



Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö Remissvar från FOT Fotgängarnas förening, 2024-10-30

FOT välkomnar och ser positivt på att Malmö stad fortsätter sitt arbete med Trafik- och mobilitetsplanen. Den förra versionen utgjorde ett inspirerande exempel för andra svenska kommuner i hur man strategiskt och holistiskt kombinerar stads- och trafikplanering. Mot bakgrund av detta ställer sig FOT något frågande till denna nya version. Den verkar vara en mer kondenserad variant av sin föregångare och många av de (goda) principer och förslag som utmärkte denna är ej kvar i den nya versionen. Inte heller återfinns beskrivningen av kopplingar till andra kommunala dokument. Det är därmed svårt för FOT att bedöma i vilken grad TROMP:ens ledord och mål kan omsättas i konkretare planer och förslag. Inledningens skrivning om att *”Det är upp till kommunens förvaltningar och bolag att se över hur de kan omsätta TROMP:ens riktlinjer i sin verksamhet”* är alltför vag och otydlig för att ge läsaren en vägledning.

Icke desto mindre verkar Trafik- och mobilitetsplanen fortsatt ha potential att utgöra den strategiska plan som Malmö (och många andra kommuner) behöver. Ur ett fotgängarhänseende uppskattar FOT särskilt att ett av ledorden är *Yta*. Det utgör ett konkretare ledord än exempelvis hållbarhet. Ännu konkretare hade det blivit med ett siffersett mål för exempelvis andelen motoriserad yta som ska omvandlas till muskeldriven yta.

Ledordet *Vistelse* är också av vikt för fotgängare. Dock är det olyckligt om vistelse hanteras som alltför åtskilt från fenomenet rörelse/resa/mobilitet. Gångresor är allt som oftast mobilitet och vistelse samtidigt, eller växlar däremellan under resans förlopp. Uppdelningen mellan åtgärder och ytor för vistelse bör därmed inte per automatik hanteras som åtskilda från de för rörelse och resor.

FOT ser positivt på att gångresor inkluderas i de siffersetta målsättningar som planen innehåller. Dock verkar målen för gångtrafik något defensiva. Det är tyvärr svårt att utröna vad som ligger bakom beslutet för de olika färdslätsens mål för 2032 och 2040. Det framgår inte heller vilka resor som inkluderas i detta. Avser exempelvis de geografiskt nedbrutna målen endast delresor som görs av boende i respektive område? Oavsett mätmetod missas nog många av de gångresor som görs av Malmöbor och inpendlare. Dessutom torde de ambitiösa målen för kollektivtrafikresande ge effekter på gångresande – både i form av anslutningsresor och hela gångresor – som ett vardagsliv för kollektivtrafikpendlare ofta medför. Detta gäller exempelvis inpendlare med kollektivtrafik från andra kommuner som därmed tillbringar mycket av sin vardag i Malmö.

Målen för andelen gångresor framstår som särskilt defensiva i ljuset av de förtätningsprojekt som genomförs och planeras i Malmö.

För FOT:s räkning,

David Lindelöw, kassör och styrelsemedlem