

Svar från Fastighets- och Gatukontoret

Fråga 1:

Vilka typer av verksamheter ser ni i Limhamn på 3-5 års sikt? Butiker/företag? Hur ser förutsättningarna ut att bedriva verksamhet i stadsdelen? Vilka branscher anser ni har en framtid på Limhamn?

Svar: Denna fråga ligger närmare Stadskontorets avdelning Omvärld och näringsliv, så därför vill vi hänvisa er till att kontakta dem istället. Frågan har skickats till Näringslivskontoret och svar kommer komma, det har dröjt ca en vecka längre än meddelat nu.

Fråga 2:

När det kommer till Limhamn Centrum? Hur ser ni på avsmalningen av Linnégatan? Vad tror ni om påverkan på stadskärnan och på konsumentbeteenden? Vad tänker ni kring möjligheten att göra Järnvägsgatan till gågata på sommaren?

Svar: Vad gäller en eventuell avsmalning av Linnégatan så pågår just nu en förstudie för Linnégatan. Syftet med förstudien är att se över vilka möjliga åtgärder som kan genomföras för att förbättra för kollektivtrafiken och cykeltrafiken samt tryggheten, trafiksäkerheten och stadsmiljön. Förstudien ska även se till helheten för gatornas funktion och se till att alla aktuella trafikslag och funktioner i stadsmiljön fungerar i samspel samt att en god gestaltning av sträckan uppnås. Inom ramen för förstudien så kommer olika utformningsalternativ att utredas och konsekvensbedömas. Trafikanalyser kommer också att genomföras där det finns behov. Förstudien är precis påbörjad och innan den kommit längre kan vi inte göra några bedömningar av några eventuella åtgärder. Det slutgiltiga åtgärdsförslaget tillsammans med kostnad kommer sedan att beslutas politiskt innan detaljprojektering påbörjas.

Vad gäller sommargågata på Järnvägsgatan så har vi i nuläget ingen möjlighet att hålla igång fler sommargågor än de vi redan har, så därför har vi heller ingen möjlighet att titta närmare på det varken på Järnvägsgatan eller på några andra gator.

Följdfråga till svaret på fråga 2:

När planeras förstudien för Linnégatan vara klar? När förväntas första spadtaget tas?

Svar: Förstudien för projektet Limhamn, som innefattar Erikslustvägen, Linnégatan och Kalkbrottsgränd planeras att vara färdig till sommaren 2021. Därefter så tar den politiska beslutsgången vid till först tekniska nämnden och därefter kommunstyrelsen och sedan kommunfullmäktige. Beslut för objektsgodkännandet (där materialet från förstudien ingår) är planerat till december 2021 i kommunfullmäktige. Därefter påbörjas projekteringen under 2022. Ombyggnad kan sedan tidigast påbörjas i slutet av 2022/början av 2023, men behöver samplaneras för hela linjen och även andra eventuella projektet, så exakt när det sker är oklart idag. Busstarten är planerad till december 2024.

Fråga 3:

Ang. tillgängligheten på Limhamn: Då många infrastrukturförändringar skapat hinder undrar många av våra medlemmar och boende på Limhamn hur framtiden ser ut och hur tanken är att kommunens högt ställda miljö- och trafikmål ska nås rent praktiskt. Med verksamheter och boende i åtanke. Vi undrar därför vad som skulle kunna göras för näringsidkares och boendes möjlighet att förflytta sig

och varor/gods så obehindrat som möjligt inom och till och från Limhamn. Vad anser ni är möjligt att åstadkomma med tanke på nuvarande planer för stadsdelen?

Svar: Malmö ska vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad och en attraktiv plats att bo och verka i. De tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Inget av målen kan uppnås utan de andra. I de beslut som tas så görs alltid en avvägning mellan alla de mål och behov som finns. Vad gäller trafikfrågor så är det viktigt att tillgängligheten uppnås, dvs. att det är möjligt att ta sig till och från en plats och att det finns handikapparkering, lastzoner etc. samtidigt som det ska vara så trafiksäkert som möjligt.

Följdfråga till svaret på fråga 3:

Vi skulle vilja ha ett förtydligande av detta svar, ni säger att det är viktigt att tillgängligheten uppnås och på vilket sätt men vi undrar hur ni ska uppnå detta konkret specifikt på Limhamn? Konkretisera gärna detta, tack.

Svar: Innan vi gör några förändringar så genomför vi nu förstudien, där förutsättningarna kartläggs som till exempel trygghet, trafiksäkerhet och olycksanalyser, skolvägar, gatans funktion, reglering, gestaltning, korsningspunkter, parkering och angöring, cykelstråk, tillgänglighet, trafikmängder, hållplatser, hastigheter, barriärer, kulturmiljö, avfallshantering mm. Därefter så tar vi fram förslag på åtgärder utifrån förutsättningarna och de mål som finns.

Åtgärderna konsekvensbedöms sedan med för- och nackdelar utifrån en rad faktorer såsom till exempel stadsmiljö och karaktär, sociala konsekvensbeskrivningar, trygghet, barnperspektiv, tillgänglighet, parkering och angöring, cykelstråk, gångstråk, framkomlighet för buss och övrig trafik, hållplatsstandard, trafiksäkerhet, barriäreffekt, dagvatten och skyfall, avfallshantering och annat relevant.

Utifrån ovanstående process och budget rekommenderas sedan en utformning. Förstudien skickas därefter på remiss till aktuella förvaltningar inom Malmö stad, Skånetrafiken, VA SYD och Räddningstjänsten. Därefter görs eventuella justeringar och sedan tas ett objektsgodkännande fram som beslut om utformning och som hanteras politiskt.

Ovanstående beskriver processen i stort. Frågan om hur vi uppnår det är att vi försöker med hjälp av förstudieprocessen hitta de bästa helhetslösningarna och där allt vägs samman. I vissa fall, exempelvis på någon plats eller sträcka så är någon parameter mer överordnad än någon annan, medan det på en annan plats kan vara en annan parameter som är överordnad.

Vid behov så genomförs även trafikanalyser för att se till att föreslagna åtgärder ska fungera i verkligheten. Även körspårstudier genomförs vid behov för att säkerställa att svängrorelser fungerar för de fordon som trafikerar sträckan.

Fråga 4:

Med den takt befolkningen i Malmö ökar, enligt Malmöläget 2019, så kan vi vänta oss att befolkningen ökar med ca 82 500 invånare inom närmsta 15 åren. I ramavtal 8, som Storstadspaketet grundar sig på, finns det angivet att 28 550 bostäder ska byggas inom samma tidsperiod, fram till 2035. Trots befolkningsökningen som förväntas och planerna som finns för bostadsbyggande under tidsperioden fattas det beslut om att idag fungerande genomfartsleder ska tas bort/alternativt smalnas av och ersättas med cykelvägar. Vi undrar därför om beslutet är grundade i studier som bevisar att behovet av bil i framtiden kommer att minska och därmed biltrafiken?

Svar: Alla beslut som fattas gällande förändrade utformningar av gator, cykelbanor etc. föräns av utredningar och konsekvensbedömningar. Beroende på vad det är för utformning och var i staden och trafiksystemet så innehåller utredningarna olika delar. Till exempel så görs trafikanalyser där det anses aktuellt för att bedöma konsekvenserna för trafikflödena vid ändrade förutsättningar. Alla ombyggnader beslutas sedan av aktuell politisk instans (teknisk nämnd, kommunstyrelse eller kommunfullmäktige).

Följdfråga till svaret på fråga 4:

Vår fråga var specifik här gällande om besluten är grundade i studier som bevisar att behovet av bil i framtiden kommer att minska och därmed biltrafiken. Vi förstår att besluten föräns av utredningar och konsekvensbedömningar, men hur har beslutsprocessen konkret sett ut när det kommer till bilanvändande och trafikplanering för Limhamn med befolkningsökningen i åtanke? Tack för klargörande.

Svar: Malmö stad har under lång tid arbetat framgångsrikt med hållbara transporter per trafikslag. För att ta ett större helhetsgrepp och möta nya utmaningar så har det i Trafik- och mobilitetsplanen skapats en målbild med alla trafikslag och som har bäring på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. För mer information om Trafik- och mobilitetsplanen:

<https://malmo.se/Sa-arbetar-vi-med.../Stad-och-trafik/Trafik--och-mobilitetsplan.html>

I planeringen så utgår vi numera från målstyrning snarare än "predict and provide" som vi hade förr så detta är utgångspunkten för valen vi gör och där använder vi Trafik- och mobilitetsplanen. Tanken är att styra över mycket framtida trafikökning till gång, cykel och kollektivtrafik. Vart femte år genomför vi resvaneundersökningar (RVU) där resandeutvecklingen följs upp. Parallellt så mäter/räknar vi även trafiken på olika platser i staden kontinuerligt för att se hur den utvecklas.

I våra trafikanalyser så arbetar vi med olika scenarier med olika bilandel. Sedan är det upp till beslutsfattarna att bestämma efter vilket scenario vi ska planera och dimensionera.

Tanken med att införa MalmöExpressen med förbättrad kollektivtrafik och ökad kapacitet med de längre bussarna och nya cykelbanor är att förbättra förutsättningarna för de hållbara trafikslagen så att fler av de som kan välja, väljer dessa.

Hur framtiden sedan verkligen blir vet vi aldrig och det beror ju på väldigt många olika parametrar. Men enligt ovan så mäter vi trafiken och följer utvecklingen hela tiden för att veta hur det ser ut och kunna följa förändringar.