



Malmö stad
Revisionskontoret

Granskningsrapport Trafikmiljö i Malmö stad

Projektledare: Richard Magnusson

Beslutad av revisorskollegiet 2010-02-02

1	SAMMANFATTNING	3
2	SLUTSATSER	3
3	PROJEKT BESKRIVNING M.M.	4
3.1	Bakgrund.....	4
3.2	Syfte. Frågor.....	4
3.3	Avgränsning. Metod. Resurser.....	5
4	GRANSKNING	5
4.1	Mål, organisation och åtgärder.....	5
4.1.1	Mål	5
4.1.2	Organisation	7
4.1.3	Åtgärder.....	7
4.1.4	Uppföljning	8
4.2	Kostnader	9
4.3	Resultat.....	10
4.3.1	Åtgärder generellt.....	10
4.3.2	Stadsplanering	10
4.3.3	Godstransporter	11
5	BILAGA: ÖVERGRIPANDE INDIKATORER 2008	13
6	KÄLLOR	15

1 Sammanfattning

Malmö stadsrevision har under perioden december 2009 – januari 2010 granskat Malmö stads arbete med att förbättra trafikmiljön inom ramen för Trafikmiljöprogram 2005-2010. Programmet beslutades av Tekniska nämnden och har som huvudmål att avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem ska ha tagits 2010. Delmål är att trafiken ska bli tystare, sundare, snålare och renare.

Genomförandetiden för trafikmiljöprogrammet sträcker sig t.o.m. 2010. I syfte att nå ett miljöanpassat transportsystem innehåller programmet förslag till åtgärder på fem temaområden: Gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik, godstransporter och stadsplanering. Totalt rör det sig om 123 åtgärder. Mätning av måluppfyllelse har i samband med årsrapporterna gjorts med hjälp av ett antal indikatorer på de fyra delområdena renare, tystare, sundare respektive snålare transportsystem.

Genomförandet av Trafikmiljöprogrammet ska göras inom ramen för ordinarie verksamhet. Det finns inte specifika uppgifter om totala kostnader och investeringsutgifter för Malmö stads trafikmiljöåtgärder under programperioden då det uppges vara svårt att särskilja kostnader för trafikmiljöåtgärder i t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder eller vid anläggande allmän platsmark i utbyggnadsområden.

Av Gatukontorets uppföljning framgår att flertalet av indikatorerna visar att utvecklingen går åt rätt håll; se bilaga på sid 13. SMILE-projektet har varit centralt i genomförandet av trafikmiljöprogrammet, med bl.a. beteendepåverkan som ”Inga löjliga bilresor”. Flera av de intervjuade menade att avgörande steg tagits i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar, och nämnde då bl.a. organisationen för att genomföra trafikmiljöåtgärder, SMILE-projektet och resvaneundersökningarna. Vid genomgång med de temaansvariga för respektive åtgärdsområde (kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik etc) framgick att flertalet åtgärder genomförts eller pågick, med reservation för områdena godstrafik och stadsplanering.

2 Slutsatser

Revisionskontorets bedömning är att organisationen i huvudsak fungerat enligt trafikmiljöprogrammets riktlinjer. Årliga uppföljningar med konsekvent mätning med hjälp av indikatorer har genomförts och redovisats för Tekniska nämnden. Vissa indikatorer kan behöva revideras respektive läggas till inför det nya trafikmiljöprogrammet.

Uppgifter om kostnader för genomförda åtgärder kan vara av allmänt intresse och till hjälp vid upprättande och genomförande av nytt trafikmiljöprogram. Finansieringen från SMILE-projektet har utgjort en väsentlig del av åtgärderna i trafikmiljöprogrammet. Ansträngningar för att få extern finansiering kommer sannolikt att vara nödvändiga även framöver.

Av Gatukontorets uppföljning framgår att resultaten av trafikmiljöåtgärderna i huvudsak är i överensstämmelse med målen om renare, sundare, snålare och tystare transportsy-

stem. Om resultaten utgör avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar diskuteras dock inte i årsrapporterna. Det finns inga direkta indikatorer för hur trafikmiljöfrågorna utvecklas på området stadsplanering. Det har av intervjuerna framgått att samtalsklimatet kring dessa frågor – beträffande t.ex. planerare på Stadsbyggnadskontoret – förbättrats väsentligt den senaste femårsperioden. Det är dock mer osäkert om detta även innebär motsvarande effekt i detaljplaner m.m. En möjlighet skulle kunna vara att konstruera indikatorer baserade på genomgång av ett urval detaljplaner. Åtgärderna på temaområde godstransporter har delvis nedprioriterats. Detta bör undvikas i det kommande trafikmiljöprogrammet, som avser perioden fr.o.m. 2011.

3 Projektbeskrivning m.m.

3.1 Bakgrund

För att på sikt bl.a. eliminera trafikens negativa effekter på samhället har Riksdagen beslutat om en rad nationella mål för transportsektorn. Malmö kommunfullmäktige har antagit ett antal mål och program som på det lokala planet speglar de nationella målen, t.ex. Trafikstrategi för Malmö stad. Tekniska nämnden har antagit Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad och Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010.

Vid sidan om trafikens uppenbara förtjänster finns också en rad negativa faktorer och risker. Exempel är luftföroreningar, där biltrafiken är den viktigaste lokala källan, och buller, t.ex. på starkt trafikerade gator, vilket kan inverka negativt på trivsel och hälsa. Utvecklingen av trafikmiljön har också betydelse för klimatpåverkan samt för Malmös möjligheter att fungera som tillväxtcentrum i regionen genom en hållbar utveckling och att ge alla invånare en god levnadsstandard.

3.2 Syfte. Frågor

Syften med denna granskning är att

- beskriva Malmös mål, organisation och åtgärder för trafikmiljön.
- undersöka vilka resultat åtgärderna lett till.
- bedöma om organisation och åtgärder är effektiva med hänsyn till målen.

Frågor:

- Vilka mål, vilken organisation och vilka åtgärder finns för trafikmiljön i Malmö stad?
- Vad kostar åtgärderna?
- Hur följs åtgärderna upp?
- Vilka resultat har Malmö stad uppnått med åtgärderna, d.v.s är resultaten i överensstämmelse med målen?

3.3 Avgränsning. Metod. Resurser

Granskningen är huvudsakligen avgränsad till åtgärder inom ramen för Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010.

Granskningen genomfördes genom intervjuer med ansvariga för genomförande av miljöprogrammet och genom studier av dokument.

- Revisorskollegiets styrgrupp: Tomas Nordin, Anneli Bojesson, Per-Olof Olofsson, Robabeh Taeri
- Projektledare från revisionskontoret: Richard Magnusson
- Kvalitetsgranskare: Lennart Håkansson

Sakkunnig revisor har prövat sitt oberoende enlighet med SKYREV:s rekommendation och inte funnit något hinder mot att utföra granskningen.

4 Granskning

4.1 Mål, organisation och åtgärder

Enligt Malmö stads översiktsplan ska Malmö vara en attraktiv stad för boende, verksamheter och besökande. Den ska utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart sätt. Trafikmiljön utgör en viktig del i denna strävan. Malmö stads insatser för trafikmiljön samordnas genom ett trafikmiljöprogram.

Gatukontoret gjorde inför Trafikmiljöprogram 2005-2010 en sammanfattning av Trafikmiljöprogram 1997. Sammanfattningsvis menade Gatukontoret att det gamla trafikmiljöprogrammet, som var ett av de första större förvaltningsövergripande projekten, lett till ökat samarbete och ökad förståelse över förvaltningsgränserna. En svaghet upp-gavs vara bristen på operativ organisation för genomförandet (genomförandet låg utanför själva programmet). Av åtgärderna i trafikmiljöprogrammet konstaterade Gatukontoret att de antingen genomförts helt eller delvis, flyttats till andra kommunala program eller inte genomförts alls.

4.1.1 Mål

Malmö stads mål på trafikmiljöområdet finns främst i Översiktsplan 2000¹, Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008 och i Trafikstrategi för Malmö. Den senare är en utveckling och fördjupning av de långsiktiga och strategiska trafikmålen i översiktsplanen. Dessa tre dokument är beslutade av Malmö kommunfullmäktige.

Malmö stads Trafikmiljöprogram 2005-2010 beslutades av Tekniska nämnden och har som huvudmål att avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem ska ha tagits 2010 när Citytunneln öppnar. Delmål är att trafiken ska bli tystare, sundare,

¹ Inkl. aktualisering 2005.

snålare och renare; begreppen förklaras i Figur 1 nedan. Eftersom Trafikmiljöprogram 2005-2010 är ett handlingsprogram innehåller det inga ytterligare mål utöver de av kommunfullmäktige beslutade.

Figur 1 Inriktningsmål för trafikmiljöprogram 2005-2010

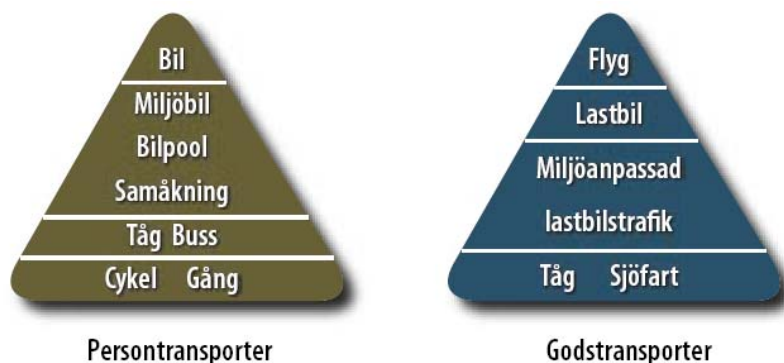


Källa: Malmö stad, Trafikmiljöprogram 2005-2010

Utvecklingen mot ett miljöanpassat transportsystem ska följa strukturen enligt Figur 2 nedan. För persontransporter ska första val vara cykel och gång, därefter tåg och buss. Används bil ska det i första hand vara via samåkning, bilpool etc. I syfte att göra kollektivtrafik och cykeltrafik konkurrenskraftiga ska särskilda program utarbetas. Handlingsplanen "Malmöns nya kollektivtrafik 2015" var färdig 2007. F.n. arbetar Gatukontoret med dels ett cykelprogram, dels ett gångtrafikprogram.

För godstransporter gäller att flertalet transporter ska göras med tåg och sjöfart, i andra hand med miljöanpassade lastbilar (renare fordon, förbättrad logistik, högre lastningsgrad etc). Flyg ska bara användas för högkvalitativt gods och brådsakande transporter.

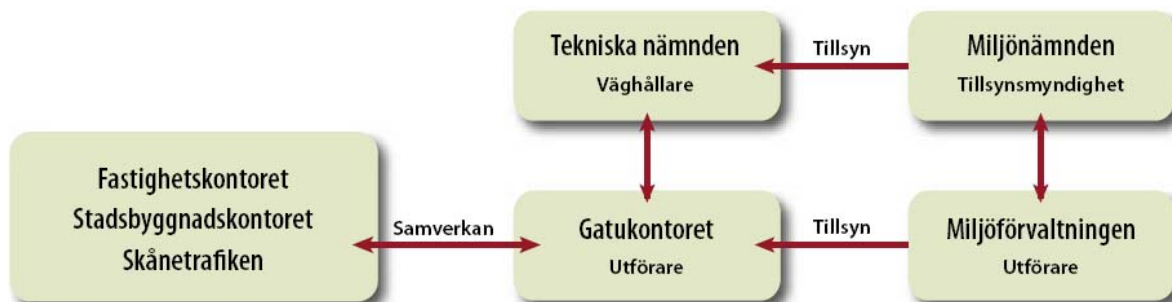
Figur 2 Utveckling mot ett miljöanpassat transportsystem 2010



Källa: Malmö stad, Trafikmiljöprogram 2005-2010

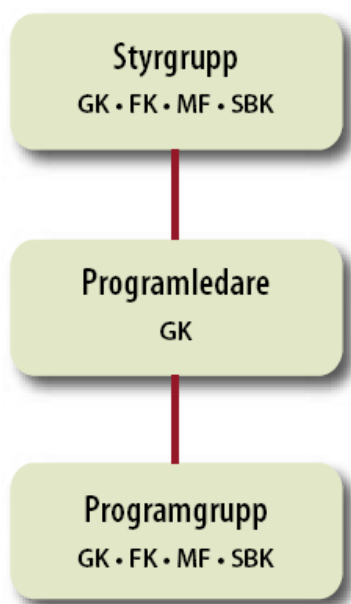
4.1.2 Organisation

Figur 3 Organisation för hantering av trafikmiljöfrågor i Malmö stad



Källa: Malmö stad, Trafikmiljöprogram 2005-2010

Figur 4 Organisation för genomförande av Miljöprogram 2005-2010



Källa: Malmö stad, Trafikmiljöprogram 2005-2010

I styrgruppens uppgifter ingår bl.a. att årligen anta åtgärdsplan, ansvara för uppföljning av åtgärderna, vidta åtgärder om programmet inte följs och årligen rapportera till Tekniska nämnden.

4.1.3 Åtgärder

Genomförandetiden för trafikmiljöprogrammet sträcker sig t.o.m. 2010. I syfte att nå ett miljöanpassat transportsystem innehåller programmet förslag till åtgärder på fem tema-

områden: Gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik, godstransporter² och stadsplanering. Totalt rör det sig om 123 åtgärder. Årliga åtgärdsplaner har upprättats³. Under programtiden har vissa åtgärder strukits och vissa tillkommit, vilket också varit tanken från början. Exempel på åtgärder:

Tabell 1 Exempel på trafikmiljöåtgärder i Trafikmiljöprogram 2005-2010

Biltrafik	
40 km/h i större stråk i hela centrum	Förslaget innebär försök där ett område i de centrala delarna, genom utformning och eventuell skyltning, får en högsta fordonshastighet om 40 km/h. Effekterna skall utvärderas ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. En statlig utredning om hastighetsbegränsningar pågår, vilket innebär att det i framtiden kan bli möjligt att använda 40 km/h som hastighetsgräns.
Godstransporter	
Utökad miljözon	Uppdatera miljözonen avseende förändring av regelverket från 2002, samt undersöka möjligheterna för ev. utvidgning av zonen område.
Kollektivtrafik	
Högre framkomlighet	Utredning av separat bussgata från Södervärn till Centralen, ombyggnad av Amiralsgatan, förbättra Södervärn.
Cykel- och gångtrafik	
Fortsatt utbyggnad av cykel- och gångtrafiknätet	För att få ett sammanhängande, gent och trafiksäkert nät av cykelvägar i de centrala/halvcentrala delarna, samt komplettering i ytterområdena.
Planering	
Västra hamnen	Förslag till ytterligare trafikmiljöåtgärder: Fortsatt utbyggnad av cykel- och gångtrafiknätet. Blandade statushöjande åtgärder för kollektivtrafiken. "30 km/h" i bostadsgator. Lokalisering av personaltäta verksamheter. Samhällsplanering utifrån kollektivtrafik. Säkra och trygga gång- och cykelförbindelser till skolor.

Källa: Malmö stad, Trafikmiljöprogram 2005-2010

4.1.4 Uppföljning

Uppföljning av trafikmiljöåtgärderna har gjorts årligen genom årsrapporter som redovisats i Tekniska nämnden. Mätning av måluppfyllelse har i samband med årsrapporterna gjorts med hjälp av ett antal indikatorer på de fyra delområdena renare, tystare, sundare respektive snålare transportsystem; se bilaga på sid 13. Det har av intervjuerna framgått att vissa indikatorer inte tillräckligt tydligt visar den utveckling som önskas, exempelvis sådana som mäter antal resor istället för andel resor (antalet resor med önskvärda transportmedel kan öka på samma gång som andelen minskar) eller utsläpp per invånare (om de totala utsläppen inte minskar nämnvärt). I ett särskilt yttrande till årsrapport 2008

² Omfattar bara landbaserad godstrafik, inte sjöfart och flyg.

³ Vissa åtgärder finns i Gatukontorets verksamhetsplan. Enskilda åtgärder behandlas av Tekniska nämnden när den enskilda åtgärden kräver politisk behandling.

menar Tekniska nämndens borgerliga grupp att indikatorn ”Antal personbilar (i trafik) per tusen invånare (st)” inte mäter det den är avsedd att mäta då bilinnehavet kan öka på samma gång som antalet körda mil minskar. Av intervjuerna har framgått att den fasta organisationen och den strukturerade uppföljningen av trafikmiljöåtgärder bidragit till ett effektivare genomförande av Trafikmiljöprogram 2005-2010. De intervjuade menar också att trafikmiljöfrågor fått en mycket större acceptans den senaste femårsperioden, både bland politiker och tjänstemän.

Revisionskontorets kommentar:

Revisionskontorets bedömning är att organisationen i huvudsak fungerat enligt trafikmiljöprogrammets riktlinjer. Årliga uppföljningar med konsekvent mätning med hjälp av indikatorer har genomförts och redovisats för Tekniska nämnden. Vissa indikatorer kan behöva revideras respektive läggas till inför det nya trafikmiljöprogrammet.

4.2 Kostnader

Genomförandet av Trafikmiljöprogrammet ska göras inom ramen för ordinarie verksamhet. Det finns inte specifika uppgifter om totala kostnader och investeringsutgifter för Malmö stads trafikmiljöåtgärder under programperioden då det uppges vara svårt att särskilja kostnader för trafikmiljöåtgärder i t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder eller vid anläggande av allmän platsmark i utbyggnadsområden. Själva trafikmiljöprogrammet har en årlig budget på 400 tkr för bl.a. mindre utredningar. Trafikmiljöenheten vid Gatukontoret har en driftbudget för 2009 på 12 550 kr⁴, varav 4 200 tkr avsåg kollektivtrafik (t.ex. förbättringar av hållplatser, vissa beläggningsarbeten). Trafikmiljöenheten har inte någon investeringsbudget. Dock genomförs på avdelningsnivån investeringar som har betydelse för trafikmiljön, t.ex. bullerskärmar, bussfiler och cykelbanor.

Malmö stad (Miljöförvaltningen och Gatukontoret) drev tillsammans med fem europeiska städer och en rad företag det s.k. Civitas SMILE-projektet åren 2005-2009. SMILE står för ”towards Sustainable Mobility for people in urban areas”. Civitas-programmet stödjer utveckling och demonstration av system för hållbara transporter i europeiska städer. Malmö stads budget i SMILE-projektet uppgick till totalt ca 7 743 000 EURO, varav Malmö stad bidrog med ca 4 094 000 EURO.

Revisionskontorets kommentar:

Uppgifter om kostnader för genomförda åtgärder kan vara av allmänt intresse och till hjälp vid upprättande och genomförande av nytt trafikmiljöprogram. Finansieringen från SMILE-projektet har utgjort en väsentlig del av åtgärderna i trafikmiljöprogrammet. Ansträngningar för att få extern finansiering kommer sannolikt att vara nödvändiga även framöver.

⁴ Efter nedskärning/besparingskrav.

4.3 Resultat

4.3.1 Åtgärder generellt

Av Gatukontorets uppföljning framgår att flertalet av indikatorerna visar att utvecklingen går åt rätt håll; se bilaga på sid 13. SMILE-projektet har varit centralt i genomförandet av trafikmiljöprogrammet, med bl.a. beteendepåverkan som ”Inga löjliga bilresor”. Flera av de intervjuade menade att avgörande steg tagits i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar, och nämnde då bl.a. organisationen för att genomföra trafikmiljöåtgärder, SMILE-projektet och resvaneundersökningarna. Vid genomgång med de temaansvariga för respektive åtgärdsområde (kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik etc) framgick att flertalet åtgärder genomförts eller pågick, med reservation för områdena stadsplanering och godstrafik. De senare redogörs för i avsnitt 4.3.2 och 4.3.3. Att en indikator har grön gubbe innebär inte nödvändigtvis att målet är uppnått. T.ex. överskrids miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid på ett antal platser i centrala Malmö. Länsstyrelsen fastställde därför under 2007 ett åtgärdsprogram i samråd med Malmö stad. Arbetet pågår.

Flera av de intervjuade gav uttryck för att det är trögt få igenom åtgärder som innebär försämrade framkomlighet för biltrafiken (men förbättrad framkomlighet för t.ex. kollektivtrafiken). En menade att det delvis finns brister, eller målkonflikter, inom Gatukontoret när det gäller genomförande av trafikmiljöåtgärder, särskilt om det går ut över biltrafikens framkomlighet. Någon påpekade att det skulle behövas konsekvensanalyser när Tekniska nämndens beslut om att genomföra en åtgärd innebär avvikelse från utredningsresultat eller liknande. Några menade också att det ibland kan vara svårt att överföra åtgärder av projekttyp till linjeorganisationen, d.v.s. utanför trafikmiljöprogrammets genomförandeorganisation, och att då få frågorna att leva vidare i konkurrens med övrig verksamhet.

4.3.2 Stadsplanering

Åtgärderna på området stadsplanering är generellt formulerade. I de årliga åtgärdsplanerna har styrgruppen för trafikmiljöprogrammet beslutat att prioritera andra åtgärder inom stadsplaneringsområdet än dem som finns i åtgärdsbanken. Av årsrapporten för 2006 framgår att ”även om det idag finns en generell ökad förståelse för vikten av en mellan trafikslagen balanserad stads- och trafikplanering, måste det inom planeringsprocessen skapas än bättre förutsättningar för miljövänligt resande i stadens trafiksystem. Viktiga områden/platser där detta bevakades och utvecklades under 2006 har varit Hyllie, Stadens entré, Stadionområdet, Kalendegatan, Västra Hamnen och Station Triangeln.” Av årsrapporter 2006-2008 framgår åtgärder inom området stadsplanering som genomförts, t.ex.:

- Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret påbörjade under 2006 en process som 2009 resulterade i en inspirationsskrift för integreringen av hållbara transportslag i stadsplaneringen, benämnd ”Gör det möjligt – stadsplanering för hållbara färd sätt”. Denna skrift har av kommunalrådet Rubin (boende- och stadsmiljö) distribuerats till samtliga ledamöter i Tekniska nämnden, Miljönämnden och Stadsbyggnadsnämnden. Ga-

tukontorets trafikmiljöenhet har hållit s.k. workshops⁵ med planerare från Stadsbyggnadskontoret och tjänstemän från Gatukontoret, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen; även dessa har fått skriften Gör det möjligt.

- Under 2007 upprättades en trafikstrategi grundad på hållbart resande i Västra hamnen.
- Planering för en cykelplan för Malmö initierades 2007. Cykelplanen skall ingå som en del i kommande cykelprogram.
- Under 2008 inleddes arbete med att upprätta en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm, med syfte att pröva nya tankar kring bilpoolsanvändning, samordnad parkering m.m. för att ge möjlighet till minskad bilanvändning.
- Under 2009 har Malmö stad tillsammans med Skånetrafiken färdigställt utredningen ”Framtidens kollektivtrafik i Malmö”, där stadsplaneringsfrågor i relation till tillgänglighet och kapacitet i kollektivtrafiken är framträdande. Spårburen trafik är ett centralt inslag.

4.3.3 Godstransporter

På temaområde godstransporter är flertalet av de 22 åtgärderna av utredningskaraktär. Ett mindre antal av åtgärderna har genomförts. Anledningar till att åtgärder inte genomförts är bl.a. att det inte funnits personresurser och inte heller någon inom Gatukontoret med tillräcklig godskompetens. Styrgruppen har också ansett att det varit mer effektivt att använda tillgängliga personresurser på de andra temaområdena, och även mot bakgrund av att det är svårt att förändra godsbranschen utifrån. Andra anledningar är att vissa åtgärder kräver regeringsbeslut, att de innebär målkonflikter (t.ex. särskild hastighetsbegränsning för tunga fordon skulle gå emot Tekniska nämndens direktiv om att strävan ska vara att minimera antalet vägmärken) eller att de innebär för höga kostnader. De godsåtgärder som prioriterats är:

- upphandlingskrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Åtgärden innebär en uppdatering av befintliga krav.
- utökad miljözon. Uppdatering av miljözonen avseende förändring av regelverket från 2002, samt undersökning av möjligheterna för ev. utvidgning av zonens område.
- utredning om samordnad varudistribution.

Under 2009 har dessa tre åtgärder kompletterats med två uppföljningsåtgärder i form av efterlevnadskontroll av miljözonen och upphandlingskraven. På det senare området har Gatukontoret ett informationsutbyte med gatukontoren i Göteborg och Stockholm om hur man kan gå tillväga.

Revisionskontorets kommentar:



Av Gatukontorets uppföljning framgår att resultaten av trafikmiljöåtgärderna i huvudsak är i överensstämmelse med målen om renare, sundare, snålare och tystare transportsystem. Om resultaten utgör avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar diskuteras dock inte i årsrapporterna. Det finns inga direkta indikatorer för hur trafikmiljöfrågorna utvecklas på området stadsplanering. Det har av intervjuerna framgått att samtalsklimatet kring dessa frågor – beträffande t.ex. planerare på Stadsbyggnadskontoret – förbättrats väsentligt den senaste femårsperioden. Det är

⁵ Dessa har omfattat en allmän informationsdel och en dialogdel.

dock mer osäkert om detta även innebär motsvarande effekt i detaljplaner m.m. En möjlighet skulle kunna vara att konstruera indikatorer baserade på genomgång av ett urval detaljplaner. Åtgärderna på temaområde godstransporter har delvis nedprioriterats. Detta bör undvikas i det kommande trafikmiljöprogrammet, som avser perioden fr.o.m. 2011.

5 Bilaga: övergripande indikatorer 2008

Renare Transportsystem	2004	2005	2006	2007	2008	
1. Andelen bilresor till/från skola/arbete i Malmö (%)	43	43	-	36	43	☹️*
2. Antal personbilar (i trafik) per tusen invånare (st)	321	322	386	394	403	☹️
3. Antal personbilar (privat och företag) (i trafik) registrerade i Malmö som kan drivas på alternativa bränslen (st)	-	1004	Ca 2500	3657	6222	😊
4. Vägtrafikens utsläpp av kväveoxider per invånare och år (ej flyg, sjöfart eller arbetsmaskiner) (kg/inv, beräknat)	6,22	4,61	5,07	4,5	4,1 ny beräkningsmodell	😊
5. Vägtrafikens utsläpp av flyktiga kolväten (VOC) per invånare och år (ej flyg, sjöfart eller arbetsmaskiner) (kg/inv, beräknat)	4,66	4,2	4,26	3,5	3,4	😊
6. Årsmedelvärden för partiklar (PM10) i taknivå (mikrogram/kbm, uppmätt)	15,9	17,5	18,2	16,6	16,0	☹️
Tystare transportsystem						
1. Trafikmängder på huvudgatunätet (centralsnittet) (passager/dygn)	234 800	212 200	213 400	218 000	212 500	😊
2. Andel tung trafik på huvudgatunätet (centralsnittet) (%)	9	10	11	9	8	☹️
3. Antal boende som har mer än 65 dBA från vägtrafiken utanför sina fönster. (uppskattat värde)	14-18 000	-	-	17 000	-	☹️
4. Summa utbetalt fönsterbidrag per år (SEK)	800 000	1 043 000	719 000	790 000	331 000	☹️
Sundare transportsystem						
1. Andelen gång och cykelresor av totala antalet resor till/från arbete/skola (%)	30	32	-	46	40	😊*
2. Cykelvägnätets längd (km)	370 (år 2002)	390	406	410	421	😊
3. Antalet cyklister vid 40 givna mätpunkter (st)	84 240	98 070	97 100	113 630	121 210	😊
4. Andelen resor med kollektivtrafik av totala antalet resor till/från skola/arbete (%)	14	12	-	17	17	😊*
5a Antalet resor med kollektivtrafik (stadstrafik) och regionalt resande (buss/tåg) till/från Malmö (miljoner)	44,2	47,5	50,3	55	58	😊
5b Antalet resor med stadsbuss (inom stadsbussnätet) per år (miljoner)	25	25,5	27,1	28,9	30,7	😊
5c Antalet resor med regionbuss (till/från Malmö) per år (miljoner)	8,2	8,5	9	9,7	10,2	😊
5d Antalet resor med tåg (till/från Malmö) per år (miljoner)	11	13,5	14,2	16,4	17,1	😊
Snålare transportsystem						
1. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid per invånare och år (ej flyg, sjöfart eller arbetsmaskiner) (ton/inv, beräknad)	2,07	2,08	2,11	1,65	1,64	😊
2. Andel tankstationer som erbjuder alternativa drivmedel i Malmö i förhållande till totala antalet tankstationer (%)	-	10,5	19,8	24	43	😊
3. Andel miljöfordon i kommunens lätta fordonspark (personbilar och lätta transportfordon)	58 Inkl övergångsregler	45 Ny definition	52	80,2 Ny definition inkl övergångsregler	85,6	😊

4. Andel lastbilar med alternativa drivmedel i förhållande till alla som räknas i samband med årliga manuella trafikräkningar (%)	-	1,6	0,7	2,5	-	
5. Andel tunga fordon äldre än 8 år registrerade i Malmö (%)	29	-	42	34	45	

Källa: Malmö stad, Årsrapport 2008 till Trafikmiljöprogram 2005-2010

Basår 2004 är utgångspunkten för bedömningen av trenden (grön=positiv, gul=varken/eller, röd=negativ)

*Dessa indikatorer är baserade på Skånetrafikens årliga enkätundersökning om val av färdmedel. Underlaget är litet, varför siffrorna har en stor felmarginal.

6 Källor

Personer

Namn	Organisation	Funktion/enhet
Björck, Peter	Stadsbyggnadskontoret	Byråingenjör, planavdelningen, planenhet 1
Bostorp, Cecilia	Gatukontoret	Projektsamordnare, trafikmiljöenheten
Fahl, Magnus	Gatukontoret	Enhetschef, trafikmiljöenheten
Herrström, Linda	Gatukontoret	Projektsamordnare, trafikmiljöenheten
Jönsson, Leif	Gatukontoret	Ingenjör, teknikenheten
Nilsson, Stina	Gatukontoret	Bitr. avdelningschef, trafikavdelningen
Wickenberg, Björn	Gatukontoret	Projektsamordnare, trafikmiljöenheten