

Nu

Grön trafikpolitik för Malmöborna



*Infartsled blir stadshuvudgata. Visionsbild av Pildammsvägen.
Illustration: Johannes Roubert och Ivan Forsman*

Grön trafikpolitik för Malmöborna

Miljöpartiet har en vision om ett helt och hållbart Malmö. Vi vill se ett Malmö med rent vatten och ren luft, där barn är prioriterade framför bilar och förskolor är viktigare än parkeringsplatser. Ett Malmö där det är lätt att leva gott utan att tära på jordens resurser.

Utmaningarna vi står inför är massiva. Klimatet förändras i allt snabbare takt. Vintern 2017/2018 var den varmaste någonsin på Arktis med plusgrader och rekordlåg havsis. I Malmö riskerar detta att få allvarliga konsekvenser, framförallt på grund av tätare och kraftigare skyfall, stigande hav och torrare somrar.

Men det finns hopp. Vi vet vad som måste göras. Nu behövs politiker som vågar lyfta blicken och fatta modiga beslut. Det behövs en politik som satsar på cykel och kollektivtrafik. Som vägrar acceptera luft som gör barnen sjuka eller hav som inga fiskar kan leva i.

Trafiken är en avgörande fråga. Antalet bilar måste minska om vi ska klara av att nå våra klimatmål och minska utsläppen. Men det handlar också om vilken stad vi vill leva i. Ska vi bygga en stad med mer plats för bilar eller ska vi prioritera bostäder, grönytor och trygga skolvägar för våra barn? Ska vi bygga en stad där vi låter stora bilvägar vara barriärer mellan olika stadsdelar eller ska vi knyta ihop staden med snabb och effektiv kollektivtrafik? För Miljöpartiet är svaret självklart: vi vill prioritera cykel, kollektivtrafik och barns framkomlighet framför fler bilar.

Vi är den första generationen som fullt ut förstår klimathotet och vi är den sista som kan stoppa det. För vår egen och alla kommande generationers skull, måste vi agera NU. Klimatet kan inte vänta.

Förbättra luften genom införande av miljözoner

Alla som bor eller arbetar i Malmö ska kunna andas ren luft. Den största källan till utsläpp av farliga kvävedioxider kommer från vägtrafiken och drabbar barnen värst. Vi vill införa miljözoner¹ för att förbättra luften i Malmö. Det betyder att vi vill stänga ute de smutsigaste bensin- och dieslbilarna från innerstaden. I nybyggda stadsdelar bör bara de tystaste och renaste bilarna tillåtas.

Luftkvaliteten i Malmö blir bättre, men det går för långsamt. Även om ökningen av biltrafiken har brutits och en ny bil är renare än sin föregångare har vi stora problem med att bilparken totalt sett blivit smutsigare. Andelen dieslbilar har exploderat. En modern diesebil släpper ut två–tre gånger så mycket farliga avgaser som en vanlig bil. Utsläppen av kväveoxider från dieslbilar i Sverige har nästan fördubblats mellan 2011 och 2016².

Lokala luftföroreningar från trafiken leder till cancer, lungsjukdomar och hjärt-/kärlsjukdomar. Det drabbar särskilt barn, äldre och människor med kroniska luftvägssjukdomar som astma och kol. I Malmö innebär det årligen mellan 55 och 93 förtida dödsfall, 21 nya fall av barnastma, 95 fall av bronkit hos barn, 87 fall av demens och 11 fall av havandeskapsförgiftning.³

Vi vill att Malmöborna ska kunna känna sig trygga i att luftkvaliteten blir bättre. Vi vill införa miljözon klass 2 i Malmös innerstad. Detta kommer att påverka de äldsta och smutsigaste fordonen.⁴ Vi prioriterar miljözoner i innerstaden eftersom luften är som sämst där. I innerstaden bor många människor på en liten yta och biltrafiken koncentreras till trängre gator där luftföroreningarna stannar kvar längre. Samtidigt finns här utmärkta kommunikationer som alternativ till bilen, i form av korta gångvänliga avstånd, ett stort antal cykelbanor, två tågstationer och ett trettiotal busslinjer.

I nybyggda stadsdelar som Nyhamnen, Hyllie och Sorgenfri vill vi införa miljözon klass 3. Inom zonen får endast elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs också höga krav.⁵ Med en tydlig ambitionsnivå för dessa nybyggda områden, att endast de renaste och tystaste bilarna kommer att tillåtas, går det att planera och bygga in hållbara alternativ till bilresande redan från början.

¹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/regeringen-ger-besked-om-miljozoner/>

² Fram till 2011 minskade utsläppen från personbilar, därefter har de börjat öka, vilket beror på den snabba omställningen av fordonssflottan till dieslbilar. Källa: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Utslapp-av-kvaveoxider-till-luft-fran-personbilar/?visuallyDisabledSeries=930252704057a9cf>

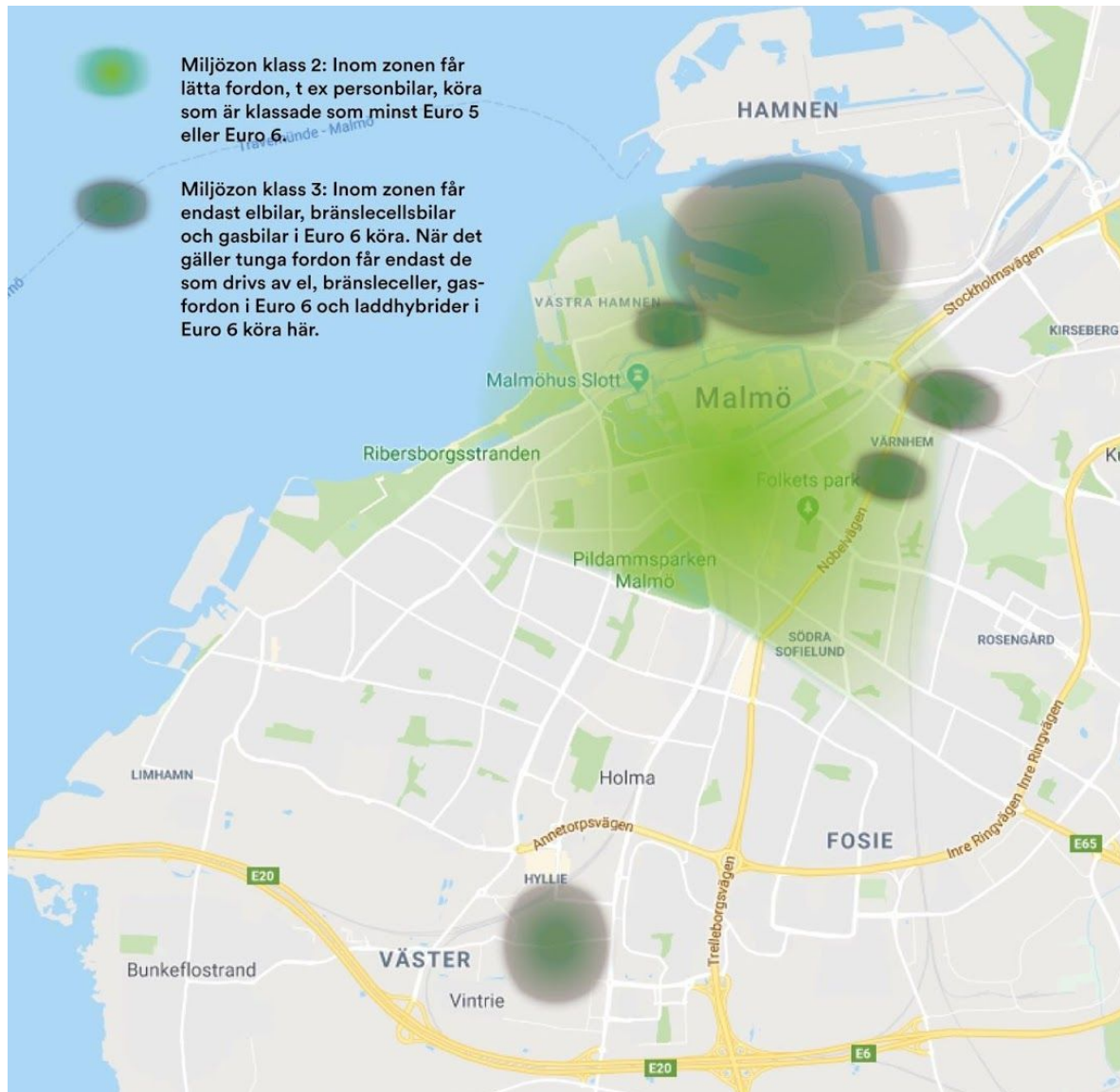
³ enligt forskare vid Lunds, Malmö och Umeå universitet och Malmö stad. Källa: Malmqvist, Lisberg Jensen, Westerberg, Stroh, Rittner, Gustafsson, Spanne, Nilsson, Oudin, *Estimated health benefits of exhaust free transport in the city of Malmö, Southern Sweden*, 2018.

⁴ förbud mot bensin- och dieslbilar typgodkända 2008 och äldre (Euro 5 och 6) med en skärpning för dieslbilar från 2013 eller äldre från 2022 (Euro 6).

⁵ gasbilar typgodkända från september 2014 och framåt (Euro 6), samt tunga gas- och laddhybridfordon typgodkända 2014 (Euro VI) och senare samt fordon som drivs av el och bränsleceller tillåts.

Under nästa mandatperiod vill Miljöpartiet:

- Införa miljözon klass 2 i Malmös innerstad.
- Införa miljözon klass 3 i nybyggda områden.



Tänkbara områden för miljözon 2 och 3.

Gör cykeln till det självklara färdmedlet

Miljöpartiet vill att cykeln ska vara det dominerande trafikslaget i Malmö 2030. Cykling är skonsamt mot klimatet, om fler väljer cykeln än bilen leder det till bättre luft, mindre buller och friskare Malmöbor. Det är också en fråga om jämlikhet. Alla kör inte bil. Kvinnor, äldre, ungdomar och låginkomsttagare har i mindre utsträckning tillgång till bil. Men staden är också deras och att satsa på cykel är att satsa på en stad som är både hel och hållbar.

Malmö är redan idag en av världens bästa cykelstäder. 2017 steg Malmö till plats 5 på cyklingsexperterna Copenhagenizes ranking.⁶ Det är inget som hänt av sig själv, utan ett resultat av tydliga politiska prioriteringar. När Miljöpartiet suttit med och styrt har det byggts fler cykelbanor, bättre cykelparkeringar och i flera korsningar har cyklar fått företräde gentemot biltrafiken. Men för att cykeln ska bli det dominerande trafikslaget krävs mycket mer.

Miljöpartiet vill bygga tio nya supercykelstråk. För att kunna möta den ökade cykelpendlingen vill vi bygga ett helt nytt stamnät: tio supercykelstråk längs de viktigaste trafiklederna i Malmö.

Vi vill att de nya supercykelstråken består av cykelbanor på båda sidor om gatan, separerade med höjdskillnader både gentemot bilister och fotgängare, likt dem i Köpenhamn. Supercykelstråken ska knyta an till de snart fem tågstationerna på Malmöringen och andra knutpunkter för kollektivtrafik, så att det blir enkelt att skifta från tåg eller buss till cykel. Vi vill också koppla orter som Staffanstorp, Burlöv, Svedala och Vellinge till supercykelstråken.

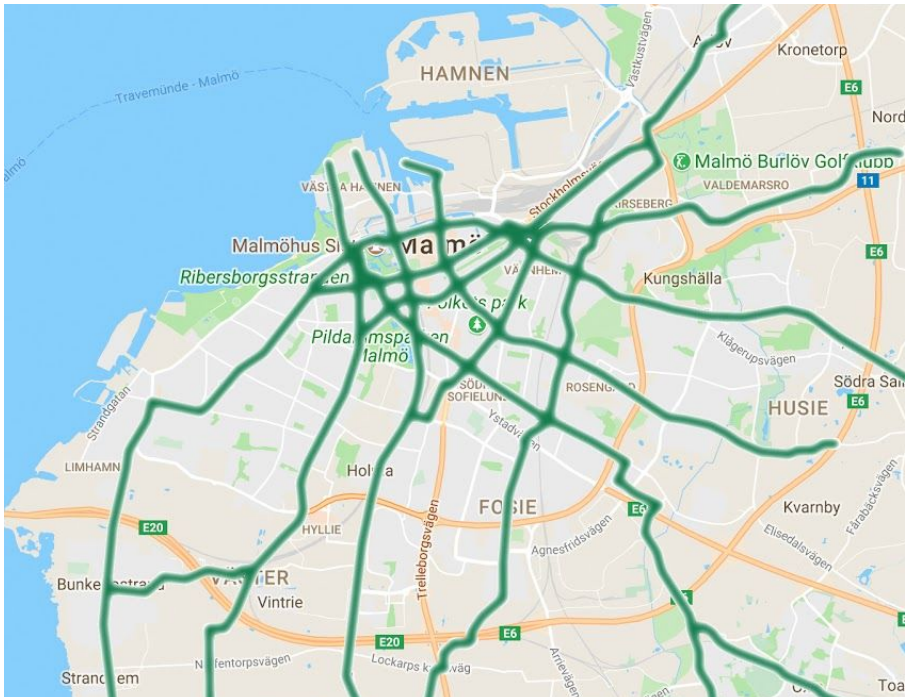
Miljöpartiet vill också knyta ihop det befintliga cykelnätet. Det finns redan idag många kilometer cykelbana i Malmö. Men cykelnätet hänger inte ihop i alla delar. Alltför ofta tar en cykelbana abrupt slut och cyklisterna tvingas ut bland bilarna. Vi vill se ett cykelnät utan trasiga maskor.

Vi vill uppgradera dagens cykelbanor. I Sverige ser vi en rejäl elcykelboom, tack vare regeringens elcykelpremie. Antalet cyklister i Malmö ökar samtidigt som staden byggs ihop och förtätas. Det gör att trycket på stadens cykelnät ökar. För att välkomna framtidens cyklister oavsett om de cyklar snabbt eller långsamt, med elcykel, lådcykel eller barncykel krävs en modernisering av dagens nät. Vi ska anpassa cykelbanorna och parkeringarna så att det blir säkert och enkelt för alla Malmöbor som väljer cykeln.

⁶ <http://copenhagenizeindex.eu>

Under nästa mandatperiod vill Miljöpartiet:

- Uppgradera dagens cykelnät.
- Bygga tio nya supercykelstråk till och igenom Malmö.
- Knyta ihop det befintliga cykelnätet.
- Skapa fler cykelparkeringar också för lådcyklar.



Tio möjliga supercykelstråk

Storsatsa på kollektivtrafik

Biltrafiken ska fortsätta minska. För att få fler att ställa bilen behöver vi storsatsa på Malmös kollektivtrafik. Nya bostäder och arbetsplatser ska ha tillgång till stark kollektivtrafik, till exempel genom att bygga i stationsnära lägen.

Inom ramen för Storstadspaketet, Malmö stads del i Sverigeförhandlingen, finns det nu en överenskommelse om åtta busslinjer med eldrift i Malmös stadsbusstrafik, varav fyra enligt modellen Malmöexpressen.⁷ Men de räcker inte för att möta det ökade behovet i en växande stad. Miljöpartiet vill bygga ut Malmös bussnät ytterligare och dessutom elektrifiera samtliga stadsbussar för att minska bullret och utsläppen av partiklar i luften.

Men inte ens fler bussar kommer att räcka för en växande befolkning, om framtidens Malmöbor ska kunna bli mindre beroende av bilar. Malmö behöver spårväg, som har långt större kapacitet än bussar.

Spårväg är både miljövänlig, effektiv och ekonomisk. Spårvägen ger en kraftig och nödvändig kapacitetsökning och kan transportera två till tre gånger så många passagerare som en ledbuss. Även om investeringen i spårväg är högre än för ett bussystem, betalar det sig över tid, bland annat genom lägre driftskostnader när många människor använder den. Satsningar på spårväg gynnar dessutom bostadsbyggande och etablering av nya arbetsplatser.⁸

På regional nivå vill Miljöpartiet satsa på en kraftig utökning av spårburen trafik. För Malmös del är Lommabanan, Simrishamnsbanan och spårburen trafik till Vellinge av särskild vikt, samt utbyggnaden av Ystadbanan och Trelleborgsbanan med dubbelspår. Det ger goda förutsättningar för spårburen pendling till Malmö från tre håll.

För att kunna finansiera investeringen av en framtida spårväg vill vi öka de miljöstyrande avgifterna. Det gäller dels parkeringsavgifterna men vi vill även utreda införandet av trängselavgifter för dem som pendlar med bil till Malmö (liknande trängselskatt i Stockholm och Göteborg). Det är positivt att människor vill resa till Malmö, men fler bilresor innebär ökad trängsel, buller och försämrad luft inne i staden. För att kompensera för de kostnader det innebär för Malmöborna är det rimligt att införa trängselavgift. Enligt tidigare beräkningar av Trivector skulle en rimlig avgift ligga på 17 kronor i rusningstrafik och innebära en intäkt på uppemot en halv miljard kronor om året.⁹

⁷Fakta storstadspaketet i Malmö, länk:

<http://media.sverigeforhandlingen.se/2017/06/Faktablad-Malmö-2-juni-2017.pdf>

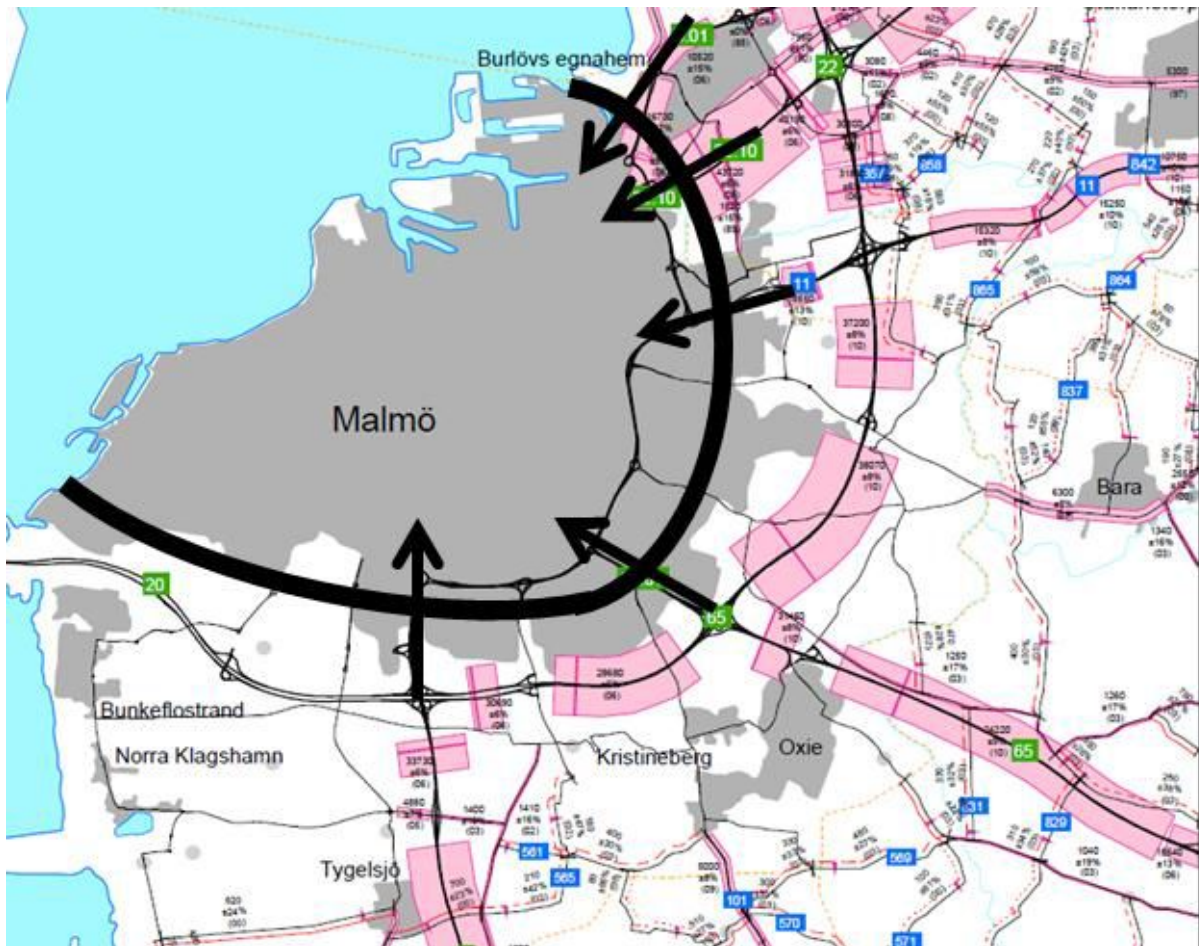
⁸ Framtidens trafik, slutrapport:

https://malmo.se/download/18.76105f1c125780a6228800027769/1491304828611/slutrapport09092_1_tryckt.pdf

⁹ Trivector (2012), *Översiktlig skattning av intäkter från varianter på vägavgift/trängselskatter i Malmöregionen*, länk: <http://a4.mnecd.com/image/upload/dws2eetpkvehurddvrxg.pdf>

Under nästa mandatperiod vill Miljöpartiet:

- Bygga ut och elektrifiera bussnätet.
- Bygga spårväg.
- Öka de miljöstyrande avgifterna.
- Bygga mer spår till Malmö, Simrishamnbanan, Lommabanan samt spårburen trafik till Vellinge.



Den mesta trängseln i Malmö orsakas av infartstrafik till Malmö. De svarta linjerna visar en möjlig trängselavgiftszon, de största infarterna till Malmö samt de största knutpunkterna i nätverket där trafik kör in till Malmö.¹⁰

¹⁰ Trivector (2012), *Översiktlig skattning av intäkter från varianter på vägavgift/trängselskatter i Malmöregionen*, länk: <http://a4.mndcdn.com/image/upload/dws2eetpkvehurddvrxg.pdf>

Sveriges vassaste parkeringspolitik

Parkeringsplatser tar värdefull yta i anspråk och driver upp byggkostnader för nya bostäder. Miljöpartiet strävar mot en parkeringspolitik där bilägarna får betala marknadspris för parkering. Malmöns rödgröna styre antog redan 2010 landets mest progressiva parkeringspolicy, för att hålla nere byggkostnaderna och motverka en ökning av inpendlingen med bil. Nu är det dags för nästa steg.

Vi har tagit fram ett nytt förslag på parkeringspolicy med tillhörande p-norm. När tidigare policy med tillhörande norm krävde ett visst antal parkeringsplatser vid nybyggnation öppnar vi nu upp ytterligare för att istället arbeta med olika typer av mobilitetsåtgärder såsom tillgång till cykel- och bilpool.

Byggherrar som löser den här typen av mobilitetsåtgärder kompenseras i sin tur genom att staden kräver färre parkeringsplatser. Med färre parkeringsplatser kan de sänka sina byggkostnader. Vi vill att kraven på parkeringsplatser sänks och att parkeringsnorm noll ska vara möjlig i kollektivtrafknära lägen, främst runt centralstationerna.

Avsikten med det nya förslaget är att styra över resande från bil till cykel och kollektivtrafik och göra Malmö till en ännu mer attraktiv stad att bygga i. Med färre bilar minskar behovet av parkeringsplatser och marken kan användas till bostäder och skolor. Dessutom kan Malmöborna få tillgång till fler bostäder genom att byggkostnaderna sänks.

Parkeringshus är betydligt mer yteffektiva än gatuparkeringar. För dem som behöver använda bil ska parkeringsmöjligheter finnas i stadens parkeringshus, och anpassad parkering ska finnas på strategiska platser för rörelsehindrade personer.

Vi vill även se fler pendlingsparkeringar. Det ska vara enkelt att ställa bilen i kranskommunerna och ta sig in i Malmö med kollektivtrafik.

Under nästa mandatperiod vill Miljöpartiet:

- Att parkeringsnorm noll ska vara möjlig i kollektivtrafknära lägen.
- Att byggherrar ska få tillstånd att bygga färre p-platser om de kompenserar genom andra mobilitetsåtgärder.
- Flytta gatuparkering till parkeringsgarage.
- Arbeta för fler pendlingsparkeringar i kranskommunerna.

Omvandla breda infartsleder till lummiga stadsgator

Vi vill att Malmö ska vara en lummig, livlig och lättillgänglig stad. Vi vill se bostäder, cykelbanor och träd på de platser där idag motorvägsliknande biler breder ut sig som ödsliga barriärer tvärs genom staden.

Malmö växer, men ytan att bygga ut staden på är begränsad eftersom vi vill värna våra värdefulla skånska åkrar.¹¹ Malmö är också en arbetsplats för många i regionen. Varje dag pendlar 62 000 människor hit¹². Genom kraftiga investeringar i bussar och pågatåg är det dock allt färre som pendlar med bil. Ett mål vi satt upp för Malmö stad är att hälften av inpendlingen ska ske med kollektivtrafik eller cykel år 2030.

För att Malmö ska kunna växa hållbart med nya bostäder, arbetsplatser och service vill Miljöpartiet omvandla stadens infartsleder till stadshuvudgator. Vi vill att exempelvis Pildammsvägen, Amiralsgatan, Lorensborgsgatan, Eriksfältsgatan och Annetorpsleden byggs om så att fyra bilkörfält blir två och spårväg och bussfil får plats istället. Vi vill att gatuparkeringen lämnar plats åt nya supercykelstråk, breda gångbanor och trädplanteringar.

Lägre hastigheter och mindre trafik gör bullerzonerna överflödiga och oekonomiska, och kan istället användas till stora mängder bostäder, arbetsplatser och service. När infartslederna försvinner blir det också enklare att röra sig mellan stadsdelarna och lättare för Malmöbor att mötas.

Gatornas grönska erbjuder en rad värdefulla ekosystemtjänster. Det kan handla om skydd mot ett hetare klimat, att regnvatten tas omhand och förhindrar översvämningar, minskat buller, mindre luftföroreningar och ökat välbefinnande. Dessutom bildar de långa stråken ekologiska korridorer som binder ihop grönområden i staden, där både människor och djur lättare kan röra sig.

Längs Malmös infartsleder finns enligt våra bedömningar utrymme för åtminstone 20 000 nya bostäder och lika många arbetsplatser när de omvandlas till stadshuvudgator. Bara på Eriksfältsgatan finns det plats för 2 500 nya Malmöbor och 1 700 arbetsplatser.¹³ Butiker, kaféer, restauranger och kulturliv bildar nya centra – Malmö blir mer som en storstad.

Under nästa mandatperiod vill Miljöpartiet:

- Omvandla infartsleder till stadshuvudgator.
- Bygga bostäder på bullerzonerna.
- Minska barriärerna mellan stadsdelarna.
- Skapa mer grönska i gaturummet.

¹¹ Utöver de områden som redan är planerade.

¹² Varje dag pendlar cirka 62 000 personer till Malmö. 62% av inpendlingen sker med bil. Med 1,2 personer per bil blir det 32 000 bilar. Källa: *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och attraktivt Malmö*, 2016. Länk:

<https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html>

¹³ Aulin, *Förtättningsstudie längs Eriksfältsgatan i Malmö*, 2012

Bilfria skolor

Miljöpartiet tycker att barn ska kunna gå och cykla säkert till skolan utan att utsättas för stressade bilförare. Barn har rätt att slippa trafikbuller och avgaser i sin skolmiljö. Att kunna cykla till skolan handlar också om att tidigt skaffa sig vanor där vardagsmotion är en naturlig del. Vardagsmotion leder till en förbättrad inlärning och bättre hälsa.

Samtidigt visar en rapport från Trafikanalys att skolresor med cykel har blivit 48 procent färre mellan 1994 och 2014 och det är vanligare än någonsin att föräldrar skjutsar sina barn till skolan.¹⁴

I Malmö råder det idag trafikkaos på morgnarna kring många av våra skolor, när föräldrar kör sina barn så långt fram till dörren de bara kan. Följden blir att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn, eftersom de tycker att det är farligt för barnen att gå till skolan när det är så mycket trafik kring skolan.

Bilden bekräftas bland annat i If:s senaste skoltrafikundersökning, där 1000 rektorer tillfrågas om trafikmiljön vid deras grundskolor. Enligt rektorerna är föräldrar som skjutsar sina barn den största trafikfaran. 72 procent anser att kaoset kring skolorna vid hämtning och lämning är ett ganska eller mycket stort problem.¹⁵

Olika insatser kan komma att krävas på olika skolor för att på bästa sätt stävja trafikkaoset. Miljöpartiet i Malmö anser emellertid att bilfria zoner kring skolor bör vara mer regel än undantag. Den förälder som trots en bilfri zon kring skolan väljer att skjutsa sitt barn får då helt enkelt parkera ett hundratal meter därifrån och promenera sista biten. På så vis kan miljön kring skolorna bli trygga, luften vid skolorna bli bättre och fysisk aktivitet bli ett naturligt inslag i barnens vardag.

Under nästa mandatperiod vill Miljöpartiet:

- Införa bilfria zoner som regel runt Malmös skolor.
- Införa parkeringsförbud, farthinder och sänkta hastigheter där det inte passar med helt bilfria zoner.
- Bygga trygga cykelbanor och gångvägar till och från alla skolor.
- Anlägga fler lådcykel- och cykelparkeringar runt alla Malmös skolor.

¹⁴ [Rapport 2015:14 Cyklandets utveckling i Sverige 1995-2014](#)

¹⁵ Allt fler rektorer anser att trafiksäkerheten är ett problem – 55 procent uppger detta, en ökning på 10 procentenheter på fem år. 61 procent är också oroliga för att något allvarligt ska inträffa, vilket kan jämföras med 45 procent år 2012. En av fem rektorer tycker dessutom att föräldrarnas attityder till trafikreglerna försämrats de senaste åren
http://www.mynewsdesk.com/se/if_skadeforsakring/pressreleases/rektorer-oroad- fler-foeraeldrar-struntar-i-trafikregler-2106355