

Mobilitetsstrategi för Vellinge kommun



Antagen av kommunstyrelsen 2018-11-26

Innehåll

Bakgrund	3
Makrotrender	5
Nuläge	6
Vellingebornas resor 2030	8
Fokusområden	9
Fortsatt arbete	12

Mobilitetsstrategi för Vellinge kommun

Dnr ks 2017/738

Antagen av kommunstyrelsen 2018-11-26

Beställare

Anna Möller

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Projektgrupp

Lisa Dieckhoff, Tillväxtavdelningen

Aida Prag, Miljö- och bygglovsavdelningen

Malin Klasson, Avdelningen för gemensam medborgarservice

Bakgrund

Det här är en mobilitetsstrategi

Mobilitetsstrategin är ett kommunalt inriktningsdokument som tillsammans med kommunens övriga styrdokument bidrar till att utveckla kommunen i önskad riktning. Mobilitetsstrategin är en fördjupning av kommunens översiktsplan, Översiktsplan 2010 som rör mobilitet och trafik. Strategin ersätter inte Översiktsplan 2010 utan kompletterar mål och riktlinjer med strategiska insatsområden.

Syftet är att samla kommunen med ett kommunövergripande planeringsunderlag som rör Vellingebornas mobilitet och ange en tydlig inriktning och prioritering om hur Vellingebornas resor ska bli mer hållbara. Den ska visa hur kommunen kan utveckla trafiksystemet och påverkansåtgärder i samverkan med markanvändning och övrig fysisk planering. Mobilitetsstrategin är ett strategiskt dokument som beskriver varför prioriteringar och satsningar görs, hur de ska göras ska istället preciseras i åtgärdsplaner. Mobilitetsstrategin är även ett viktigt kommunikationsverktyg och kommer att användas i planeringsarbete med andra aktörer, till exempel Region Skåne/Skånetrafiken, Trafikverket och grannkommuner.

Kommunövergripande mål

Vellinge kommuns vision är ”Bästa möjliga livskvalitet – för dig”.

Visionen konkretiseras i de kommunövergripande målen och är den politiska styrningen för att prioritera och styra resurser och aktiviteter som skapar högsta möjliga mervärde för medborgarna. Av kommunens fyra övergripande mål är de första tre relevanta för mobilitetsstrategin.

- Attraktiva livsmiljöer i hela Vellinge – Mobilitetsstrategin omfattar hela kommunen och de strategiska satsningarna syftar till en förbättrad mobilitet som bidrar till attraktiva livsmiljöer.
- Bästa möjliga medborgarnytta – Mobilitetsstrategin ska från ett mobilitets- och trafikperspektiv bidra till en skola och näringslivsklimat i toppklass genom bra skolvägar och effektiva transportleder.
- Sund och hållbar tillväxt – Strategins fokusområden utgår från hållbarhet och syftar till hållbara transporter.
- Maximera värdet för skattepengarna.

Översiktsplan 2010 och lokala miljömål

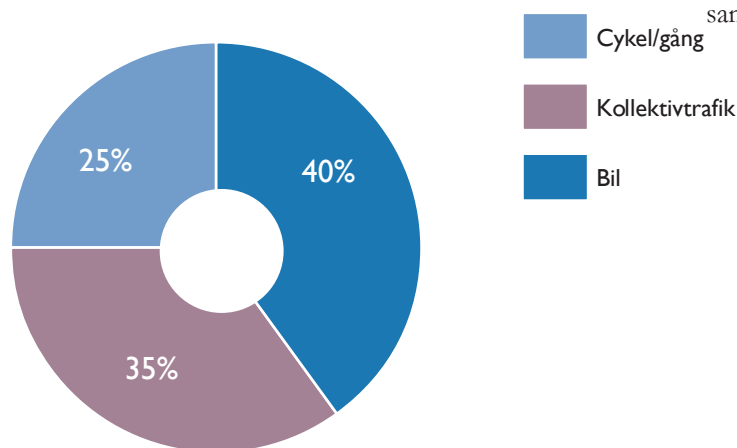
Bland utgångspunkterna för Översiktsplan 2010 är frågor kopplat till invånarna och näringslivets mobilitet mycket centrala. Det handlar om begränsad framkomlighet på de stora vägarna, miljöpåverkan på grund av ökad trafik, rörlighet för gående och cyklister, behov att öka kollektiva resor och de satsningar som behövs inom kollektivtrafik och samåkning. Enligt de lokala miljömålen för en god bebyggd miljö ska kommunen främja en god och långsiktigt hållbar livsmiljö med god byggnadskultur och god boendemiljö, ett sunt, tillgängligt och resurssnålt byggande, en långsiktigt god hushållning med resurser, en lämplig användning och utveckling av mark och vatten samt vård och utveckling av natur- och kulturområden.

I Översiktsplan 2010 finns ett kapitel om hållbara kommunikationer med mål och riktlinjer för att förbättra beskriven problembild. Bland dessa finns infrastrukturåtgärder, trafikering av kollektivtrafik, utformning av bytespunkter, miljöförbättring och attraktivitetshöjande insatser för gatumiljön. Det har även identifierats ett behov i Översiktsplan 2010 och i åtgärdsplanen för att nå de lokala miljömålen av att utreda och lägga fast en strategi för framtida hållbart resande i kommunen. Den skulle redovisa vilka alternativ som finns och vilka åtgärder som behöver prioriteras och genomföras för att dämpa bilanvändningen och öka kollektivresandet.

Övergången till utvidgad kollektivtrafik måste ske i en väl avvägd avvägning av den framtida tekniska mognadsgraden hos kollektivtrafiken och energisnåla bilar.

Region Skånes resandemål

I den regionala trafikinfrastrukturstrategin från Region Skåne finns mål uppställda för hur de vill att framtidens resor ska ske. Region Skånes målbild är att resandet kraftigt ska öka med kollektivtrafik samtidigt som andelen som åker bil minskar. Andelen som går eller cyklar ska även den öka på bekostnad av bilresor. Region Skånes verktyg för att nå resandemålen är den regionala trafikförsörjningsplanen och hur de regionala medlen för satsningar på infrastruktur ska fördelas. Av dessa finns tydliga satsningar på ny form av förändrad trafikering av linje 100 mellan Malmö och Falsterbo samt infrastrukturåtgärder kopplat till det. I övrigt arbetar Region Skåne med samverkansprojekt/-nätverk, cykelbokslut och utbildning inom hållbart resande och mobility management.



Figur 1. Resandefördelning 2030 enligt Region Skåne

Strukturplan MalmöLundRegionen

Under 2016 beslutade kommunerna i MalmöLundregionen om en gemensam strukturplan som innebär att delregionen år 2035 ska vara motorn mitt i Nordeuropa och en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö. Målet om hållbar och sammankopplad storstadsregion är av betydelse för den här mobilitetsstrategin och har som delmål att utveckling ska ske med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk, med en tät struktur beroende av platsens förutsättningar och som en stärkt cykelregion. Det innebär att bebyggelseutveckling prioriteras till kollektivtrafiknära lägen och att i de lägena bör vara en tätare struktur, att verka för högklassig kollektivtrafik och att den ska gå i takt med utbyggnad av bostads- och verksamhets-områden. Dessutom läggs vikt vid regionalt supercykelvägnät och att orter ska bindas samman med cykelvägnät med hög kvalitet.

Makrotrender

Människors resor påverkar stort av vad som sker runt omkring oss i samhället. Denna del ger därför en sammanfattning av vissa makrotrender som sker i samhället i stort och kan sätta människors mobilitet i perspektiv.

Urbanisering och tillväxttakt

Fler bor i städer än på landsbygd vilket är en utveckling som tenderar att fortsätta. Vellinges tätorter och grannstäderna i regionen växer allt mer och i täta strukturer där många funktioner och människor ska få plats. Det sydvästra hörnet är Skånes mest tätbefolkade del och mycket attraktivt genom de goda kommunikationerna som möjliggör att bo på en plats och arbeta på en helt annan. Utmaning finns i att skapa städer, tätorter och byar med goda livsbetingelser för fler, både numerärt och för olika grupper i samhället samt att arbeta med sydvästra Skånes flerkärnighet.

Hälsa

Vi lever i genomsnitt allt längre vilket ställer högre krav på att skapa offentliga miljöer med god tillgänglighet. Fysisk inaktivitet är en stor utmaning i dagens samhälle och barn och ungdomars rörelsemönster är allt mer begränsat. Studier visar på vikten av aktiv rörelse för ett liv med god levnadsstandard, utan övervikt och fetma. Nationellt har andelen överviktiga (BMI > 30) ökat från 11% till 14% mellan året 2004 och 2015. Det finns en utmaning att få fler att välja fysiska aktiviteter i vardagen samt att stärka barns och ungdomars egenmakt och hälsa. Hälsospekter relaterat till transporter uppmärksammas även allt mer och ett viktigt nationellt transportpolitiskt mål är att transportsystemet ska bidra till ökad folkhälsa. Forskning visar även på att vuxna bör röra på sig aktivt minst 30 minuter dagligen, detta för att minska riskerna för hjärt- och kärlsjukdomar och fetma samt för att stimulera muskler

och förstärka immunsystemet. Genom vardagsresor kan hela eller åtminstone en del av den dagliga aktiva rörelsen uppnås om resan görs som fotgängare, cyklist eller med kollektivtrafik. För att barn och unga till större grad ska cykla eller gå behövs säkra och trygga skolvägar.

Miljö

Många människors miljö påverkas av trafiken i form av buller och avgasemissioner. Partiklar, såsom PM10, föroreningar i form av koldioxid och kväveoxider är några av trafikens mest allvarliga hälso- och miljöproblem. Utsläpp av dessa leder till global uppvärmning och effekterna på jordens klimat kan bli långtgående. Buller från vägar och järnvägar förorsakar negativa hälsoeffekter lokalt. Långvarig bullerexponering kan leda till ökad stress som medför förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar.

Digitalisering, automatisering och delningsekonomi

Den digitala utvecklingen och framsteg inom nya tekniker håller på att omdefiniera både inställningar och förutsättningar för transporter. Ny teknik och nya tjänster kommer troligtvis i framtiden påverka privat bilägande, resursutnyttjande och markutnyttjande i städerna. Exempel på detta är självkörande bilar och delningstjänster med exempelvis bilpooler. Det kan diskuteras om teknikutvecklingen med delningsekonomi kommer att gå så långt att framtidens generationer kanske inte vill eller behöver egna bilar samt om det kommer finnas en skillnad mellan kollektiva och individuella transporttjänster.

Nuläge

För att förstå nuläget och de utmaningar som kommunen har, sammanfattar denna del hur Vellingeborna reser idag och vilka förutsättningar de har. Beskrivningen är gjord utifrån befintliga undersökningar och sammanställningar, som 2013 års resvaneundersökning, skol-resvaneundersökningar, trygghetsvandringar, stadsmiljöprogram, översiktsplaner och trafiksäkerhetsprogram.

Vellingebornas resvanor

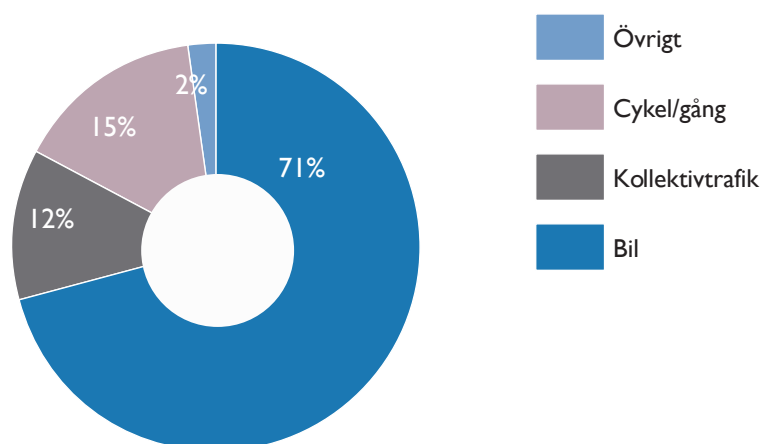
Resmönstren i Vellinge kommun är starkt påverkade av en utpendling till omkringliggande städer, med Malmö som främsta målet för arbete och skola. Drygt hälften av alla förvärvsarbetare över 16 år pendlar ut från kommunen, dock ökar både andelen och antalet inpendlare mest. Färdmedelsfördelningen över transportsätt visar att bil är vanligast, ca 70% av resorna genomförs med bil. Bilen är vanligt förekommande för både män och kvinnor, för alla reslängder samt för alla typer av ärende. Undantag är korta resor inom tätort och till skola, där gång/cykel respektive kollektivtrafik är vanligast. Skolbarnens färdmedelsval i kommunen är beroende av skolans läge och upptagningsområde, där skolbarn i Skanör i större utsträckning cyklar och går till skolan än de som går i Vellinge och Västra Ingelstad. Det är även betydligt fler barn och unga som åker bil eller buss till fritidsaktiviteter.

Geografi och ortsuppbyggnad

Kommunens geografi och uppbyggnad med mål och stråk ger förutsättningar för behovet att resa. Vellinge kommun karaktäriseras av en flerkärnig ortstruktur där respektive ort har olika utformning. De flesta målpunkterna finns i respektive tätort, där de större tätorterna har de flesta funktioner som behövs i vardagen. Vellinge som centralort har vissa målpunkter som inte finns i de andra, till exempel kommunhus, badhus och kulturskola. Rekreativa målpunkter finns främst på Falsterbonäset. Stråken i kommunen är starkast i nord-sydlig riktning och betydligt svagare kopplingar i tvärgående riktning. Inom tätorterna finns lokala stråk som leder in i till orterna, handelsstråk samt för cykel- och gångtrafik.

Tillgänglighet

Tillgänglighet beskriver de fysiska ramarna för hur mobilitet och om man har tillgång till olika trafikalternativ. I tätorterna har de flesta rimliga avstånd till en busshållplats eller station. Rängs sand, Gessie Villastad, södra Höllviken, södra Ljunghusen och östra Vellinge är undantag. Skillnaden i tid mellan bil och kollektivtrafik är i stora delar av kommunen rimlig och tar inte mer än dubbla tiden till potentiella arbetsplatser i Malmö och till Sundsgymnasiet



Figur 2. Resandefördelning Vellinge kommun 2013

i Vellinge. Till potentiella arbetsplatser i norra Lund eller från Rängs sand generellt är det betydligt sämre och tar mer än dubbla tiden. I den fysiska miljön finns barriärer som påverkar tillgängligheten för olika trafikslag. Gående och cyklister påverkas till exempel av barriäreffekter av stora vägar och fysiska hinder som ofullständiga cykelstråk. Bilister och i viss mån cyklister påverkas av trängsel, parkeringsavgifter och mängden parkeringsplatser.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet handlar om den faktiska risken för olyckor och vilka miljöer som är mindre säkra. Det berör främst gående och cyklister som kan skada sig allvarligt och påverkar viljan att röra sig till fots eller cykel. De vanligaste olyckorna är lindriga och sker på de större vägarna, ofta vid korsningar. Kommunens invånare har främst synpunkter på höga hastigheter och att det behövs säkra skolvägar, gärna i form av farthinder vid skolorna och förskolorna. Barn/unga och äldre är två särskilt intressanta grupper ur ett trafiksäkerhetsperspektiv på grund av att de är mest utsatta för singelolyckor. De äldre är överrepresenterade i olyckor kopplade till gångtrafik och skadar sig ofta betydligt allvarligare än andra grupper. Till exempel är halkolyckor vanliga hos äldre. Barn och unga är mest utsatta för olyckor på cykel och moped. Kommunens barn och unga anser att biltrafiken skapar en farlig trafikmiljö, där höga hastigheter, brist på cykelbanor och dålig sikt är bidragande orsaker.

Trygghet

Trygghet och att vara rädd för att utsättas för ett brott eller skada är en viktig aspekt för människors mobilitet och uttrycker sig mycket olika mellan olika personer. Rädsla och trygghet är till skillnad från trafiksäkerhet en känsla och upplevelse av en plats. I Vellinge kommun har kommuninvånare under olika trygghetsvanringar haft synpunkter som handlar om begränsad sikt, brist eller dåligt anpassad belysning, bristfällig kvalitet i infrastrukturen samt ödsliga områden utan sociala ögon. Barn och unga upplever överlag något mer rädsla om de går eller cyklar till skolan jämfört med bil och buss. Till fritidsaktiviteter är en något större andel rädda att gå eller cykla.

Trafikarbete

Mängden fordon och trafikanter som rör sig ger indikatorer på hur väl framkomligheten är på vägarna. Under morgonens maxtimme finns ett framkomlighetsproblem med sänkta hastigheter på vägarna in mot Malmö, framförallt i anslutningspunkten mellan E6 och väg 100 där trafikmängderna nästan fördubblas. På eftermiddagen sker trafiken mer utspritt men det är fortsatt stora mängder. På morgonbussarna mot Malmö i stråket från Falsterbonäset märks även där en hög belastning med fulla bussar och extrainsatta avgångar. I tätorterna är inte framkomlighetsproblemet lika påfallande utan sker ofta i anslutning till platser som är flaskhalsar och vid speciella händelser.

En utförlig redogörelse finns i bilaga 1, där allt aktuellt material sammanställts.

Vellingebornas resor 2030

Den övergripande målsättningen är att resorna i Vellinge kommun ska bli mer hållbara och bestå av en större andel som går, cyklar eller åker kollektivt (kollektivtrafik och samåkning). Det innebär att motsvara dagens behov utan att försämra för framtida generationer. Det ska finnas möjlighet till god rörelsefrihet och framkomlighet med en större befolkning.

Problembild

Vellinge kommun är genom sin flerkärniga geografi och tradition mycket starkt bilberoende. Bilägandet ger en fri mobilitet med skapar problem genom trängsel och negativ miljöpåverkan som avgaser, buller och dålig folkhälsa. Det finns redan framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem som förväntas bli värre i och med att kommunen växer.

Målsättning

Målsättning är att genom genomtänkt samhällsplanering och hela-resan-perspektiv skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och för att stärka den aktiva mobiliteten. Det handlar om att lägga grunden för förändrade resvanor och ge förutsättningar till hållbara alternativ. Samhällsplaneringen ska även uppmuntra till att alla barn ska kunna gå eller cykla till skolan.

Till år 2030 finns två mätbara mål

1. Andelen som reser kollektivt (kollektivtrafik och samåkning), går och cyklar tillsammans ska motsvara 35% av färdmedelsfördelningen.
2. Inga skolbarn ska uppleva rädsla vid skolmiljön eller fritidsaktiviteter.

Fokusområden

För att nå inriktningen om förändrade resvanor har kommunen tagit fram prioriterade arbetssätt inom samhällsplanering, beteende, infrastruktur, ny teknik och regional samverkan. Dessa är kommunövergripande och ska tillsammans bidra till måluppfyllelse om förändrad färdmedelsfördelning.

Samhällsplanering

I och mellan tätorterna sker den stora delen av alla rörelser, de vanliga vardagsresorna som till mataffären och till fritidsaktiviteterna. Det sätter krav på att det är enkelt att ta sig runt mellan målpunkter och att kommunen för en aktiv samhällsplanering som främjar detta. Hållbarhetsas-

→ Tillgänglighet till kollektivtrafik

Det ska vara ett lätt val att välja kollektivtrafiken som transportmedel utmed de starka kollektivtrafikstråken. Kollektivtrafikstråken ska därför upplevas som strukturbildande med hållplatslägen som främjar intermodalitet och underlättar arbetspendling och ökar attraktiviteten att pendla med kollektivtrafik. Det innebär att hållplatserna/stationerna behöver vara trevliga platser att vistas på med rätt service och med säkra möjligheter för parkering av cykel och bil. Till exempel ska man som pendlare inte behöva oroa sig över att det inte finns plats för sin bil eller att ens cykel riskerar att bli stulen. Ett verktyg i detta är att vid utformning eller ombyggnad tänka alla trafikslag och att det går att nå på ett smidigt sätt samt att prioritera rätt mängd parkeringsplatser, trygghetsskapande utformning och lämplig service.

pekten på tätortsnivå är att det kan bli enklare att använda kollektivtrafik med ett hela-resantänk. Tätorterna ska även vara anpassade för cyklister och gående lika väl som bilister.

→ Fordon i tätortsmiljö

Ambitionen är att minska påverkan av tunga fordon i tätortsmiljö genom samarbete med centrumföreningarna och innovativa lösningar i plan- och byggskede. Många och stora fordon som leveranser och avfallsbilar ger sämre framkomlighet i framförallt lokalgatunätet och vid centrumen. Det finns en potential att genom att arbeta mer med centrumföreningarna för samordning om när och hur olika verksamheter får leveranser.

Beteende

För att nå en målsättning om mer hållbara resor i kommunen behövs ett tydligare arbetssätt med individens inställning till hur man och varför man behöver resa. Kommunen kan som aktör påverka värderingar och attityder med så kallade mobility management-åtgärder, där syftet är att

→ Barn och unga

En beteendeförändring i en större skala börjar hos barnen, där de får med sig goda resvanor och kan inspirera sina föräldrar. Skolan som organisation har tillsammans med föräldrarna ett viktigt ansvar, till exempel genom utbildning, dialog med föräldrarna och organisera gåtåg/cykelåtgång. Prioritet är även fysiska åtgärder som lugnar trafikbeteende vid skolorna och de större fritidsanläggningarnas angoringspunkter. Det kan minska oro hos föräldrar och bidra till att fler barn får möjlighet att gå/cykla till skolan.

→ Riktade kampanjer

För att ta till vara på tillfällena vid större infrastruktursatsningar, förtätningar och ändrad trafikering bör mobility management implementeras i hela samhällsbyggnadsprocessen. Det handlar om intern kunskapspridning, återkommande kampanjer till invånarna, ta hänsyn till byggskede redan i planskede och budgetera för åtgärder vid genomförande. I samband med större ombyggnader av den offentliga miljön är det lämpligt att arbeta med riktade kampanjer då människor både är villiga att ändra resvanor och kan få en större förståelse med rätt information. Riktade kampanjer är även lämpliga för att uppmärksamma en förändring eller uppmuntra ett beteende. Det kan handla om samlad information från flera aktörer på plats (till exempel polis, Skånetrafiken), goodiebags och säsonganpassade kampanjer (reflexer).

Infrastruktur

Infrastrukturen är själva grundförutsättningen till att skapa möjlighet för mobilitet och ett fysiskt verktyg för kommunen. Kommunen vill skapa effektivitet och en optimerad användning av väginfrastrukturen. Det handlar

→ Säkerställa plats

Kommunens översiktsplan har en tydlig inriktning att säkerställa korridorer för plats för ny infrastruktur. Flera tänkta åtgärder ligger långt fram i framtiden men om de inte tas med i planering idag riskerar de att omöjliggöras i framtiden. Det berör ytor för framtida kollektivtrafiklösningar i form av spår samt helt nya vägar och utbyggnad av befintliga.

genom morötter uppmärksamma beteende och inspirera till nya. Förhoppningen är att skapa en större medvetenhet hos individen och att se sina resor i ett större perspektiv. I ett större samhällsperspektiv finns folkhälsovinster på att människor förändrar sin inställning till resande.

→ Kommunen som föregångare

Kommunens verksamhet ska föregå med ett gott exempel för invånare och företagare. Det handlar både om flexibilitet i var man arbetar och att det finns hållbara alternativ för tjänsteresor. För att påverka trängslen i kollektivtrafiken kan även kommunen arbeta med en fördjupad dialog mellan Sundsgymnasiet och Skånetrafiken. Gymnasieskolans terminer och veckoscheman har en stor påverkan på antalet bussresenärer och om kollektivtrafikens operatörer känner till dessa kan bussutbudet anpassas. Exempelvis kan vinter- och sommartidtabellerna anpassas till terminens start och slut.

→ Behov att resa

Behovet att resa och träffas kan utmanas genom multifunktionalitet, där kommunen kan underlätta för individer och företag att minska och förändra sina resbehov. Kommunen kan exempelvis arbeta med lösningar där barn och ungdomar inte behöver resa hem mellan skola och fritidsaktivitet, till exempel med plats för läxor och mellanmål. Kommunen kan även genom flexibla offentliga lokaler och vid markanvisning förespråka lösningar med kontorshotell och företagshubbar i samband med andra verksamheter. Kommunen kan även hjälpa företag med bland annat resplanering inom uppdraget för klimat- och energirådgivning. Det blir en bättre framkomlighet under maxtimmarna om fler reser andra tider.

därför om att främja framkomlighet genom samordning och säkerställa att det finns plats om nya lösningar behövs. Hållbarhetsaspekten är att ha en långsiktighet och arbeta för god framkomlighet.

→ Samordning olika huvudmän

Kommunen har en viktig roll i att samordna och informera om olika huvudmän för att bidra till en helhet i väginfrastrukturen. Infrastrukturens olika standarder och åtgärder beror till stor del på vem som är väghållare, vilket invånarnas rörelsemönster inte tar hänsyn till. Finansiering av åtgärder i väginfrastrukturnätet är också beroende på vilken huvudman det är och kommunens uppgift blir därmed att framföra brister och behov till rätt huvudman.

Regional samverkan

Vellinge kommun är som en typisk pendlarkommun mycket beroende av den regionala samverkan och den regionala kollektivtrafiken. Verktöget är att föra en god omvärldsbevakning av vad som planeras i

→ Omvärldsbevakning

Kommunen ska genom den regionala samverkan följa med i grannkommunernas strategiska planering som kan påverka Vellingebornas resor. Det handlar om att förstå hur andra kommuners strategier kan påverka och hur de besluten kan skapa behov och konsekvenser i kommunen. Ett av kommunens viktigaste forum är Malmö-Lundregionen, som är ett samarbete mellan kommunerna i sydvästra Skåne. Exempel på omvärldssamverkan och dialog är tidigare diskussioner om spår mellan Malmö och Falsterbonäset och det är en fråga som fortsättningsvis är intressant att bevaka i Malmös översiktliga planering.

Ny teknik

I och med ny teknik och en kraftig digitalisering kan kommunen tillsammans med lokala näringslivet påverka resvanor och bränsleval. Det finns stora möjligheter kring kombinerad mobilitet där människors resor förenklas. Det kan göras genom digital teknik mellan olika tjänster eller

→ Delningstjänster

Kommunen ska använda markanvisning för att främja fler digitala delningstjänster och motivera att fler exploaterer erbjuder till exempel pooltjänster, samåkning och hemleveranser. Ett av kommunens utvärderingskriterier vid markanvisning är hållbarhet, där digitala delningstjänster ofta finns med som lösningar. Kommunen ska även aktivt arbeta med lösningar som främjar sammankoppling mellan olika tjänster för att förenkla för individen. Det kan handla om att välja lösningar där invånarna till exempel kan använda samma kort till bussen som att låsa in sin cykel.

grannkommunerna samt Region Skåne/Skånetrafiken. I och med en regional samverkan finns potential att påverka hur kommunens utpendling sker och bidra till bättre luftkvalitet i andra städer.

→ Trafikering av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens alla linjer bör vara utformat på ett sätt som gör att så många som möjligt har tillgång och på ett smidigt sätt kan ta sig dit man vill. Kommunen påverkar kollektivtrafikens trafikering och utbud genom dialog med Region Skåne och Skånetrafiken. Kommunen ska vara aktiv för att utreda och diskutera nya linjedragningar och transportsätt inom och utanför kommunen.

att utnyttja näringslivets innovationsförmåga. Det handlar om att arbeta med funktioner som tillgodoser individens behov i den delade världen och är en väg till hållbarhet genom smartare och renare resor.

→ Lokala lösningar

Genom ny teknik och mer miljövänliga bränslen kan resor med bil bli både renare och tystare. Det kan framförallt göras vid kommunala exploateringar, markanvisningar och omgestaltningar av offentlig plats. Det pågår en utbyggnad av laddinfrastruktur till elfordon men kommunen behöver även vara öppen för nya lokala lösningar som kan utvecklas i framtiden. Till exempel finns en entreprenöranda i kommunen där kommunen som aktör kan vara sammankopplande mellan företagare som har innovativa lokala lösningar.

Fortsatt arbete

Ansvar och åtgärdsplanering

Det fortsatta arbetet sker inom respektive nämnd. Nämnderna ansvarar för att ta fram en åtgärdsplan för de områden som ligger inom respektive nämnds uppdrag och får själva definiera vilka åtgärder de ska genomföra. Av åtgärdsplanerna ska det framgå en tidplan och finansiering.

Fokusområde	Huvudansvar	Delansvar
Samhällsplanering		
Fordon i tätortsmiljö	NGM	
Tillgänglighet till kollektivtrafik	KS	
Kopplingar, cykel	NGM (analys, genomförande)	KS (dialog Region Skåne)
Beteende		
Barn och unga	UN (utbildning, dialog, information)	NGM (trafikmiljöer)
Riktade kampanjer	KS (planeringsfas)	NGM (genomförande)
Behov att resa	KS (markanvisning, resrådgivning from 2019)	NGM (fritidslokaler) MBN (resrådgivning tom 2018)
Kommunen som föregångare	KS	
Infrastruktur		
Säkra plats	KS	
Samordning huvudmän	KS (Trafikverket)	NGM (vägföreningar)
Ny teknik		
Främja delningstjänster	KS (övergripande inriktning)	MBN (rådgivande om lösningar)
Möjliggöra lokala lösningar	KS (planeringsfas, samverkan)	NGM (genomförande)
Regional samverkan		
Omvärldsbevakning	KS	
Kollektivtrafikering	NGM	

Medfinansiering

Det finns flera möjligheter till medfinansiering med statliga medel för kommunala åtgärder som beror på statliga satsningar. Statlig medfinansiering kan i regel inte kombineras utan kräver delfinansiering av kommunen i form av investering eller arbetstid.

- Energi- och klimatrådgivning – medfinansiering av tjänst från Energimyndigheten.
- Regional transportinfrastrukturplan – medfinansiering upp till 50% för kollektivtrafikåtgärder, regionala cykelvägar och trafiksäkerhetsåtgärder. Söks hos Skånetrafiken för åtgärder som görs kommande år.
- Stadsmiljöavtal – medfinansiering upp till 50% för åtgärder kopplat till kollektivtrafik, cykel samt testa nya lösningar. En ansökning per år hos Trafikverket till 2028, gäller endast anläggning och kräver motprestationer.
- Klimatklivet – medfinansiering för åtgärder som minskar klimatpåverkan. Söks hos Naturvårdsverket och kräver uträkning av minskade koldioxidutsläpp.

