvaneundersökningen 2018 har 81 procent av befolkningen i Skåne mellan 16 och 84 år körkort för bil, 76 procent har alltid eller för det mesta tillgång till bil. Det är dock vanligare att inte ha bil i hushåll i någon av de större tätorterna (Malmö, Lund och Helsingborg) än hos de som bor i mindre orter, men även i de större orterna har 70 procent av hushållen tillgång till minst en bil.³ Det är alltså endast 30 procent som inte har tillgång till bil där.

Skåningarna gör ungefär 2 resor per dag i genomsnitt.⁴ Bil är fortsatt det klart vanligaste färdmedlet och 57 procent av resorna görs med bil. En liten minskning kan ses de senaste decennierna, men det är inga dramatiska förändringar. Valet av färdmedel skiljer sig åt mellan mindre orter och de tre större städerna Malmö, Lund och Helsingborg. Det är betydligt vanligare att välja bilen utanför Skånes tre största städer. På landsbygden sker 74 procent av resorna med bil, medan samma siffra för de större orterna är 36 procent.⁵

Bilen spelar en speciell roll för familjer, då 70 procent av alla resor som går ut på att skjutsa och lämna barn eller andra personer sker med bil. Totalt sett görs ungefär hälften av allt

² Sveriges Åkeriföretag, En Vecka utan Lastbilar – en undersökning på 6 orter i Sverige, 2011

³ Så reser vi i Skåne Resvaneundersökningen 2018, s.16

⁴ Så reser vi i Skåne Resvaneundersökningen 2018, s.2

⁵ Så reser vi i Skåne Resvaneundersökningen 2018, s.32

transportarbete med bil.⁶ Bilen är alltså det enskilt dominerade transportsättet för skåningarnas resor.

Trafikplaneringen i Skåne och Malmöregionen

Det råder alltså ingen tvekan om bilens betydelse för människors mobilitet i Skåne och Malmöregionen. Men hur tänker då kommunerna i Malmöregionen när man planerar trafiken? Här följer en genomgång av de styrande dokumenten när gäller trafikplaneringen som finns i Malmö och dess grannkommuner.

Malmö

Malmö väljer att inleda sin trafik- och mobilitetsplan med följande klagörande:

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

I syfte att skapa en mer balanserad färdmedelsfördelning vill Malmö stad att cykel och kollektivtrafik ska ta en större andel av resandet från biltrafiken. Även Malmö anger socioekonomiska faktorer som en anledning till att vilja minska biltrafiken och att prioritera andra färdmedel. Detta då socioekonomiskt starka hushåll kör mer bil än socioekonomiskt svaga sådana. Jämställdheten mellan kvinnor och män nämns också som en av anledningarna till att cykel och kollektivtrafik bör nyttjas mer än bilen.

Trafik och mobilitetsplanen hänvisar också flera gånger till en opinionsundersökning om resvanor som gjordes under 2013 där 1000 malmöbor fick tycka till om stadskärnan. Ungefär 800 av dessa valde ett alternativ som indikerade att de ville ha ett lugnare tempo gällande biltrafik i centrum och att gång, cykel eller kollektivtrafik skulle prioriteras högre. Av detta drogs följande slutsats “Resultatet innebär att 80 % av Malmös invånare är för en utformning av innerstadens trafik som är mer restriktiv när det gäller biltrafik och bilparkering än vad som är fallet idag”.

Slutligen vill även Malmö nyttja den tidigare ofta benämnda iden om mobility management, vilket i korta drag innebär att få invånarna att välja andra färdmedel än bilen innan resan

⁶ Transportarbetet beskriver aktiviteten i transportsystemet och redovisas för persontransporter i måttet personkilometer och för godstransporter i måttet tonkilometer (Myndigheten Trafikanalys).

börjat. Sammantaget visar detta att Malmö tar längre och längre steg för att motverka privatbilismen och att minska dess utrymme i stadskärnan.⁷

Vellinge

Vellinge kommun verkar i stora drag vara positivt till bilen och dess roll som transportmedel även i framtiden. Region Skåne har planerat att försöka utöka resandet och nyttjandet av kollektivtrafiken. Vellinge är inte främmande för detta men skriver i sin mobilitetsstrategi:

“Övergången till utvidgad kollektivtrafik måste ske i en väl avstämd avvägning av den framtida tekniska mognadsgraden hos kollektivtrafiken och energisnåla bilar.”

Därmed vill kommunen förändra långsamt samtidigt som det lämnas utrymme för teknisk utveckling och energisnålare bilar. Även senare benämns framtida faktorer som självkörande bilar och utvecklingar i delningsekonomin som självklara delar transportsystemet i Vellinge. Med detta sagt hoppas dock kommunen fortfarande att öka andelarna som väljer att resa kollektivt, via cykel och gång.⁸

Svedala

I Svedalas utbyggnadsplan benämns bilen på flera olika sätt. Det konstateras tidigt att Svedala är en kommun som i nuläget är beroende av bilen eftersom många av invånarna pendlar till närliggande kommuner för jobb och nöjen. Samtidigt finns det en vilja att i centrum och runt stationen minska bilanvändandet till förmån för cykel och kollektivtrafik. Till skillnad från flera andra kommuner planeras dock samhällsfunktioner som exempelvis förskolor för att vara tillgängliga med bil och inte endast för kollektivtrafik och cykel/gång.

För att uppnå kommunens klimatmål uppges dock ett behov av att minska biltrafiken och få fler människor att välja klimatvänligare färdmedel. Detta genom stadsplanering och mobility management.⁹ Sammantaget kan det sägas att Svedala har en förhållandevis positiv inställning till bilismen, men emellertid anser man det nödvändigt att minska biltrafiken för att uppnå sina klimatmål.¹⁰

⁷ Malmö stad, 2016

⁸ Vellinge kommun 2018

⁹ Svedala kommun, 2018

¹⁰ Svedala kommun, 2019

Staffanstorp

I Staffanstorps "Perspektiv 2038" konstateras det att invånarna i kommunen gör en stor andel resor med bil. Troligtvis för att många är i behov av bilen för att ta sig till sin arbetsplats. I Staffanstorp precis som i Svedala planeras samhällsfunktioner som skolor utifrån förutsättningen att såväl elever som personal är i behov av biltransporter dagligen.¹¹ Även om målsättningen finns att förbättra förutsättningarna för andra färdmedel verkar det inte finnas några explicita planer eller försök att försvåra för bilismen eller att försöka att fasa ut bilen som färdmedel.¹²

Burlöv

Målbilden för Trafikplanen i Burlöv är att andelen bilresor inte ska överstiga en tredjedel av antalet resor som görs i kommunen, samt att resor som är under fem kilometer ska ha en ännu lägre andel bilresor. Burlöv konstaterar att invånarna till stor del pendlar till arbeten som ligger på annan ort vilket gör bilen till en nödvändighet. Burlöv hoppas att kunna minska antalet bilresor inom tätorten samtidigt som det behålls goda pendlingsmöjligheter till de större städerna via antingen bil eller kollektivtrafik. Till skillnad från flera andra trafikplaner diskuterar Burlöv flera reella utmaningar för biltrafiken där exempelvis trafikflöden är dåliga eller trafiksäkerheten inte bedöms som god och hoppas lösa detta för bilisten. Detta i kontrast till andra kommuner där liknande problem uppstår och lösningen verkar vara att ta bort bilisten från ekvationen.¹³

Hur tänker politikerna?

Hur trafikplanering ska ske i en kommun är ytterst en politisk fråga. Därför har de lokala partiprogrammen från de partier som sitter i Malmös kommunfullmäktige studerats. Det ger en bild av vilka meningsskiljaktigheter som finns i den politiska sfären i den största staden i regionen. Trafikplaneringen får konsekvenser för hela regionen, då många resor görs in och ut från kranskommunerna.

Vänsterpartiet

Vänsterpartiet vill ställa om Malmö till en mer hållbar stad och detta ska bland annat göras genom mindre bilism och fler cykelresor. Enligt partiet förflyttar bilen för få åt gången, tar för stor plats och bullrar. Istället vill Vänsterpartiet ha en bilfri innerstad och minska privatbilismen till förmån för exempelvis kollektivtrafik och cykeltrafik. För att uppnå detta vill de exempelvis minimera parkeringsplatserna i centrum för arbetspendlare och ha fler

¹¹ Staffanstorps kommun, 2009

¹² Tyrens, 2019

¹³ Burlövs kommun, 2014

separata bussfiler. Utöver detta ska trafikplaneringen i staden grundas på sänkta hastigheter och gärna miljözoner i centrum.

Miljöpartiet

Miljöpartiet vill att Malmö ska bli Sveriges främsta cykelstad. I Malmö ska det självklara valet vara att färdas med gång, cykel eller kollektivtrafik när någon besöker, arbetar eller bor i staden. För att uppnå detta vill Miljöpartiet exempelvis bryta "trafikmaktordningen" och prioritera tidigare nämnda transportmedel. Partiet vill se till att det finns minst lika många cykelbanor som bilvägar i staden, samt att den som lever bilfritt ska slippa betala för andras parkering. Man syftar här på att skattebetalare inte ska finansiera kommunens byggande av parkeringsplatser. P-normen ska brytas och bilägare ska betala hela kostnaden för parkering själv. Målet är att färre parkeringsplatser ska krävs, vilket gör det billigare att bygga bostäder.

Socialdemokraterna:

I Socialdemokraternas budget för Malmö 2020 vill partiet satsa på cykelstråk och kollektivtrafik samtidigt som parkeringshus byggs om till så kallade mobilitetshus (där boende och besökare bland annat ska kunna parkera och få tillgång till bil- och cykelpooler). Man talar också om och en trafikplanering som sätter fokus på gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik, vilket har gjort Malmö känt långt utanför landets gränser. Arbetet med att främja ny miljöteknologi och nya innovationer, modern och jämställd trafikplanering är också något som partiet vill prioritera.

Centerpartiet

Centerpartiet vill se till att fler i Malmö väljer att miljöanpassa sina transporter. Detta vill man göra genom att exempelvis bygga för att minska bilberoendet och att undvika nya investeringar i vägar och ett minskat bilåkande. Nya stadsdelar ska därmed byggas nära till samhällsinstitutioner som dagis och arbetsplats samt med enkla pendlingsmöjligheter. Allt detta ska även hållas i åtanke under förtätningsprocessen av staden.

Liberalerna

I stadsplaneringen av Malmö vill Liberalerna prioritera bättre förutsättningar för cyklister. Partiet vill även se en fossilfri fordonsflotta inom kollektivtrafiken och bättre möjligheter för elbilar. Liberalerna vill också ta fram ett nytt miljöprogram i relation till stadsutveckling som ska gälla för 2021-2030. Hur detta eventuellt påverkar bilen är svårt att veta i nuläget. Man vill även omvandla parkeringshus till mobilitetshus.

Moderaterna

Moderaterna vill att Malmö ska fortsätta vara en stad med goda förbindelser för fotgängare och cyklister. Detta inkluderar att cyklister och bilister ska skiljas mer åt. Moderaterna konstaterar att många som bilpendlar till staden gärna hade sluppit bilen i de centralare delarna och vill därför bygga fler så kallade knutpunkter och infartsparkeringar där pendlare kan byta från bil till cykel eller buss. Slutligen vill Moderaterna ersätta avgiftsbelagda gatuparkeringar mot en fri tidsbegränsad parkering på lördagar för att underlätta handel.

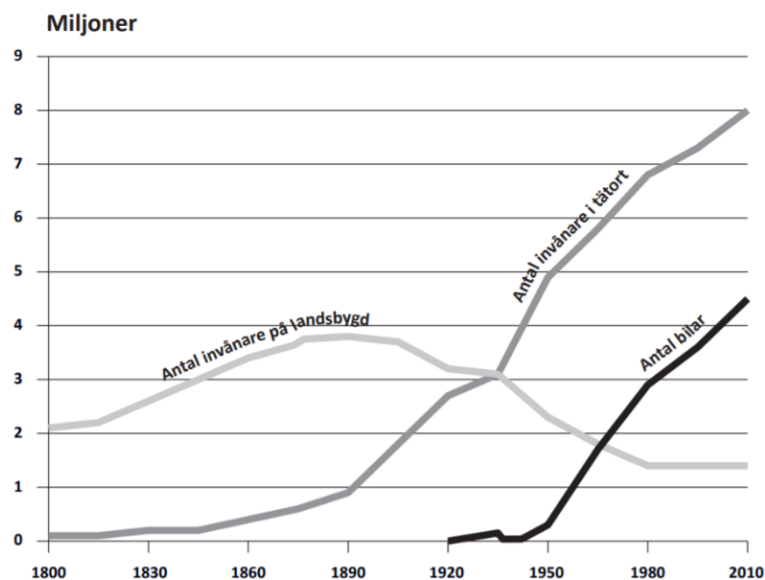
Sverigedemokraterna

Sverigedemokraterna vill införa en mer dynamisk hastighetsbegränsning i Malmö. Denna ska exempelvis ta hänsyn till tid, väder och trafikmängd. Partiet vill införa parkering i centrum med P-skriva på helgerna. En av huvudpunkterna i deras trafikprogram, med i nuläget oklara effekter för bilen, är att de vill gemensamt behandla alla trafikprogram istället för att trafikprogram för varje trafikslag behandlas separat.

Sammantaget kan det konstateras att de politiska partiernas syn på bilismen skiljer sig åt. Vissa partier har en mer negativ inställning till bilens roll i transportsystemet, särskilt i stadens centrala delar, medan andra har en försiktigt mer positiv inställning.

Behövs verkligen bilen i städerna?

Mot bakgrund av partiernas syn på bilen och kommunerna i Malmöregionens sätt att planera för trafiken kan man ställa sig frågan om bilen verkligen behövs i våra städer om dessa byggs ännu tätare i framtiden? Mer än hälften av världens befolkning bor enligt FN idag i städer och år 2050 förutspås att hela 66 procent kommer att göra det.¹⁴ För Sverige förutspås hela 90 procent vara bosatta i städer år 2050. Redan idag bor de flesta



Sverige befolkning på landsbygd och i stad samt antalet bilar i landet.
Källa: SCB och Trafikanalys

¹⁴ World Urbanization ,UN 79

svenskar i våra tre storstadsregioner.¹⁵

Urbaniseringen medför däremot inte minskat behov av resor. Tvärtom bygger moderna städer på transporter av både människor och varor, annars skulle de inte fungera. Även om storstäder innebär ökat underlag för kollektiva trafiksystem så har bilen en viktig roll. Det är bilen som ytterst konkurrensutsätter de kollektiva trafiksystemens utformning. Även om kollektivtrafik har stor andel av trafiken i städer, är bilen dominerande så fort man kommer utanför de absolut centralaste stadsdelarna.

Här är det viktigt att notera att våra större svenska städer i global jämförelse är riktiga småstäder. Underlaget för kollektiva trafiklösningar är därför mindre, och så fort man kommer utanför de absoluta stadskärnorna är bilen avgörande.

Som svar på frågan tidigare, om bilen behövs i våra städer, kan vi konstatera att redan idag bor 85 procent av alla svenskar i städer och bilen dominerar transporterna. Det är till och med så att hittills har antalet bilar och urbaniseringen följts åt (se grafen ovan).

Infrastrukturprojekt på gång

Staten har ett stort ansvar för infrastrukturen mellan städerna i Sverige. Kapacitetsbristen på infrastrukturen är påtaglig på många håll i Skåne. Flera av de åtgärder som görs har dock karaktären av att lappa och laga på redan befintlig infrastruktur. Här följer några exempel.

- Kapacitetssituationen är redan idag ansträngd på europavägarna, särskilt på väg E6.¹⁶ Region Skåne har en politiskt uttalad vilja att bygga ut E6 till tre filer i vardera riktningen, även om alla partier inte är eniga om denna hållning. Trafikverket planerar inte heller någon större utbyggnad i Nationell plan för transportsystem 2018-2029 eller Trafikverkets genomförandeplan 2020-2025. Mindre förstärkningar görs kontinuerligt.
- Även E22 kommer att förstärkas på olika ställen. Till exempel trafikplats Lund Södra, där ombyggnad av trafikplatsen med ny bro sker. Planeras att vara klart 2024/2025. I samband med detta görs även väg 108, Staffanstorp–Lund, mötesfri väg.
- På E65, sträckan Svedala – Börringe, görs motorvägsutbyggnad. Den är planerad att påbörjas 2023.¹⁷

Kommunal samverkan

En faktor som komplicerar frågan om trafikplaneringen, kanske särskilt i storstadsregionerna, är något som närmast kan beskrivas som den klassiska allmänningens dilemma. Detta innebär att det som uppfattas som mest rationellt ur en enskild aktörs eller individs perspektiv, kanske inte alltid är det som bidrar till det gemensamma bästa. I det här fallet talar vi om kommunernas sätt att förhålla sig till varandra. Politikerna i den största kommunen lyssnar ofta främst på väljarna i innerstaden som inte sällan i någon mån vill

¹⁵ Boverket, 2012

¹⁶ Region Skåne, 2020

¹⁷ Trafikverket, 2020

begränsa tillgängligheten dit för dem som bor i närliggande kommuner (vi återkommer till detta senare).

Men resultatet av detta förhållningssätt riskerar att bli minskad attraktionskraft hos stadskärnorna. Både handel och arbetstillfällen riskerar att flytta därifrån om invånarna i närliggande kommuner hindras från att ta sig in till centrala delarna av den största staden i regionen. Det är naturligtvis förödande för en stad som vill växa och fungera som ett nav i regionen.

Kommunerna borde istället ha som intresse att samverka. Kompetens och köpkraft behöver kunna röra sig fritt över kommungränserna – vilket ska uppmuntras, inte motarbetas. Handeln i stadskärnorna behöver köpkraft från kringliggande kommuner. Det måste vara enkelt att jobba och arbetspendla över kommungränserna för att den regionala arbetsmarknaden ska fungera. Storstäderna måste acceptera kranskommunstrafiken.

Det är därför viktigt att samverkansformer över kommungränserna etableras så att ett helhetsperspektiv på trafikplaneringen kan tas. Ett regionalt samverkansråd skulle kunna inrättas i storstadsregionerna där gemensamma strategiska planeringsfrågor kan hanteras.

Parkering

Att göra städer tillgängliga kräver att alla trafikslag ges goda möjligheter att samexistera. En förutsättning för att bilismen ska kunna fungera optimalt är att det finns gott om parkeringsmöjligheter. Planeringen måste ske därefter. Tyvärr finns även här ett allmänningens dilemma. Genom att markägare och byggbolag inte själva tar ansvar för plats för parkering belastas gator och andras parkeringar istället. Det finns kortsiktiga vinster att hämta för exempelvis fastighetsutvecklare på att strunta i att ta ansvar för parkering för boende och verksamheter, men om alla resonerar på samma sätt så blir det stora problem.

Anledningen till att parkeringsnormen tillkom var att det helt enkelt blev för trångt på gatorna när så många bilar skulle parkeras där. Därför är det en klok strategi att reservera plats för framtidens trafik i form av gator, vägar och inte minst parkering. Ingen skulle drömma om att bygga hus som inte var anslutna till VA-nät eller elnät. På samma sätt bör fastigheter vara anslutna till transportnätet. Att försöka planera bort parkeringsmöjligheter riskerar att leda till underskott på parkeringsplatser, både för boende och de som av andra anledningar besöker staden. Underskottet på parkeringsplatser måste helt enkelt byggas bort.

Detta innebär inte att all parkering måste ske på gatumark, snarare tvärtom. Innovativa parkeringslösningar ska uppmuntras och lösningarna kan se olika ut. Inriktningen måste dock vara klar; tillgången på parkeringsplatser måste vara god.

Vad tycker skåningarna om transportsystemet och trafikplaneringen?

Mot bakgrund av resmönster och bilens betydelse för resandet har KAK ställt ett antal frågor kring hur man ser på planeringen för bilismen.

Med hjälp av Skop frågade vid skåningarna om de tror att resande och transporter kommer att öka i framtiden? 68 procent tror på ökade resor och transporter, 19 procent på oförändrat och endast 13 procent tror på en minskning.¹⁸

I en undersökning¹⁹ ställdes frågan om invånarna anser att politikerna planerar på ett bra sätt för att möta behoven från den växande bilismen? 26 procent ansåg att planeringen sker på ett bra sätt, medan 74 procent ansåg att detta inte var fallet.²⁰

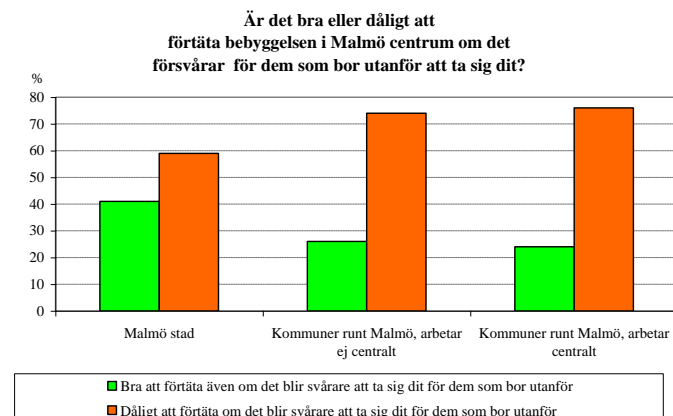
I samma undersökning ställdes också frågan om det görs tillräckliga satsningar för att underhålla och utveckla vägnätet eller om det skall satsas mer? 34 procent ansåg att satsningarna som görs är tillräckliga, medan 66 procent ansåg att mer måste göras.²¹

En undersökning har också gjorts av hur skåningarna ser på bilägande. Frågan ställdes om vilken ägarform de föredrar? Nio procent vill inte ha tillgång till bil alls, sju procent föredrar att hyra bil vid behov. Fyra procent vill ha bilpool. fyra procent föredrar att leasa bil, men hela 76 procent vill helst äga sin egen bil.²²

Sammanfattningsvis kan det konstateras att skåningarna tror på ökat resande, man vill äga sin egen bil, men tycker samtidigt att politikerna inte gör tillräckligt för att möta utvecklingen där fordonen blir allt fler.

Hur vill invånarna i Stormalmö att samhällsbyggnad och trafikplanering ska ske?

Det är alltså uppenbart att planeringen brister i invånarnas ögon. Men vad vill man då ha istället? För att ta reda på hur invånarna i Malmöregionen faktiskt vill att planeringen av infrastruktur, bostäder och service ska ske gjordes en undersökning sommaren 2020, med hjälp av Skop, där ett antal frågor ställdes till invånare i kommunerna runt Malmö: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Skurup, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg, Vellinge, Helsingborg samt Landskrona.



Vad som kan konstateras generellt är att synen på frågor som rör mobilitet och resande skiljer sig mellan de som bor i Malmö och de som bor i kranskommuner i regionen. Inte

¹⁸ KAK/Skop 2019 s.9

²⁰ KAK/Skop, 2016 s.8

²¹ KAK/Skop, 2016 s.10

²² KAK/Skop, 2017 s.8

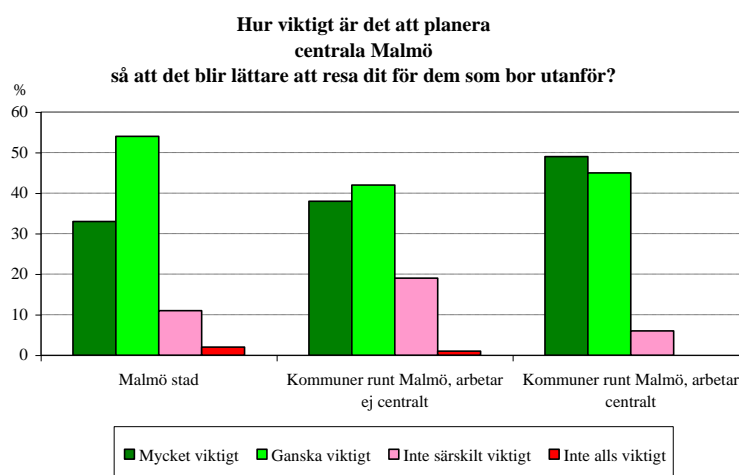
oväntat vill de som bor utanför Malmö ha tillgång till stadens alla möjligheter och utbud av varor och tjänster, vilket torde vara förklaringen till att man har en mer positiv inställning till mobilitet av alla slag, inte minst bilen. Invånarna i Malmö tenderar dock att ha en mer restriktiv inställning till möjligheten att förflytta sig till och inom staden. Här föreligger det alltså något av en motsättning mellan centrum och periferi, eller ett allmänningens dilemma om man så vill.

Skillnaderna syntes exempelvis i svaren på frågan "Är det bra eller dåligt att förtäta bebyggelsen i Malmö centrum om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit?"

En stor majoritet (68 procent) anser att det är dåligt att förtäta centrala Malmö om det försvårar för dem som bor utanför att ta sig dit. En av tre (32 procent) tycker att det är bra.

Av dem som bor i Malmö stad anser tre av fem (59 procent) att det är dåligt att förtäta om det försvårar att ta sig dit. Av dem som bor i kommunerna runt om och inte arbetar i centrum är det tre av fyra (74 procent) som tycker så.

Av dem som bor i kringkommunerna och som arbetar i centrum tycker också tre av fyra (76 procent) att det är dåligt att förtäta i de fall som det leder till minskad tillgänglighet för dem som bor utanför.²³



Man kan då fråga sig hur invånarna i regionen ser på stadsplaneringen och tillgängligheten i Malmö. Frågan ställdes därför "Hur viktigt är det att planera centrala Malmö så att det blir lättare att resa dit för dem som bor utanför?"

De flesta (84 procent) anser att det är mycket eller ganska viktigt att planera så att det blir lättare att resa till Malmö centrum för dem som bor utanför. Drygt en av tre (37 procent) tycker att det är mycket viktigt.

Av dem som bor i Malmö stad anser en av tre (33 procent) att det är mycket viktigt att underlätta resor till Malmö för dem som bor utanför.

Av dem som bor i kringkommunerna och inte arbetar inne i Malmö stad är det två av fem (38 procent) som tycker att det mycket viktigt.

Ungefär varannan (49 procent) av dem som arbetspendlar till Malmö stad från kringliggande kommuner anser att det är mycket viktigt att planera så att resor till centrum underlättas.

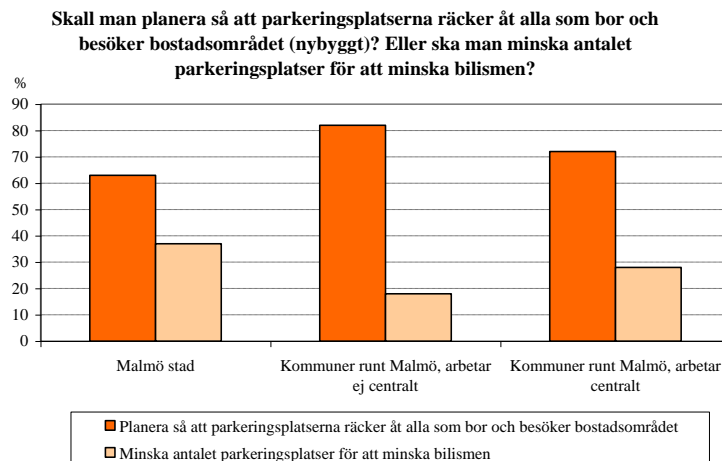
²³ KAK/Skop, 2020 s.6

Som tidigare konstaterats syftar mycket av trafikplaneringen i Malmö till att minska bilresorna. Det tycks dock inte finnas något stöd för denna inställning hos befolkningen.²⁴

Frågan som ställdes var ”Bör man tillåta etablering av företag och arbetsplatser i centrala Malmö även om det ökar transporter och biltrafik i innerstaden/centrum?”

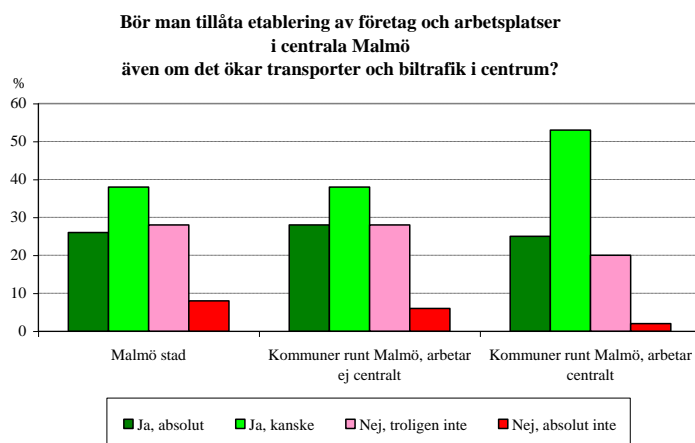
En majoritet (66 procent) anser att man absolut eller kanske bör tillåta etableringar som ökar transporter och biltrafik i centrum, 27 procent tycker att man absolut bör tillåta det. Det är bara små skillnader i

åsikter mellan dem som bor i Malmö stad jämfört med dem som bor i kringliggande kommuner. Inte heller de som arbetspendlar från kringkommuner in till Malmö har avvikande åsikter.



Men de som aldrig och sällan kör eller åker bilen i Malmös centrum vill i mindre utsträckning än andra att man skall tillåta etableringar som medför ökade transporter och biltrafik.

Frågan om mobilitet och tillgänglighet till staden är nära sammankopplad med tillgången på parkeringsplatser. Frågan ställdes därför ”Hur ser du på planeringen för parkeringsplatser när man bygger ett nytt bostadsområde? Skall man planera så att parkeringsplatserna räcker



åt alla som bor och besöker bostadsområdet? Eller ska man minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen?”

Tre av fyra (74 procent) anser att man vid nybyggnation skall planera så att det finns tillräckligt många parkeringsplatser både för boende och besökare. En av fyra (26 procent) anser att man bör minska antalet parkeringsplatser

för att minska bilismen.

De som bor i Malmö stad (37 procent) anser i större utsträckning än de som bor i kringliggande kommuner (20 procent) att man bör minska antalet parkeringsplatser för att minska bilismen.

²⁴ KAK/Skop, 2020, s.8

De som ofta kör eller åker bil i centrum, tycker i större utsträckning än andra att man skall planera så att parkeringsplatserna räcker åt alla boende och besökare.²⁵

Tillgången på parkeringsplatser är inte bara viktig för boende, utan också för handeln. Bilburna kunder handlar också mer och därför extra viktiga för butikerna. Frågan ställdes därför "Hur viktig är tillgången på parkeringsplatser när du väljer var du skall handla?"

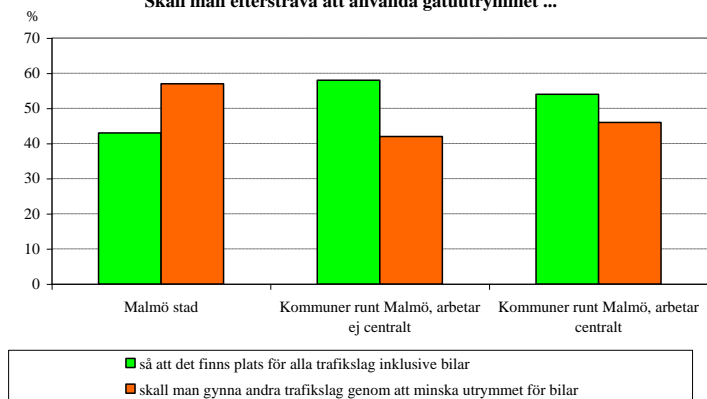
Tre av fyra (74 procent) anser att tillgången på parkeringsplatser vid affärer och köpcentra är mycket eller ganska viktig när man väljer var man skall handla, nästan varannan (45 procent) svarar mycket viktig.

Av dem som bor i Malmö stad anser en av tre (36 procent) att tillgången på parkeringsplatser är mycket viktig när man väljer var man ska handla.

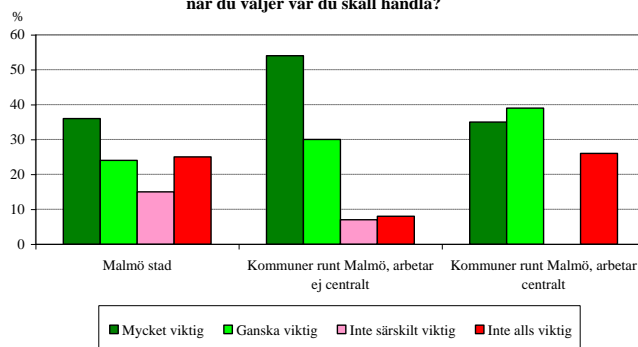
Av dem som bor i kringkommunerna och arbetar inne i Malmö är det en av tre (35 procent) som tycker att det är mycket viktigt. Andelen är högst (54 procent) bland dem som varken bor eller arbetar inne i Malmö. Ju oftare som intervjupersonerna kör eller åker bil i centrum, desto större andel tycker att tillgången på parkeringsplatser är mycket viktig när man väljer plats för att handla.²⁶

I slutändan handlar frågan om huruvida planeringen av transportsystemet ska favorisera vissa transportslag, och på så sätt styra människors sätt att resa, eller om planeringen ska

Hur tycker du att man skall planera för trafiken i Malmö?
Skall man eftersträva att använda gatuutrymmet ...



Vissa affärer och köpcentra erbjuder parkering när man handlar
Hur viktig är tillgången på parkeringsplatser när du väljer var du skall handla?



utgå ifrån hur människor faktiskt reser och i den bemärkelsen vara neutral?

För att klarlägga hur invånarna i Stormalmö ser på hur planeringen ska ske ställdes frågan "Hur tycker du att man skall planera för trafiken i Malmö? Skall man eftersträva att använda gatuutrymmet så det finns plats för alla trafikslag, (kollektivtrafik, cyklister, gångare samt bilar) eller skall man gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar?"

²⁵ KAK/Skop, 2020, s.10

²⁶ KAK/Skop, 2020, s.10

Varannan intervjuperson (52 procent) anser att det skall finnas plats för alla trafikslag inklusive bilar.

Något färre (48 procent) vill gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar.

Det finns ett samband mellan ålder och inställning till trafikplaneringen; den yngsta åldersgruppen vill i större utsträckning än andra minska utrymmet för bilar. Kvinnor vill i större utsträckning än män att man skall gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar.

Bland dem som bor i kommunerna runt Malmö är det en majoritet (57 procent) som vill att man skall ge plats för alla trafikslag inklusive bilar.

De som själva bor Malmö stad (57 procent) vill i större utsträckning än förortskommunernas invånare (43 procent) att man skall gynna andra trafikslag genom att minska utrymmet för bilar.

Det finns en majoritet som vill ge plats åt alla trafikslag inklusive bilar bland dem som arbetspendlar från kringliggande kommuner in till Malmö. Av dem vill 54 procent ge plats för alla trafikslag inklusive bilar. Av dem som bor i kringliggande kommuner utan att arbetspendla in till Malmö är det också en majoritet (58 procent) som vill ge plats åt alla trafikslag.

Ju oftare som en intervjuperson kör eller åker bil i centrum, desto större andel anser att man skall planera så att det finns plats för alla trafikslag inklusive bilar.²⁷

Sammantaget kan det konstateras att det föreligger något av en motsättning mellan invånarna i kranskommunernas sätt att trafikplaneringen och de som bor i stadskärnan i Malmö. Ju längre ut från centrum man kommer, desto positivare är inställningen till bilen och att fler ska ha god tillgång till utbudet av service, arbetsställen och allt annat som hör staden till.

Vad borde göras?

Det kan alltså konstateras att bilen dominerar resandet i Skåne, men att kommunerna i regionen knappast planerar för att förbättra förutsättningarna för bilismen. Snarare vill man styra resandet mot andra trafikslag genom lokalt beslutade trafikplaner. Enligt de studier som KAK låtit göra är detta inte en utveckling som uppskattas av invånarna. Missnöjet är högst påtagligt med trafikplaneringen.

Vad invånarna istället vill se är att trafikplaneringen hänger samman och att mobilitet är prioriterat när Malmö växer. Endast förtätning på bekostnad av tillgänglighet är inget flertalet efterfrågar. Det är också tydligt att man ser på trafikplaneringen på olika sätt i Malmö stad i jämförelse med närliggande kommuner, där invånarna i hela Stormalmö sätter ett större värde på att alla ska ges god tillgång till staden, inte minst de som arbetspendlar.

²⁷ KAK/Skop, 2020, s.4

Detta borde bli en varningsklocka till styrande politiker och myndigheter. Istället för att bekämpa bilismen borde man planera för att skapa goda förutsättningar för den. Här följer några förslag och inspel från KAK som riktar sig både till lokalt och nationellt, eftersom stora infrastruktursatsning ofta görs i samverkan mellan kommuner, regioner och stat.

- Bilen är viktig för resandet i hela regionen. Varken arbetsmarknaden eller människors fritid skulle fungera utan bilen. Resmönstren visar dock att bilen är än viktigare för de som bor i kranskommuner än de som bor i centrala Malmö. En fungerande stad måste dock vara öppen för alla som av en eller annan anledning vill dit. Malmö bör inte planera trafiken på ett sådant sätt att boende i övriga regionen får svårt att ta sig in. Här måste kommunerna samarbeta för att utveckla människors mobilitet.
- Uppmuntra Malmö och kranskommunerna att inrätta samverkansråd för regional trafikplaneringen. Så skapas bättre förutsättningar att helheten hänger samman.
- Oavsett hur bilarna styrs och drivs kommer infrastruktur att behövas även i framtiden. Investeringar i infrastruktur är säkra investeringar inför framtiden. Våga satsa mer resurser!
- Politiker och planerare i Malmö med omnejd bör planera för den faktiska utvecklingen (prognosstyrd) och inte för hur man önskar eller tror sig den (viljestyrd). Allt annat riskerar att bli en dyrköpt erfarenhet med ett sämre fungerande transportsystem som resultat.
- Ny teknik ska användas för att utveckla trafiksystemet och parkeringsmöjligheter även i centrala delarna av Malmö stad.
- Kritik mot bilismens störningar bör tas på största allvar. Den leder till bättre bilar och minskade störningar som mindre buller och lägre utsläpp. Men kritik mot bilen som system, där den är en garant för att människor ges makt över sin egen rörlighet, är något annat som vi bör identifiera och argumentera emot.
- En framgångsrik stad har en marknad och därmed ett utbud som är större bara än för de som bor i centrum. Politiker i Malmö måste tänka större och få med sig väljarna på att framgångsrika städer är öppna för fler än för bara de som bor där. Lyssna inte på innerstadsbors krav på att få ha staden för sig själv.
- Använd ny teknik för att utveckla trafiksystemet och parkeringsmöjligheter även i staden. Inriktningen måste vara att parkeringsplatser ska byggas i den mån det finns en efterfrågan på dem. Att aktivt försöka planera bort parkeringsplatser är ingen framkomlig väg. Bilresande ska uppmuntras, särskilt i ekonomiskt dåliga tider, och då är goda möjligheter till parkering viktigt. Mindre näringsverksamheter kan också gynnas på så sätt när fler kan ta sig in till staden och nyttja handel och andra serviceverksamheter där.
- Reservera plats för pendling i och kring våra städer. Plats för rörelse är motsatsen till murar. Ställs förtätning som motsats till mobilitet blir den en mur gentemot kranskommunerna. Betänk också att dagens förorter kan bli morgondagens stadsområde.

- Alltför många grupper med var för sig olika intressen är idag överens om att försöka få bort krav på att det finns parkering i anslutning till nya bostäder. Detta är ett kortsynt och farligt synsätt som hotar mobiliteten.

Källor

Boverket, Sverige 2025, 2012

Burlövs kommun, Trafikplan Burlöv, antagen 2014

<https://www.burlov.se/download/18.304eefe71597ee90f62e0b31/1484749644516/Trafikplan.pdf>

FN, "Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna"

<https://fn.se/wp-content/uploads/2016/07/Allmanforklaringomdemanskligarattigheterna.pdf>

Höglund, P och Ydstedt, S, Elsevier, Science of the Total Environment: Will there be any space for private parking in our future city centers? Urban environment : proceedings of the 11th Urban Environment Symposium (UES), held in Karlsruhe, Germany, 16-19, September 2012

KAK/Skop, "Rapport till KAK om framkomlighet", 2016

KAK/Skop, " Rapport till KAK om mobilitet", 2019

KAK/Skop, "Rapport till KAK om byggplaner och trafik i Stormalmö", 2020

Malmö stad, Trafik- och mobilitetsplan, Antagen av Kommunfullmäktige mars 2016

https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf

Sveriges Åkeriföretag, En Vecka utan Lastbilar – en undersökning på 6 orter i Sverige, 2011

Region Skåne, Så reser vi i Skåne - Resvaneundersökningen 2018, 2018

Region Skåne, Prioriterade satsningar inom, 2020

infrastruktur<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/prioriterade-satsningar-inom-infrastruktur/>

Svedala kommun, Översiktsplan 2018, Del 1: Planstrategi och markanvändning, Antagen av Kommunfullmäktige mars 2018

<https://svedala.se/contentassets/582ac7aec8944aa089d035a380bffa5/op-2018-del-1-minskad.pdf>

Svedala kommun, Trafikutredning för Detaljplan Svedala, 100:242 m.fl, 2019

<https://www.svedala.se/contentassets/913ffc0e46b24190a691472b37f833fc/utredningar/trafikutredning-190502.pdf>

Staffanstorps kommun, Framtidens kommun, antagen av kommunfullmäktige 2009.

<https://staffanstorp.se/wp-content/uploads/2012/10/OVFK20382011Web.pdf>

Tyréns, Trafik och mobilitetsplan Staffanstorp, Trafikplan, Norra skolan, 2019

<https://staffanstorp.se/wp-content/uploads/2016/05/Trafik-och-Mobilitetsplan-Norra-skolan-170213.pdf>

World Urbanization Trends 2014, UN 79

Vellinge kommun, Mobilitetsstrategi för Vellinge kommun, antagen av kommunstyrelsen 2018

<https://vellinge.se/siteassets/planer-och-projekt-i-vellinge-kommun/dokument/mobilitetsstrategi/mobilitetsstrategi.pdf>

Trafikverket, <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattrar/>