

# LundaMaTs III

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART  
TRANSPORTSYSTEM I LUNDS KOMMUN



**LUNDS  
KOMMUN**

# Förord

Under lång tid har Lunds kommun med goda resultat arbetat för att transportsystemet ska utvecklas i en allt mer hållbar riktning. Arbetet har rönt uppmärksamhet både nationellt och internationellt. Vid flertalet tillfällen har kommunen fått utmärkelser för sitt arbete.

Sedan LundaMaTs II beslutades 2006 har förutsättningarna för Lunds trafik- och stadsplanering förändrats. Lund expanderar och en större befolkning och mer verksamhet ställer krav på effektivare markutnyttjande och transporter. De förändrade förutsättningarna innebär att tillvägagångssätt och fokus behöver uppdateras för att nå en långsiktig hållbar samhällsutveckling. Under hösten 2013 och vintern 2014 uppdaterades därför LundaMaTs och den 7 maj 2014 beslutade kommunfullmäktige att anta LundaMaTs III.

LundaMaTs III kommer att ge vårt arbete en tydlig inriktning kommande år och ger goda förutsättningar för en utveckling där transportsystemet bidrar till bättre livskvalitet för alla boende, besökare och verksamma i Lund.

**Mats Helmfrid**

*Kommunstyrelsens ordförande*



## Sida

- 5** Varför LundaMaTs III?
- 6** Människan, trafiken och hållbarhet i Lund
- 8** Trender för framtiden
- 10** Framtidens transportsystem
- 11** LundaMaTs mål
- 12** Sex fokusområden för ett mer hållbart transportsystem i Lund
- 15** LundaMaTs i sitt sammanhang
- 16** Fokusområde 1 – Byarnas utveckling
- 18** Fokusområde 2 – Levande stadskärna
- 20** Fokusområde 3 – Verksamheters transporter
- 22** Fokusområde 4 – Regional arbetspendling
- 24** Fokusområde 5 – Växande Lund
- 26** Fokusområde 6 – Innovativa Lund
- 28** Vägledning vid genomförande
- 30** Framtagandet av LundaMaTs III
- 31** Referenser



foto: Colourbox

## Varför LundaMaTs III?

Sedan LundaMaTs II beslutades 2006, har förutsättningarna för Lunds trafik- och stadsplanering förändrats. Lund expanderar och en större befolkning och mer verksamhet ställer krav på effektivare markutnyttjande och transporter.

De förändrade förutsättningarna innebär att tillvägagångssätt och fokus behöver uppdateras för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och uppsatta mål kring utsläpp av växthusgaser. Detta är utgångspunkterna för uppdateringen av LundaMaTs.

### LundaMaTs i perspektiv

LundaMaTs historia inleddes i slutet av 1990-talet och var en förlängning på ett arbete som pågått under flera decennier. I slutet av 1960-talet skrinlades planerna på en trafikled genom Lunds stadskärna, det så kallade "genombrottet". Därmed lämnade Lund den kraftigt bil- och framkomlighetsorienterade utveckling som dittills rått.

Efter det har många betydelsefulla beslut i samma riktning följt, till exempel avstängning av trafiken vid Stortorget 1971, Centrumutredningen 1985 och LundaMaTs I 1999.

### LundaMaTs utveckling

I LundaMaTs I var fokus miljöanpassning av transportsystemet. Hårda, traditionella åtgärder kompletterades med mjuka åtgärder, Mobility Management (MM), vilket då var ett nytt grepp.

2006 kom LundaMaTs II, och ansatsen breddades från miljöanpassning till hållbarhet där miljön utgör ramarna för vad som kan göras, ekonomin ger medel och målet är det goda livet.

2013 inleddes arbetet med att ta fram LundaMaTs III. Många av åtgärderna från LundaMaTs I och II är idag införlivade i kommunens löpande verksamhet. Synsättet som vuxit fram sedan 1970-talet är starkt etablerat både bland tjänstemän och politiker. LundaMaTs III omfattar därför fokusområden för att ta sig an de utmaningar som kommunen står inför, såsom minskade koldioxidutsläpp, expansion, omställning till ett mer hållbart transportsystem. Helhetssynen är idag väletablerad och inkluderad i alla delar av verksamheten.



**1969**  
GENOM-  
BROTET



**1971**  
AVSTÄNGNINGEN



**1984**  
CENTRUM-  
UTREDNINGEN



**1999**  
LUNDA-MaTs I



**2006**  
LUNDA-MaTs II



**2014**  
LUNDA-MaTs III

# Människan, trafiken och hållbarhet i Lund

## Människan i fokus – hållbar utveckling

Människan är i fokus i Lunds transportsystem. Transportsystemet ska ge oss möjlighet att tillgodose våra behov, utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Det vill säga; transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling.

För människan är det också viktigt att transportsystemet bidrar till god hälsa i form av trafiksäkerhet, trygghet, rörelse, motion samt rekreation. Det är också angeläget med en god miljö när det gäller aspekter som buller, luft och klimat samt en god fysisk miljö i staden, i byarna och på landsbygden.

Ur en demokratisk synvinkel är människors delaktighet och deltagande i utformning och användning av transportsystemet viktigt samt att systemet skapar en god tillgänglighet för alla, oavsett kön, ålder och förmåga.

## Vad arbetar vi för?

Vi människor rör oss för att få tillgång till något vi inte har där vi befinner oss. Tillgång till arbete, service, fritidsaktiviteter, mat, nöje, vänner med mera. Detta betyder att planering och utveckling av transportsystemet bör fokusera på tillgänglighet – inte på rörlighet.

Att ha människan i fokus betyder att individens villkor och förutsättningar ligger i fokus, med en strävan att bidra till en god och attraktiv livsmiljö och ge förutsättningar för det goda, enkla livet. Med människan i fokus är "hela resan" central. Det duger inte att komma nästan ända fram, att byten fungerar dåligt eller att transportsystemet endast fungerar för en del av befolkningen.

Ett hållbart transportsystem bidrar både till barn och ungas utveckling och rörlighet i samhället. I omställningsarbetet är barn och unga en viktig tillgång som med fördel kan engageras.

## Tillgängligt, attraktivt och hållbart

För att kunna skapa tillgänglighet och attraktivitet som bidrar till en hållbar utveckling behöver bilanvändningen minska och ersättas av mer hållbara trafikslag såsom kollektivtrafik, gång och cykel.

Bilen har länge varit normen i trafikplaneringen och gett stora fördelar genom ökad räckvidd och har också haft stor social betydelse som statussymbol, ökad självständighet med mera. I takt med att biltrafiken ökat har problemen blivit allt mer uppenbara, till exempel utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller och trafiksäkerhetsproblem. Trängsel och köer har också ökat i takt med bilresandet.

Bilen tar också stor yta i anspråk. Vägar, parkeringsplatser och skyddszoner tar stor plats och skapar barriärer i samhällen och städer. Idag finns det uppskattningsvis cirka sex gånger fler parkeringsplatser än bilar i Sverige.

Lätt att välja rätt  
Bilsnitt  
Närhet  
Resurseffektivt  
Attraktivt  
Pålitligt  
Tryggt & säkert  
Människan i fokus  
Nytänkande & Modernt

## Att nå mål i framtidens Lund

Lunds kommunfullmäktige har beslutat om målsättningen; en halvering av växthusgaser till år 2020 och en utsläppsnivå nära noll år 2050. I översiktsplan 2010 bedöms det inte vara möjligt att trafiken kan minska sina utsläpp i den omfattningen. Även andra sektorer, som industri, jordbruk och energiproduktion måste i hög grad bidra till minskningen av växthusgaser.

## Människans val

Transportsystemet erbjuder olika möjligheter att förflytta sig. Individerna väljer mellan de transportmedel som står till buds för den aktuella resan. Det färdmedel som framstår som mest fördelaktigt är det som väljs. För att påverka färdmedelsval är det viktigt att förändra den relativa attraktiviteten mellan olika färdmedel.

Bilberoendet kan minska genom att bra förutsättningar för mer hållbara alternativ skapas, och att hållbara färdmedel blir det självklara valet – något som många människor upplever att bilen är idag.

## TRAFIKEN I LUND

### CO2-UTSLÄPP

CO2-utsläpp: 126 800 ton (2011)  
Andel av totala utsläpp: 39%

### RESLÄNGD

Inom Lunds tätort: 2,6 km  
Till/från Lunds tätort: 25 km

## FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2007

Inom Lunds tätort:  
Gång: 23%  
Cykel: 43%  
Kollektivtrafik: 8%  
Bil: 25%  
Till/från Lunds tätort:  
Cykel: 3%  
Kollektivtrafik: 43%  
Bil: 54%

## ÄRENDE

Arbete/skola/tjänsteresa: 36%  
Hämta/lämna barn/annan: 8%  
Inköp: 20%  
Fritid och nöjen: 25%  
Annat: 14%  
ÅLDER, GENOMSNITT:  
37,8 år

## BEFOLKNING

Totalt 2013: 114 300 invånare.  
Lunds tätort: 75%  
Lunds byar: 20%  
Landsbygd: 5%

## KÖNSFÖRDELNING:

52% kvinnor  
48% män

## ÅLDER

genomsnitt:  
37.8 years

## BILTILLGÅNG PER HUSHÅLL

Ingen bil: 27%  
En bil: 55%  
Två eller fler bilar: 18%

## HUSHÅLLSSAMMANSÄTTNING

Barnfamiljer: 33%  
Vuxna utan barn: 41%  
Singelhushåll utan barn: 26%

## ARBETSPLATSER OCH SYSSELSÄTTNING

Totalt: ca 66 750 arbetstillfällen.  
Sysselsättningsgrad: 67%

# Trender för framtiden

Världen står inte stilla. Vi lever i en tid då mycket är på väg att förändras. För att arbetet inom LundaMaTs ska vara relevant och fungera framöver, krävs en medvetenhet om vad som händer i omvärlden och att hänsyn tas till detta.

Exakt vilka förändringar i efterfrågan och krav på transporter som inträffar i framtiden vet ingen men mycket tyder på att synen på transporter kommer att förändras. Här presenteras några centrala trender som kan påverka transportsystemet\*.

## Urbaniseringen fortsätter länge



Sverige är enligt Eurostat det land som för närvarande urbaniseras snabbast i Europa. Urbaniseringen sker i hela världen och år 2050 kommer 75% av jordens befolkning att bo i städer.

Staden förtätas och det blir ett ökat fokus på yteffektivitet. Priset på bostäder stiger när efterfrågan ökar, i staden och på pendlingsavstånd. Områden utanför stadskärnan gentrifieras. På arbetsresor väntas gång, cykel och kollektivtrafik vinna marknadsandelar. Fritidsresorna väntas bli längre och fler.

## Naturreсурser och miljö blir bristvaror



Det förbrukas mer resurser än vad som förnyas. Mycket talar för en topp på användandet av olja, metaller, mineraler och vatten inom tidsspannet fram till

år 2050. Detta leder till hårdnande konkurrens, ökad återvinning och hushållning med resurser. Tillgång och pris på olja har stor påverkan på ekonomin. Oljeberoendet driver upp priset på transporter och varor. I takt med detta minskar det privata ägandet till förmån för delägande och samutnyttjande.

## Klimatförändringar kan inte ignoreras



Effekter av klimatförändringar till följd av global uppvärmning får allt större betydelse och påverkar våra samhällen. Mål och begränsningar har antagits men arbetet går för långsamt. Vissa områden drabbas hårdare, vilket kan leda till fattigdom och folkförflyttningar. Framförallt större regnmängder ger nya förutsättningar för byggande och infrastruktur.

## Befolkningen ökar och åldras



Befolkningen ökar och åldras. Störst ökning sker i städerna. Ökningen väntas plana ut vid 2035. Förbättrad hälsa och större tillgång till körkort bland äldre leder till att framtidens äldre reser mer än idag, inte minst vad gäller fritidsresor.

Större efterfrågan av närhet, service och tillgänglighet för funktionshindrade väntas, liksom nya krav på våra bostäder.

## Vi blir mer lokala



Effekter av andra trender leder till folkförlyttningar. När är svårt att säga, forskning visar att man stannar i sin region i det längsta, och också ofta återvänder om det är möjligt. Migrationen leder i sin tur till ökad globalisering och urbanisering. Städerna blir mångkulturella mötesplatser. Klyftor kan både öka och minska. Sverige behöver migranter som arbetskraft. Globalt sett kan klimatförändringar och krig öka folkförlyttningar.

## Individualism och idealism – samtidigt



Idag råder en individualism med omedelbar behovstillfredsställelse. Samtidig gror en idealism där man engagerar sig med andra som till exempel ger sig uttryck i "guerilla gardening". En ökad insikt om konsekvenserna av konsumtions-samhället skapar en ökad miljö- och konsekvensmedvetenhet hos framför allt unga.

Tid får ökad status, vilket påverkar viljan att pendla. En konsekvens kan vara att pendlingstiden kan utnyttjas som arbetstid, vilket ställer krav på kollektivtrafikfordonens standard och komfort. "Downshifting" (att gå ner i arbetstid till förmån för livskvalitet) blir allt vanligare.

## Ny teknik och kommunikation



Idag finns en stark tilltro till tekniska lösningar på framtida problem. Dock kommer ny teknik inte att räcka till, det

kommer att krävas förändringar i beteende och livsstil. Ökad uppkoppling leder till att arbetet för många blir rumsberoende, och så kallad "coffice" är idag en trend.

Nya kommunikationsmöjligheter, som till exempel mobilt internet, kan också påverka vårt resande och färdmedelsval, där kollektivtrafik har en fördel gentemot bilen.

## Hälsan allt viktigare



Förståelsen för hur vår livsstil påverkar välmående ökar. Hälso-trenden i en vid bemärkelse blir stor. Medvetenheten om vad vi äter, hur vi rör oss och livskvalitet ökar. Tiden är central, helst vill man göra flera saker samtidigt, för att sedan få ledig tid.

Hälsoaspekter påverkar individens transportval. Man ska ta hand om sig och vara fysiskt aktiv. Efterfrågan av högkvalitativa transportalternativ som inkluderar fysisk rörelse ökar.

## Nya resmönster



Fritidsresorna blir allt fler och längre. Både semester- och vardagsresorna, för exempelvis upplevelser, rekreation, inköp och aktiviteter ökar. Fritidsresorna är inte lika regelbundna och platsbestämda som arbetspendlingen, vilket försvårar effektiviseringen av dem.

\* Trivectorrapport 2012:69, *Trender med påverkan på samhällsplaneringen – Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse*

*”Lund har en hållbar utveckling med balanserad tillväxt. Vi är kända för vårt effektiva transportsystem och hushållning med energi och resurser. I Lund finns livskvalitet med god hälsa, trivsel och frihet. Lunds stadskärna är levande, lockande och lättillgänglig för alla. Staden och omlandet stödjer varandra i ömsesidig utveckling.”*

*Utdrag från Vision 2025*

I Lunds kommuns vision, *Vision 2025*, poängteras vikten av en hållbar utveckling, ett effektivt transportsystem och hushållning med energi och resurser. Vision 2025 tillsammans med visionen för LundaMaTs II\* ger följande framtidsbild för transportsystemet i Lunds kommun:

## LundaMaTs framtidsbild

Lund är en attraktiv kommun med en sund utveckling, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet – men orsakar också negativa effekter om de får växa utan styrning. Därför utvecklas Lunds transportsystem ständigt i en mer hållbar riktning.

Den flerkärnighet som kännetecknar regionen är bevarad och utvecklad, varje tätort utifrån sina särskilda förutsättningar. Staden och byarnas nät av gator och öppna platser utgör en viktig del i kulturarvet och ger trivsel, trygghet och tillgänglighet. Samhället är utvecklat så att tillgängligheten är förbättrad. Därigenom är transportbehovet och omfattningen av motorfordonstrafiken per invånare mindre. Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafikresandet utgör huvuddelen av alla

transporter. Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa – såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller – är minimerad.

Ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken längre. Transportsystemets utformning och funktion är anpassat till de krav som följer av detta.

Staden och byarna är planerade så att man oavsett ålder, kön och förmåga känner sig trygg. Miljön inbjuder till nyttjande av gator och stråk, torg och parker. Alla tar del av det som staden, byarna och landsbygden erbjuder.

Näringslivets behov av tillgänglighet är tillgodosett på ett hållbart sätt. Gång, cykel och kollektivtrafik – liksom andra miljöanpassade transportmedel – har varit och är prioriterade, vilket gör det möjligt att uppnå de hållbara transportsystemet.

Målen syftar till att följa upp framtidsbilden av transportsystemet i Lunds kommun. Till grund för målen ligger bland annat kommunfullmäktiges beslut om en halvering av växthusgaser till år 2020 och en utsläppsnivå nära noll år 2050.

Område	Målsättningar (med basår 2011)
CO2-utsläpp	Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 2,5 % per år.
Färdmedelsfördelning	Av alla resor inom Lunds kommun ska 70% ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75% år 2030.
Färdmedelsfördelning	Färdmedelsfördelning Av alla resor till och från Lunds kommun ska 45% ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 50% år 2030.
Gångtrafik	Gångtrafiken per invånare ska årligen öka.
Cykeltrafik	Cykeltrafiken per invånare ska öka med 1% per år.
Kollektivtrafik	Kollektivtrafikresandet per invånare ska öka med 3,5 % per år.
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall årligen minska.
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet, skall minska med 1% per år.
Tillgänglighet	Den fysiska tillgängligheten ska öka för alla, särskilt viktigt är det för funktionsnedsatta, barn och äldre.
Trygghet	Andelen människor som upplever att trafikmiljön är trygg ska årligen öka.
Trafiksäkerhet	Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25% till 2020 och 50% 2030 (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade).
Trafikbuller	Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 55 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde.
Effekt av LundaMaTs	Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av arbetet med LundaMaTs ska öka.

# Sex fokusområden för ett mer hållbart transportsystem i Lund

För att möta de utmaningar som Lund står inför har sex fokusområden tagits fram. Dessa ger en tydlig inriktning och prioritering för arbetet med LundaMaTs. Fokusområdena tillsammans med förvaltningarnas linjeverksamhet, som också genomsyras av LundaMaTs, medverkar till att nå ett mer hållbart transportsystem. På de kommande uppslagen presenteras fokusområdena, och för varje område finns även exempel på möjliga åtgärder redovisade

## Byarnas utveckling

Bybors resor står idag för högre utsläpp av växthusgaser än genomsnittet i kommunen. Genom att öka attraktiviteten i den egna byn kan antalet resor till och från byn minska. Byarnas nät av gator och öppna platser stärks och kompletteras med påverkansåtgärder för att öka andelen gång- och cykelresor inom byarna. Tillgängligheten utanför byn stärks genom ett tydligare "hela resan"-perspektiv, satsningar på hållbara transporter och attraktiva bytespunkter.

## Levande stadskärna

Lunds medeltida stadskärna är en unik tillgång för både lundabor och besökare, och är viktig för stadens identitet. För att behålla och utveckla stadskärnans position som besöks- och handelsplats behöver dess attraktivitet öka. Genom aktiviteter och åtgärder bidrar trafikplaneringen aktivt till ett attraktivt gaturum där alla är inkluderade.

## Verksamheters transporter

I Lunds kommun finns ca 13 000 företag och verksamheter med ca 67 000 arbetstillfällen. Hur verksamheterna hantarer sin personals tjänsteresor och arbetsresor samt sina godstransporter har stor betydelse för möjligheterna att nå det hållbara transportsystemet. Att engagera och involvera aktörerna i processen ökar möjligheterna att nå uppsatta mål.



## Regional arbetspendling

Lund både påverkas och påverkar regionen genom den arbetspendling som sker till och från Lund.

Systematiskt samarbete med andra aktörer i regionen, för att öka pendling med kollektivtrafik och cykel och minska pendling i personbil, krävs. Särskilt fokus läggs på de stora pendlingsströmmarna och "hela resan"-perspektivet.

## Växande Lund

Lunds kommun växer. För att både vara en attraktiv kommun och klara målet om minskade utsläpp av växthusgaser behöver fler gå, cykla och åka kollektivt.

Nybyggnation planeras så att gång, cykel och kollektivtrafik utgör stommen för resandet, medan bilen används som komplement. Ett lyckat resultat förutsätter attraktiva miljöer och att bebyggelseplanering och trafikplanering sker i en samordnad process: stadsplanering.

## Innovativa Lund

I detta fokusområde arbetas systematiskt med att ta fram metoder för att ta vara på den innovativa kraft som finns i den egna organisationen, inom andra verksamheter och bland allmänheten. Arbetet försöker verksamheten och övriga fokusområden med nya idéer, lösningar, kunskap och verktyg.

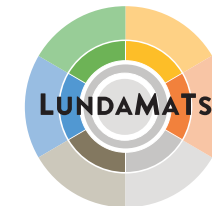


## LundaMaTs i sitt sammanhang

Övergripande för arbetet inom Lunds kommun är visionen för 2025. Kommunfullmäktige har också fattat ett antal övergripande mål för att styra verksamheten i den riktningen. LundaMaTs III har en tydlig koppling till kommunens översiktsplan och LundaEKO, Lunds kommuns program för ekologisk hållbar utveckling.

Vision

Övergripande mål från Kommunfullmäktige



Beslutade av nämnder: program/plan/strategi/policy mm

Etc...	Trafiksäkerhetsprogram	Tillgänglighetsplan	Cykelplan	Parkeringspolicy	Etc...
--------	------------------------	---------------------	-----------	------------------	--------

### VIKTIGA MILSTOLPAR I LUNDAMATS-ARBETET

- Handboken "Bilsnål samhällsplanering", 2005
- ÖP 2010, stort utrymme för klimat och transport, 2010
- Tredjedelsmålet för Lund NE/Brunnshög, 2011
- Reversibelt busskörfält på Tornavägen, 2010
- Fotgängarprogrammet – Remissversion, 2013
- "Öresund som cykelregion", EU-projekt, 2009-2012
- Cykelstrategin 2013-2017, beslutades 2013
- Parkeringsledningssystem, infördes 1995
- Policy för parkering på gatumark, 2012
- Nya avgifter för parkering på gatumark, 2012
- Parkeringsnorm, 2013
- KLIMP-projektet Fyrstegs-principen, 2008-2011
- Åtgärdsprogram för buller, 2013
- Arbete med beteendepåverkande åtgärder, 1998 -

### EFFEKTER AV ARBETET

I LundaMaTs II pekades 18 mål ut med 2013 som ett målar. Uppföljningen 2012 visar:

Uppfyllda mål: 13  
På väg att nå målet: 2  
Inte på väg att nå målet: 3

*LundaMaTs II, verksamhet och resultat 2012*



Ökad attraktivitet i byarna och förbättrade förutsättningar för resor och transporter inom och till och från byarna i Lunds kommun syftar till att minska antalet resor per person till och från byn, stärka byns identitet, främja gång, cykel och kollektivtrafik.

Bybors resor står för större utsläpp av växthusgaser än den genomsnittliga kommuninvånarens, främst genom en större andel bilresor än genomsnittet, men också genom längre resor.

En särskild utmaning är att resor inom byn ofta är del av en resekedja ut från byn – dit man har för vana att ta bilen. Detta innebär att resor inom byn och till och från byn ofta är sammankopplade. Både genom kedjeresor men också genom vana. Detta för bland annat med sig hög andel skjutsning med bil till skola och förskola.

Fokusområdet ökar attraktiviteten, stärker och utvecklar byarnas nät av gator och öppna platser och möjliggör ökat serviceutbud i byarna. Tillgängligheten med gång och cykel stärks och bidrar samtidigt till attraktiva bymiljöer som människor gärna vistas i.

Nya innovativa grepp skapar livfulla gatumiljöer i byarna som främjar hälsa, attraktivitet och det sociala samspelet. Tillgängligheten till aktiviteter utanför byn stärks genom ett tydligare ”hela resan”-perspektiv, vilket ligger till grund för satsningar på hållbara transporter och högkvalitativa bytespunkter – i byn och vid målpunkten. Det ska vara enkelt att kombinera kollektivtrafik med gång, cykel och bil.

Tillsammans med byarnas företag och organisationer förbättras förutsättningar både för arbetsresor, tjänsteresor och godstransporter.

## Effekter på det hållbara transportsystemet

Genom fokusområdet förväntas tryggheten och trafiksäkerheten öka samtidigt som tillgängligheten med gång och cykel och byns attraktivitet ökar. Till och från byarna väntas efterfrågan på kollektivtrafik öka och biltrafiken minska, vilket bidrar till sänkta utsläpp och minskad trängsel, i Lunds tätort, andra tätorter och på det regionala vägnätet. Ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik har också en positiv inverkan på hälsan.

## Exempel på möjliga åtgärder:

### Gång och cykel i byarna

I byarna finns goda förutsättningar för gång- och cykelresor. Genom kampanjer, bättre gång- och cykelvägar, tävlingar med mera främjas och uppmuntras dessa färd sätt.

### Lokalt samarbete

Affärer, skolor och idrottsföreningar är idag centrala målpunkter i byarna. I samarbete med dessa verksamheter kan gång- och cykelresor uppmuntras till och från verksamheterna. Entréer kan behövas ses över för att främst knyta an till gång- och cykelnätet.

### Utveckla ”bycentrum”

Byarnas karaktärer, bybornas och verksamheters önskemål och kraft bör tas tillvara och användas som en tillgång för arbetet med attraktiva bycentrum. Idéfora, kreativa workshops, webbaserad interaktion är metoder som kan vara stöd i processen.

## ”Pop-up”-åtgärder för livfulla byar

Förändring ger energi. Genom tillfälliga ”pop-up”-åtgärder kan dynamik och intresse skapas i byarna samtidigt som det ger möjlighet att prova olika lösningar. Goda ”pop-up”-lösningar kan permanentas.

## Gå- och cykla till skolan

Skjutsningen till skolor och förskolor gör att trafiksituationen ofta är problematisk. För att förbättra trafikmiljön kan försök med avlämningsplaster ett par hundra meter från skolan provas.

## SAMARBETSPARTNERS

- Lokalt näringsliv
- Lokala föreningar
- Skolor/förskolor
- Fastighetsägare

## LUNDS BYAR

### BEFOLKNING

Totalt ca 22 500 invånare.  
Södra Sandby: 6 053  
Dalby: 6 016  
Veberöd: 4 751  
Genarp: 2 886  
Stångby: 1 611  
Torna Hällestad: 573  
Revingeby: 554

### KÖNSFÖRDELNING

52% män, 48% kvinnor

### ÅLDER

Genomsnittsålder: 54 år

## HUSHÅLLENS SAMMANSÄTTNING

Barnfamiljer: 43%  
Vuxna utan barn: 20%  
Singelhushåll utan barn: 23%

## BILTILLGÅNG PER HUSHÅLL

Ingen bil: 5%  
En bil: 56%  
Två eller fler bilar: 39%

## FÖRETAG OCH ARBETSPLATSER

Totalt:  
ca 12 000 arbetstillfällen.  
Hantverkare: 5 000  
Service: 4 500  
Offentlig verksamhet: 2 500

## FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Inom byn:  
Gång: 15%  
Cykel: 20%  
Kollektivtrafik: 23%  
Bil: 45%

Till/från byn:  
Cykel: 3%  
Kollektivtrafik: 35%  
Bil: 62%

## RESLÄNGD

Inom byn: 700 m  
Till/från byn: 8,2 km

## Fokusområde 2 Levande stadskärna

Lunds medeltida stadskärna är en unik tillgång för både lundabor och besökare och är viktig för stadens identitet. För att behålla och utveckla stadskärnans position som besöks- och handelsplats behöver stadskärnans attraktivitet öka.

Mängden människor och deras rörelser är centrala för en levande stadskärna, och handelns kunder utgör idag en betydande del. Handeln i stadskärnan har fått kraftig konkurrens av olika externhandelsetableringar.

En särskild utmaning är att utnyttja och bevara den unika miljö och karaktär som Lunds centrum har för att skapa en livfull och attraktiv och tillgänglig miljö där människor vill vara.

Genom aktiviteter och åtgärder skapas attraktiva gaturum och mötesplatser som stimulerar till möten mellan människor och ett ökat socialt samspel där alla är inkluderade.

I stadskärnan prioriteras människor framför fordon. Logistik och varudistribution ska fungera smidigt och ske på ett hänsynsfullt sätt mot människorna och stadsmiljön.

Den demokratiska aspekten av centrumlivet stärks och uppmuntras ytterligare till exempel genom tillfälliga arrangemang och kulturella inspel.

Stadskärnan ska vara för människor av människor.

### LUNDS STADSKÄRNA

#### YTA

90 ha (hektar)  
1,5 km i nord-sydlig riktning  
900 m i öst-västlig riktning

#### BEFOLKNING

Totalt ca 8 650 invånare.  
KÖNSFÖRDELNING  
46% män, 54% kvinnor.

#### ÅLDER

Genomsnittsålder: 38,6 år

### HUSHÅLLENS SAMMANSÄTTNING

Barnfamiljer: 24%  
Vuxna utan barn: 47%  
Singelhushåll utan barn: 28%

### BILTILLGÅNG PER HUSHÅLL

Ingen bil: 35%  
En bil: 46%  
Två eller fler bilar: 19%

### BUTIKER OCH VERKSAMHETER

Totalt ca 600 butiker,  
restauranger och andra  
verksamheter.

### FÄRDMEDELS- FÖRDELNING

Boende i stadskärnan:  
Gång: 32%  
Cykel: 32%  
Kollektivtrafik: 15%  
Bil: 22%

#### Till/från stadskärnan:

Gång: 27%  
Cykel: 25%  
Kollektivtrafik: 22 %  
Bil: 25%

### RESLÄNGD

Till/från centrum:  
11,5 km

### Effekter på det hållbara transportsystemet

Satsningar inom området förväntas öka stadskärnans attraktivitet och mängden människor som besöker och vistas där. Underlaget för handeln ökar därmed. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ökar.

Ett starkare centrum bedöms locka besökare från mer bilorienterade målpunkter, vilket är positivt ur miljö- och hälsoperspektiv.

#### Exempel på möjliga åtgärder:

#### Nästa generations cykelparkering

Med inspiration från lyckade projekt i Europa och Japan tas nästa generations cykelparkering för Lund fram. En väl fungerande och attraktiv cykelparkering gynnar både cyklister och andra.

#### Cykelservice

Laga punka, serva cykeln, köpa ny ventil, sadelskydd med mera, är service som kan finnas runt om i staden antingen genom automater eller genom personlig service.

#### Utveckling av gång- och handelsstråk

För att bidra till starka och förädlade handelslägen behöver satsningar göras, en attraktiv stadsmiljö är en viktig del. Mötesplatser och gångstråk bidrar till att flödet av människor och underlaget för handeln ökar. Viktiga handelsstråk, till exempel Östertull - Lund C, kan prioriteras.

### Cykelgator

Omvandla smala bilgator till cykelgator där cyklister använder körbanan. Detta ger cyklister hög framkomlighet och minskar konflikten mellan cyklister och gående.

#### Möblering av det allmänna rummet

Sittplatser, aktivitetsplatser, mötesplatser, toaletter, regnskydd med mer skapar liv, attraktivitet och möjlighet till socialt samspel i stadskärnan. Dessa kan vara permanenta eller tillfälliga "pop-up"-åtgärder. Med aktivitetsplatser skapas en fast plats för spontana aktiviteter.

#### Parkering

Bilparkering kan styras till parkeringsanläggningar i stadskärnan. På det sättet frigörs ytor som kan användas till annat, till exempel cykelparkering, uteserveringar eller mötesplatser. Att genomföra en studie av utvecklingen av parkeringsanläggningar i stadskärnan är angelägen. Parkeringsledningssystemet utvecklas och kopplas till parkeringsanläggningar för att minska sökandet efter lediga platser.

### SAMARBETSPARTNERS

- Lokalt näringsliv
- Lokala föreningar
- Skolor/förskolor
- Fastighetsägare



### Fokusområde 3

## Verksamheters transporter

I Lunds kommun finns cirka 13 000 företag och andra verksamheter med cirka 67 000 arbetstillfällen. Hur verksamheterna hanterar person- och godstransporter har stor betydelse för kommunens möjligheter att nå ett hållbart transportsystem. Verksamheternas inriktning i val av färdmedel för arbets- och tjänsteresor, markutnyttjande och hållning i parkeringsfrågor påverkar tillgänglighet men bidrar även till stadens utveckling.

Med 9000 anställda på cirka 400 arbetsplatser står Lunds kommuns organisation för många transporter. Att se över dessa med målet att effektivisera och optimera kommunens interna transporter är av stor betydelse.

För att nå resultat kring verksamheternas transporter är det angeläget att identifiera och utveckla samverkansformer utifrån ömsesidig nytta mellan Lunds kommun och andra organisationer.

Lunds kommun arbetar aktivt med att stödja verksamheterna i dessa frågor. Att samlas kring gemsama åtgärder för gods- och persontransporter gynnar både verksamheterna själva och kommunen. En förutsättning är att aktörerna är involverade i processen.

LundaMaTs syftar inte bara till att minska antalet transporter, utan även till att stimulera ökad användning av ny teknik och förnyelsebara drivmedel.

### Effekter på det hållbara transportsystemet

Genom fokusområdets arbete skapas bättre förutsättningar för mer hållbara transporter. Detta förväntas leda till färre bilresor, fler gång-, cykel- och kollektivtrafikresor, minskad miljöpåverkan, ökad attraktivitet i arbetsområdet och ökad hälsa med bibehållen tillgänglighet. Indirekt väntas också tryggheten och trafiksäkerheten förbättras.

### Exempel på möjliga åtgärder:

#### Samordnad varudistribution

Kommunen är en stor upphandlare av varor som transporteras. Genom styrd upphandling, samlastning och samordning av leveranser kan transportererna effektiviseras och dess miljöbelastning minskas.

#### Citylogistik

I Lunds centrum finns många verksamheter som har behov av varutransporter, exempelvis till och från butiker. Just-in-time och mängden transportörer på marknaden leder till fler fordon med mindre fyllningsgrad. Med citylogistik kan antalet varutransporter minskas och effektiviseras till gagn för såväl stadsliv som miljö.

### Ruttoptimering inom kommunala verksamheter

Varje dag utförs en mängd insatser av Lunds kommun som innefattar transporter. I många fall kan transportererna effektiviseras genom val av färdmedel, schemaläggning och ruttoptimering. Åtgärder inom kommunens verksamhet används för att effektivt och trovärdigt kunna stötta andra aktörer.

### Företagssamverkan

En mobilitetsplan är ett strategiskt verktyg som med fördel kan användas i arbetet för hållbara transportlösningar. Den identifierar påverkbara kostnader och hinder för anställdas möjligheter att välja gång, cykel och kollektivtrafik.

Mobilitetsplaner visar dessutom på verksamhetens utvecklingspotential och kan med fördel införlivas i verksamhetens kvalitets- och miljöledningssystem.

### SAMARBETSPARTNERS

- Företag/institutioner med många anställda
- Godsintensiva verksamheter/verksamheter i innerstaden
- Lunds kommuns egen verksamhet
- Regionala samarbetspartners
- Kommuner med pendling till/från Lund
- Bilpoolföretag
- Fastighetsförvaltare

### VERKSAMHETERS TRANSPORTER

#### ARBETSRESOR

18 % av alla resor med målpunkt i Lunds kommun

#### FÄRDMEDELSFÖRDELNING FÖR ARBETSRESOR

Bil: 49%  
Kollektivtrafik: 23%  
Cykel: 21%  
Gång: 7%

#### RESLÄNGD FÖR ARBETSRESOR

Inom Lunds kommun: 5 km  
Till Lunds kommun: 46 km

#### STÖRST ARBETSGIVARE

##### Offentlig verksamhet:

Region Skåne  
Lunds kommun  
Lunds Universitet

##### Privata arbetsgivare, svensk ägo:

Axis  
Alfa Laval  
Gambro

##### Privata arbetsgivare, utländsk ägo:

Sony Mobile  
Tetra Pak  
ST-Ericsson

Fokusområdet utvecklar samverkansformer och forum på en regional nivå för att hantera frågor om samhällsplanering, pendling, trafik och transporter, sätta gemensamma mål, planera och genomföra mindre och större åtgärder. De mest betydelsefulla stråken, där flest reser, är det lämpligt att kraftsamla runt för att föra över resor till de mer hållbara transportslagen.

Hur resandet och trafiken utvecklas i Lunds kommun påverkas i högsta grad av hur stat, region och grannkommuner planerar sin bebyggelseutveckling och utveckling av transportsystemen. En stor andel av det regionala resandet görs med bil, och alla kommuner i Lunds närhet planerar för tillväxt, vilket medför en ökad reseefterfrågan. Stråket Malmö-Lund är den viktigaste relationen i Skåne. I stråket pågår bland annat planering för utbygg-

nad till fyra järnvägsspår och av snabbcykelväg, åtgärder som ger goda förutsättningar för ett hållbarare resande.

En särskild utmaning är att skapa goda förutsättningar för hållbart resande till ESS/Brunnshög eftersom det har ett motorvägsnära läge. Stora satsningar pågår och bör fortsätta.

Städer behöver också hantera flödet av regionala pendlare. Främst handlar det om effektiva kollektivtrafiklösningar med hela resan i fokus, men även låncykelssystem är användbara verktyg. För Lund är spårvägen mellan Lunds C och ESS samt väl fungerande stadsbusstrafik en nyckel.

Fokusområdet behövs för att gemensamt styra mot ett mer hållbart resande på regional nivå.

## Effekter på det hållbara transportsystemet

Satsningarna på ett mer hållbart regionalt resande väntas minska belastningen på miljön och öka attraktiviteten vid målpunkterna. Ökat kollektivtrafikresande och ökad cykling ger också positiva effekter på hälsa och trafiksäkerhet.

## Exempel på möjliga åtgärder:

### Utveckla forum och samverkan

Beroende på frågornas/aktiviteternas omfattning och art ska lämpliga forum och samverkansformer användas. Det kan antingen vara befintliga forum, som Malmö-Lundregionen, eller nya.

Ibland räcker det inte med ett regionalt perspektiv. Skatteregler, lagstiftning med mera, som har stor inverkan på förutsättningarna för ett hållbart transportsystem, bestäms nationellt. Även här behövs samarbeten och nätverk för att påverka.

### Regionala kollektivtrafiksystem

Det regionala kollektivtrafiksystemet behöver lyftas ytterligare. Genom ökad kännedom, användarvänlighet och framkomlighet skapas hög tillgänglighet till kollektivtrafiken i väl etablerade stråk. Satsningar görs på buss- och tågförbindelser, knutpunkter, stationer, hållplatser, pendlar- och cykelparkeringar.

## Regionalt cykelssystem

Det regionala cykelssystemet lyfts genom utbyggnad och marknadsföring av regionala cykelstråk och snabbcykelvägar.

## Samåkning och Park-and-ride

Stimulera användandet av samåknings-tjänster, och skapandet av fler samåknings- och park-and-ride-parkeringar på strategiska platser runtom i regionen.

## Kollektivtrafiken i Lunds stad

För Lund stad är spårvägen Lund C – ESS den viktigaste åtgärden men även stadsbussarnas linjenät behöver ses över och deras framkomlighet förbättras.

## SAMARBETSPARTNERS

- Trafikverket, väghållare och banhållare
- Region Skåne, kollektivtrafikhuvudman
- HM Skåne, regionalt mobilitetskontor
- Länsstyrelsen
- Kommuner i regionen, regionalt resande

## LUNDS PENDLING

### FÄRDMEDELSFÖRDELNING

#### Inpendling:

Cykel: 1%  
Buss: 19%  
Tåg: 16%  
Bil: 63%

#### Utpendling:

Cykel: 1%  
Buss: 16%  
Tåg: 32%  
Bil: 50%

## INPENDLING

35 000 personer per dag

### VANLIGASTE START VID INPENDLING

Malmö: 31%  
Kävlinge: 10%  
Eslöv: 8%  
Staffanstorp: 8%  
Lomma: 6%  
Helsingborg: 5%  
Höör: 4%  
Landskrona: 4%  
Sjöbo: 3%  
Hörby: 3%

## UTPENDLING

18 000 personer per dag

### VANLIGASTE MÅL VID UTPENDLING

Malmö: 52%  
Hässleholm: 10%  
Helsingborg: 7%  
Staffanstorp: 4%  
Eslöv: 4%  
Lomma: 3%  
Burlöv: 2%  
Landskrona: 2%  
Kävlinge: 2%

Lund växer. Under de kommande åren väntas befolkningen öka med cirka 1800 personer varje år. Om antalet arbetsplatser följer historisk trend ökar de med drygt 1000 arbetsplatser per år. Med satsningarna på Max IV och ESS kan Lund växa ännu snabbare.

Om transporterna framöver sker på samma sätt som idag kommer problemen att öka, även om varje enskild individ inte reser mer än idag. Det leder till ökad trängsel i transportsystemet, ökade utsläpp av koldioxid och mer buller samt en mindre attraktiv stadsmiljö att vistas och röra sig i. För att framtidsbilden ska förverkligas och mål ska nås, krävs ett mer hållbart resbeteende, även från dagens Lundabor och sysselsatta.

Genom att följa översiktsplanen sker nyexploatering och förtätning av bebyggelse där det finns goda förutsättningar att an-

vända cykel och kollektivtrafik. Ett tydligt fokus på de bilsnåla lägena, till exempel kring stadsdelscentrum, är angeläget.

Nybyggnation planeras så att gång, cykel och kollektivtrafik utgör stommen för resandet, medan bilen används som komplement.

För att nå dit krävs kontinuerlig utveckling och innovation, så att de hållbara färdsätten blir mer attraktiva att använda. Det ska vara lätt att välja rätt.

Det hållbara resandet är bara möjligt i en stad som är attraktiv, och en attraktiv stad förutsätter ett hållbart resande.

Ett lyckat resultat förutsätter att bebyggelseplanering och trafikplanering sker i en samordnad process: stadsplanering. Samarbete mellan dessa discipliner i en innovativ anda är avgörande för att nå goda resultat.

### VÄXANDE LUND

#### VÄXANDE BEFOLKNING

**Antal nya bostäder i ÖP 2010:**

Lund: 20 000  
Stångby: 4 000  
Dalby: 3 450  
Veberöd: 3 000  
Södra Sandby: 2 500  
Björnstorp: 1 050  
Genarp: 650  
Torna Hällestad: 250  
Revinge by: 200  
Ospecificerat: 1 600  
Totalt: 37 100

### DAGENS BOSTADSTYPER

Småhus: 32%  
Flerfamiljshus: 68%

### STADSUTVECKLINGS-PROJEKT

Lund NE/Brunnshög  
Kunskapsstråket  
Ideon/Pålsjö  
Sockerbruksområdet  
Norränga  
Södra Råbylund  
Dalby Stationsområde  
Idala i Veberöd

### KONTOR OCH VERKSAMHETER

Ny verksamhetsmark: 249 ha  
Kontorsyta: 865 000 m<sup>2</sup>

### Effekter på det hållbara transportsystemet

Arbetet inom fokusområdet minskar behovet av att resa samtidigt som förutsättningarna för attraktiva transportmedel som kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Detta ger minskad miljöbelastning, ökad trygghet och hälsa, och trafiksäkerheten för gående och cyklister ökar när de blir synligare i trafikmiljön. Tillsammans ger detta bättre förutsättningar för att skapa attraktiva miljöer att leva och vistas i.

### Exempel på möjliga åtgärder

Inriktningen för hur Lund kan växa hållbart finns beskrivet i *Översiktsplan 2010*, och mer konkret i *Handbok för bilsnål planering*. Följande insatser kan vara särskilt aktuella att utveckla:

#### Utbyggnadsstrategi

En preciserad inriktning för var och hur bebyggelsen i kommunen ska utvecklas. Förtätning och funktionsblandning är viktigt.

#### Utveckla byggherredialogen med innovativa mobilitetslösningar

Samarbetet med byggherrar fungerar bra idag men kan utvecklas och ge utrymme för mer innovation. Europeiska exempel och erfarenheter kan inspirera.

#### Utveckla stadsdelscentrum

En utveckling av befintliga och tillkommande stadsdelscentra har en nyckelroll för att ge bättre tillgänglighet till dagligvaror och service där många bor.

### Attraktiva gatumiljöer för vistelse, fotgängare, cyklister

Gäller både vid nyexploatering och förtätning. I befintliga bildominerade vägmiljöer kan "boulevardisering" vara ett verktyg, som också kan ge förutsättning för stadsutveckling.

### Låt kollektivtrafiken ge struktur, möjliggör service vid viktiga hållplatser

För spårvägsplaneringen är detta en självklarhet, men principen kan tillämpas även för viktiga busstråk.

### Bilsnåla kvarter och smartare parkeringslösningar

I tätare stadsmiljö kan tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik bli så god att efterfrågan på bil sjunker. Genom detta kan mark för bilparkering utnyttjas mer effektivt och frigöra utrymme för andra angelägna ändamål.

### Avsättning till utvecklingsfond och påverkansåtgärder

Vid exploatering avsätts en viss andel av budgeten (till exempel 1 %) till en utvecklings- och MM-fond för aktiviteter och cykel och kollektivtrafik. Ett tydligt fokus på de bilsnåla lägena, till exempel kring stadsdelscentrum, är angeläget.

### SAMARBETSPARTNERS

- Fastighetsägare
- Intresseorganisationer
- Parkeringsbolag
- Trafikbolag
- Byggherrar

Att förverkliga LundaMaTs målsättningar kräver ett stort engagemang och att resurser utnyttjas på bästa sätt. Inom vissa fokusområden finns det etablerade och effektiva verktyg, inom andra saknas dessa. Verktygen behöver ständigt förnyas och moderniseras samt kompletteras med innovationer, nya verktyg och arbetssätt.

Den komplexitet som kännetecknar transportsystemet och dess effekter på samhället ger särskilda utmaningar och ett tydligt behov av samarbete mellan olika kommunala förvaltningar, forskningsdiscipliner, statliga och regionala aktörer.

I detta fokusområde arbetas systematiskt med att ta fram fruktsamma metoder för att ta vara på den innovativa kraft som

finns i den egna organisationen, inom andra verksamheter och bland allmänheten.

Nya verktyg tas fram för att inspirera, stötta, förändra och engagera medarbetare, samarbetspartners och allmänhet.

Arbetet inom detta fokusområde förser verksamheten och övriga fokusområden med nya idéer, lösningar, kunskap och verktyg.

*“Det krävs ett nytt sätt att tänka för att lösa de problem vi skapat med det gamla sättet att tänka.”*

Albert Einstein

## MOBILITY MANAGEMENT – EN VINNANDE INNOVATION

Mobility management är ett redskap för att effektivisera användandet av transportsystemet, uppmuntra användningen av hållbara färdmedel, påverka attityder och beteende och också bidra till en mer effektiv markanvändning.

1998 startades ett av Sveriges första Mobilitetskontor i Lund. Uppgiften var att påverka människors val av färdmedel och uppmuntra hållbart resande. Olika koncept utvecklades för att påverka människor att pröva andra färdmedel än bil.

Idéen med Mobilitetskontor kom ur arbetet med *LundaMaTs I* och kunde genomföras genom att ”växla upp skattekronan” med hjälp av de statliga Lip- och Klimp-satsningarna.

Satsningarna och utvecklingen fortsatte genom eget arbete, deltagande i internationella konferenser och europeiska samarbeten.

I *LundaMaTs I* finns Mobility Management inkluderat i hjulet, vilket det också är i *LundaMaTs II*.

Idag är Mobility Management starkt och etablerat i Lunds kommun och är så självklart att det inte nämns explicit i hjulet i *LundaMaTs III*.

Arbetsättet har bland annat bidragit till att expansion av företag och arbetsplatser gått att åstadkomma utan nya stora väginvesteringar.

## Effekter av innovation och nya verktyg

De nya idéer, lösningar och verktyg som skapas inom fokusområdet förväntas att rent konkret stödja, effektivisera och höja kvaliteten ytterligare på arbetet inom LundaMaTs.

Samtidigt stimuleras medarbetarnas, samarbetspartners och medborgarnas innovativa och utvecklande kraft, vilket förväntas leda till ökat engagemang, arbetsglädje och fördjupa demokratin kring transportfrågor.

## Exempel på möjliga åtgärder/verktyg

### LundaMaTs innovationsprocess

För att både ta vara på spontana idéer som uppkommer och aktivt arbeta fram innovationer tas en innovationsprocess för LundaMaTs fram. Vanligtvis består en innovationsprocess av att hitta, skapa och utveckla idéer, göra dem användbara och därefter använda dem för att höja kvaliteten och effektiviteten.

### Regional samverkan

Samarbete på regional nivå är centralt för att lyckas med transportplaneringen i Lund. Ett framgångsrikt samarbete kräver dock engagemang och resurser men även kunskap och verktyg. Här tas detta fram och görs tillgängligt för LundaMaTs-arbetet.

## LundaMaTs Idéföra

Idéföra påminner om en tankesmedja, med den skillnaden att det inte är en fast grupp människor som ingår, utan deltagarna beror på ämnet för aktuellt forum. Inom LundaMaTs idéföra skapas en plattform för innovativa tankar och lösa idéer. En idébank som ständigt fylls på.

## Network of excellence

Erfarenhetsutbyte är ett effektivt sätt att stärka sin kompetens och lära från andras framgångar och misstag. I ett europeiskt nätverk med andra framstående städer inom området skulle Lund kunna ta ett steg till inom området.

## Framtidsombud

Barn och unga är framtiden. För att uppnå ett hållbart samhälle måste de involveras i processen och kommande generationers behov inkluderas. Det är för deras skull som arbetet med transportsystemet prioriteras. Barn och unga har en stor potential att både förändra sig själva och sin omvärld. Genom att ta vara på denna kan vi också förändras.

## SAMARBETSPARTNERS

- Universitet och högskolor
- Urban Innovation Lab
- Inkubatorn
- K2

# Vägledning vid genomförande

Transportsystemet ska utvecklas i en mer hållbar riktning. Vid arbete med transportsystemet, oavsett om arbete sker inom LundaMaTs fokusområden eller i kommunens linjeverksamhet, ska arbetet bygga på att människan är i fokus och att arbetet leder mot en mer hållbar utveckling. Det ska stödja den nödvändiga omställningen av resvanor och godshantering och bygga på delaktighet och demokrati. Resultat nås genom att göra rätt val och prioriteringar – varje gång.



## ATT TÄNKA PÅ:

1. Människan i fokus
2. Det ska vara hållbart för dagens och morgondagens människor
3. Trafiken ska aktivt bidra till en attraktiv och levande stad
4. Trafikplaneringen ska främja hälsa och fysisk rörelse
5. Val och prioriteringar är viktiga, för resultat krävs bra val – varje gång
6. Arbetet ska genomsyras av samarbete och en stark demokratisk förankring
7. Våga prova! Testa enkla tillfälliga förändringar om utgången är osäker
8. Gång, cykel, och kollektivtrafik är prioriterade färdmedel framför personbil
9. Minska efterfrågan av motoriserade transporter genom smart planering
10. Hela kommunen ska inkluderas, huvudort, byarna och landsbygden

## Centrala dokument

### Vision 2025

Vägledande riktningen för kommunens utveckling. Fastställd av Kommunstyrelsen januari 2009.

### ÖP 2010

Strategiskt dokument som bland annat visar kommunens syn på bebyggelseutvecklingen, infrastruktursatsningar och skydd av värdefulla områden. Vägledande för kommunens planering. Fastställd av Kommunfullmäktige oktober 2010.

### LundaEko

Lunds program för ekologiskt hållbar utveckling. Antaget av Kommunfullmäktige maj 2014.

## Fördjupningsdokument

### Framgångsfaktorer för samverkan i regional planering

Råd och tips för ett lyckat samarbete beskrivs utifrån analyser av fallstudier och intervjuer.

### Nycklar för lyckat samarbete:

- Lyhördhet
- Dialog
- Mål- och problemformulering
- Tydlig ordergivning och mandat
- Politiskt deltagande och enighet
- Finansiering
- Projektorganisation

### Internationell omvärldsanalys för LundaMaTs

Idéer och inspiration baserat på vad som sker främst utanför Sveriges gränser.

### Fördjupningar inom:

- Cykelparkering vid resecentrum
- Tillfartsbegränsningar till skolor

- Samarbete med företag och finansieringslösningar
- Nätverk och erfarenhetsutbyten
- Omvandling av bilvägar
- Progressiv parkeringspolicy

### PM Trafiken i en attraktiv stad

En process om trafikens roll i en attraktiv stad, som utgår från befintliga förutsättningar och kunskap inom Lunds kommuns organisation har genomförts. Bland annat har följande förslag framkommit:

- Utveckla byggherredialog
- Attraktiva gatumiljöer
- Låt kollektivtrafiken ge struktur

### Effekt och projekt från LundaMaTs II

Uppföljning av effekterna av arbetet inom LundaMaTs II och en sammanställning av projekt som genomförts från LundaMaTs II.

### Barnets rättigheter och hälsokonsekvensbeskrivning

LundaMaTs syftar till att uppnå Lunds kommuns miljömål genom att skapa ett tillgängligt, tryggt, säkert och hållbart transportsystem. Åtgärder som underlättar för gång, cykel och kollektivtrafik gynnar barn och ungas möjligheter att röra sig i samhället. De har även en gynnsam effekt på miljö och folkhälsa.

### Andra relevanta dokument

#### Regionala kollektivtrafikdokument

- Region Skånes busstrategi: Med buss i Skåne (2006)
- Region Skånes tågstrategi: Tågstrategi 2037 (2008)
- Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2012 (2012)
- Koll 2020 – uppdaterad handlingsplan (2013)
- Nationell transportplan
- Nationell transportplan 2014-2025



## Framtagandet av LundaMaTs III

LundaMaTs III har tagits fram under andra halvåret av 2013. Arbetet har varit ett samarbete mellan Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen och Kommunkontoret. Arbetet har inspirerats av och förankrats i fördjupningsområden, workshops, medborgardialog och referensgruppsinsatser.

### Fördjupningsområden

Fördjupat arbetet har genomförts inom områdena:

- Regional samverkan
- Internationell omvärldsanalys
- Trafik för en attraktiv stad

### Workshop kring nuläge och önskad framtid

6 september 2013

**Syfte:** Kartlägga styrkor och svagheter med transportsystem i Lund idag samt skapa en bild av vad trafiksystemet ska vara i framtiden. Förstå för vem LundaMaTs III görs och till vad den ska användas.

**Deltagare:** Tjänstemän, Lunds kommun

### Workshop kring vision, mål och innehåll

4 oktober 2013

**Syfte:** Utforska behov och formulering av vision och mål. Inspiration och kreativt arbete kring innehållet i LundaMaTs III.

**Deltagare:** Tjänstemän, Lunds kommun, Skånetrafiken, Trafikverket, HM Skåne, LTH

### Workshop med politiker

13 november 2013

**Syfte:** Förankring och ledning av arbetet. Förstå vilka politiska ramar som finns för LundaMaTs.

**Deltagare:** Politiker från kommunfullmäktige och miljönämnden, LundaMaTs ledningsgrupp och arbetsgrupp.

### Medborgardialog

Under projektets gång har en medborgardialog förts kring specifika frågeställningar, resultat med mera genom:

- Fokus Dalby
- Äldredag i Skrylle
- Kulturnatten
- Ungdomstinget
- Facebook

### Referensgrupp

Mats Améen (Skånetrafiken, Region Skåne)  
Lars Brümmer (Region Skåne)  
Camilla Burén (Länsstyrelsen)  
Lena Hiselius (LTH)  
Stina Nilsson (Malmö stad)  
Andreas Åkerblad (Trafikverket)

### Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott/Strategisk samhällsplanering, inklusive miljönämndens presidium

### Tjänstemannaledningsgrupp

Anette Henriksson, kommundirektör  
Inga Hallén, stadsbyggnadsdirektör  
Göran Eriksson, teknisk direktör, till och med december 2013  
Björn Berséus, miljödirektör  
Erik Råhnlund, renhållningsdirektör

### Arbetsgruppen

Anna Karlsson, projektledare (Tekniska Förvaltningen)  
Håkan Lockby (Tekniska Förvaltningen)  
Anders Söderberg (Tekniska Förvaltningen)  
Christian Rydén (Stadsbyggnadskontoret)  
Matz Hagberg (Kommunkontoret)  
Rolf Erlandsson (Miljöförvaltningen)

Emeli Adell, Trivector, har varit processledare och skrivande redaktör för arbetet och därmed deltagit i arbetsgruppens arbete.

## Referenser

### Framgångsfaktorer från LundaMaTs

I sin avhandling från 2002 har Carsten Jahn Hansen undersökt hur processen kring LundaMaTs I fungerade och vilka framgångsfaktorer som låg bakom. Local Transport Policy and Planning. The Capacity to Deal with Environmental Issues. Department of Development and Planning, Aalborg University.

### SWOT-analys av LundaMaTs II

Utvärdering av LundaMaTs II med focus på organisering och genomförande genom en SWOT-analys. VTI (2011)

### Trafiken i Lund

#### – från Genombrottet till LundaMaTs

Examensarbetet av Charlotte Wahl beskriver hur Lunds trafikplaneringsarbete förändras sedan slutet av 1950-talet.

### LundaMaTs II

#### – verksamhet och resultat 2012

Uppföljning av LundaMaTs arbetet 2012, Lunds kommun



foto: Emeli Adell





Foto: C.Lenninger, Jens Christan, Colourbox



**LUNDS  
KOMMUN**

LundaMaTs III, Lunds kommuns strategi för ett hållbart transportsystem, antogs av kommunfullmäktige 7 maj 2014.