

# MOBILITETSPLAN FÖR SKÅNE



### **Projektansvarig:**

Therese Andersson, Region Skåne

### **Projektgrupp:**

Boel Kjellsdotter, Jonas Hedlund, Johan Raustorp, Magdalena Nilsson, Kajsa Svensson, Emelie Petersson och Anna Liljehov, Region Skåne

### **Referenspersoner:**

Britt Karlsson Green, Ola Solér, Sofie Norrby, Emma Morin, Peter Groth och Wilhelm Ast, Region Skåne

*Mobilitetsplan för Skåne* var på remiss mellan juni och september 2016 till Skånes kommuner, universitet, näringsliv, ideella föreningar och grannregioner.

[www.skane.se/hallbartresande](http://www.skane.se/hallbartresande)

**Layout:** Kreation Reklambyrå 17-0113

**Foto:** Roger Nellsjö (omslag, sid 6 och 19), Jonas Lövendahl (sid 9, 17, 22 och 32), Region Skåne © Anders Tukler (sid 12), skane.com © Studio e (sid 14), Region Skåne © Bengt Flemark (sid 24), Jonas Hedlund (sid 34), Region Skåne © Malin Lauterbach (sid 36)

**Utgiven av:** Region Skåne 2017



[skane2030.se](http://skane2030.se)

# Förord

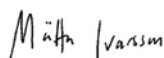
---

I det öppna Skåne mår såväl skåningen som platsen bra, som det formuleras i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030*. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar. För att utveckla ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart Skåne med god tillgänglighet till arbete, fritidsaktiviteter, service, natur, rekreation, handel, familj och vänner behövs ett utvecklat hållbart transportsystem. Behovet av utbyggd infrastruktur är stort. Men det är inte den enda lösningen, insatser krävs för att fler resor ska ske på ett miljöanpassat, effektivt och trafiksäkert sätt. Då ges förutsättningar för Skåne att bli än mer attraktivt och levande.

Den växande befolkningen i Skåne skapar ett ökat tryck på transportsystemet. För att hantera detta räcker inte ett brett utbud av kollektivtrafik, bil- och cykelvägar utan fler måste upptäcka och välja de hållbara alternativ som finns tillgängliga. Det krävs även informationsinsatser, marknadsföring och kampanjer, kort sagt påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändringar. Genom att uppmuntra till hållbara resvanor hos skåningarna kan den befintliga infrastrukturen också nyttjas så effektivt som möjligt. Detta spar kostnader.

I *Mobilitetsplan för Skåne* vill Region Skåne lyfta åtgärder för att påverka attityder och beteenden med syfte att förändra res- och transportval för en omställning till ett hållbart transportsystem. Genom att synliggöra nya resmöjligheter och ompröva invanda resebeteenden hos individer, organisationer och företag kan efterfrågan på hållbara trafiklösningar öka. Samhällsvinsterna med ett förändrat resande, enligt de uppsatta färdmedelsmålen för denna plan, uppskattas till drygt fyra miljarder kronor årligen, till följd av förbättrad folkhälsa.

I omställningen mot ett hållbart transportsystem ska Skåne ligga i framkant, driva utvecklingen och utmana normer. Med *Mobilitetsplan för Skåne* är Skåne först i Sverige med en regional mobilitetsplan. Det finns stor erfarenhet på både kommunal och regional nivå i Skåne av att arbeta med hållbart resande. Detta behöver växlas upp med delvis nya processer och former för dialog och samarbete, men främst måste det befintliga arbetet stärkas och erfarenheter delas och spridas. Vägen mot ett hållbart transportsystem kräver innovation och agerande nu. I Skåne ska arbetet fortsätta målmedvetet för att fler ska gå, cykla och resa med kollektivtrafik, vilket bidrar till förbättrad folkhälsa, hållbar stadsutveckling och livskvalitet i världsklass.



**Mätta Ivarsson**

*Ordförande*

*Regionala utvecklingsnämnden*



# Innehåll

---

Varför en mobilitetsplan? .....	7
Mål och möjligheter .....	13
Verktyg för ökat hållbart resande .....	21
Samverkansområden .....	25
Hållbart resande till och från arbete och studier.....	28
Hållbart resande under arbetstid.....	29
Hållbart resande på fritiden.....	30
Hållbart resande för barn och unga .....	31
Genomförande .....	33
Referenser och vidare läsning .....	37



CYKELGARAGET  
[www.trelleborg.se/cykelgaraget](http://www.trelleborg.se/cykelgaraget)

IN



# Varför en mobilitetsplan?

Genom fysisk planering, effektiv och attraktiv kollektivtrafik samt mobilitetstjänster skapas förutsättningar att resa hållbart. Men goda förutsättningar räcker inte. För att få fler att upptäcka och välja de hållbara alternativ som finns och kontinuerligt utvecklas, behövs även påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändring.

Möten mellan människor är grundläggande för så väl individuell frihet, god hälsa och livskvalitet som för regional utveckling och Skånes attraktivitet. En förutsättning för dessa möten är att det finns lämplig infrastruktur som den enskilde kan välja mellan.

När ett transportsystem fungerar som bäst skapas inte bara god tillgänglighet för resenären, rörligheten sker också utan att skapa trängsel, utsläpp, buller eller bidra till trafikolyckor. Att synliggöra det utbud av hållbara resealternativ som finns i transportsystemet och genom att uppmuntra till användning av dessa, kan tillgängligheten för den enskilde öka, utan att samtidigt trafikens negativa sidoeffekter ökar. Det ger vinster för den enskilde såväl som för den regionala utvecklingen och bidrar till att skapa ett mer hållbart samhälle i stort.

## Utbud och efterfrågan

Hållbara resealternativ är de som ligger i linje med miljömässig, social och ekonomisk hållbar utveckling. Det innebär att fler går, cyklar och åker med kollektivtrafik, men också att fossilfria drivmedel och elfordon

används. För att öka andelen hållbart resande i Skåne är det viktigt att satsa både på ett brett utbud av hållbara resealternativ, men också att påverka efterfrågan och användningen av dessa som figur 1 visar. Utbudet består i huvudsak av infrastruktur och kollektivtrafik. Den långsiktiga utvecklingen av infrastrukturen och kollektivtrafiken i Skåne hanteras i olika regionala planer och program som exempelvis *Regionala transportinfrastrukturplanen* och *Trafikförsörjningsprogrammet*. Utbudet av hållbara resealternativ innefattar också mobilitetstjänster och fysiska förutsättningar som cykelparkeringar, bilpooler, tillgänglighet till fossilfria drivmedel, laddinfrastruktur, taxi och e-tjänster. Även intelligenta trafiksystem, ITS, och framtida teknik är viktig för att bättre nyttja den befintliga infrastrukturen. Påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändring kan handla om informationsinsatser, marknadsföring och kampanjer.

Även samhällsplanering och den byggda miljön har betydelse. Genom förtätning kan närheten öka till arbetsplatser och service. Utformningen av stadsmiljöer påverkar också vilket färdmedel som uppfattas



**Figur 1.** Att arbeta för ökat hållbart resande handlar om att utveckla och påverka både utbud och efterfrågan av hållbara resealternativ. Hållbara resealternativ skapas genom fysisk planering, utvecklingen av kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster. Att fler reser hållbart ger också andra förutsättningar för den fysiska planeringen. Exempelvis kan ökad cykling minska behovet av kapacitetshöjning på bilvägnätet.

som mest attraktivt. Planering av infrastruktur och bebyggelsestruktur påverkar i hög grad möjligheten att skapa rörelsefrihet för alla oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller ekonomisk status. God tillgänglighet till gång- och cykelstråk påverkar inte bara människors rörelsefrihet, utan kan också underlätta människors vardag, fritidsliv och skapa möten mellan människor.

*Mobilitetsplan för Skåne* har tagits fram för att vara en regional plattform som stärker sambandet mellan utbud av hållbara alternativ för resor och åtgärder kring efterfrågan och användningen av dem. Detta för att skapa ett mer resurseffektivt och hållbart transportsystem där den befintliga infrastrukturen används på bästa sätt. För att lyckas i arbetet är samverkan inom och mellan relevanta aktörer centralt. Resval påverkas inte enbart av fysiska förutsättningar eller förändrade attityder och beteenden. Styrmedel och incitament som skatter, subventioner, lagar och regler är andra viktiga faktorer. Inom dessa områden har Region Skåne och Skånes kommuner begränsat inflytande. Även intelligenta trafiksystem, ITS, kan ha stor inverkan på resorna. Med nya uppkopplade tjänster kan detta område stå inför stora förändringar.

*Mobilitetsplan för Skåne* ska bidra till att, genom attityd- och beteendepåverkan, öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik. I mobilitetsplanen synliggörs Region Skånes ambition att arbeta strategiskt med dessa frågor och genom samverkan med andra aktörer, framförallt kommunerna, bidra till att nå färdmedelsmålet som fastställdes i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

Fortsatt arbete och genomförande av *Mobilitetsplan för Skåne* innebär att:

- skapa samverkan, utveckla och stärka gemensamma arbetssätt för hållbart resande med relevanta aktörer i Skåne
- skapa en tydligare koppling mellan utbud av transportinfrastruktur och mobilitetstjänster samt användningen av dem
- öka och dela kunskap samt kompetensutveckling inom området
- initiera och samordna konkreta åtgärder och projekt med utgångspunkt från planens samverkansområden
- följa upp processen och resultaten kontinuerligt

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* lyfts speciellt två riktlinjer för framtida investeringar i transportsystemet vilka fördjupas i mobilitetsplanen. Det är ”Effektivare användning av transportsystemet” och ”Utveckla möjligheten till att röra sig till fots”. Den första handlar om att använda infrastrukturen mer resurseffektivt, genom åtgärder för att påverka attityder och beteenden med syfte att förändra res- och transportval. Riktlinjen ”Utveckla möjligheten till att röra sig till fots” handlar om att nästan alla resor börjar eller slutar med en förflyttning till fots. Genom ökat resande med buss och tåg ökar också gångtrafiken som anslutningsresa. Det finns också potential att öka antalet fotgängare i Skånes orter vilket kan bidra till folkhälsovinster, folkliv och trygghet. Utifrån målet om en förändrad färdmedelsfördelning som presenteras i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, och på sidan 15 i denna plan, ökar gångtrafiken i absoluta tal, men inte procentuellt, eftersom färdmedelsandelsmålet innebär att promenaden till bussen inte räknas som en gångresa utan som en bussresa.

### **Mobilitetsplanen i sitt sammanhang**

Mobilitetsplanen ska ses i ett större sammanhang. Tillsammans med andra regionala planer och strategier som Region Skåne har tagit fram, eller håller på att ta fram, bidrar den till att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030*, vilket figur 2 på nästa uppslag visar. *Mobilitetsplan för Skåne* är ett av flera planer och strategier som rör transportsystemet och som tematiskt fördjupar *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

Dessa planer och strategier bildar tillsammans en helhet som ska verka för ett mer hållbart transportsystem. *Mobilitetsplan för Skåne* är den plan som tydligast beskriver hur påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändringar kan komplettera utbudet av infrastruktur, kollektivtrafik och övriga mobilitetstjänster. Planen visar också hur denna typ av åtgärder stärker nyttan av det utbud av hållbara resealternativ som finns och utvecklas.







## REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



### De fem prioriterade ställningstagandena:

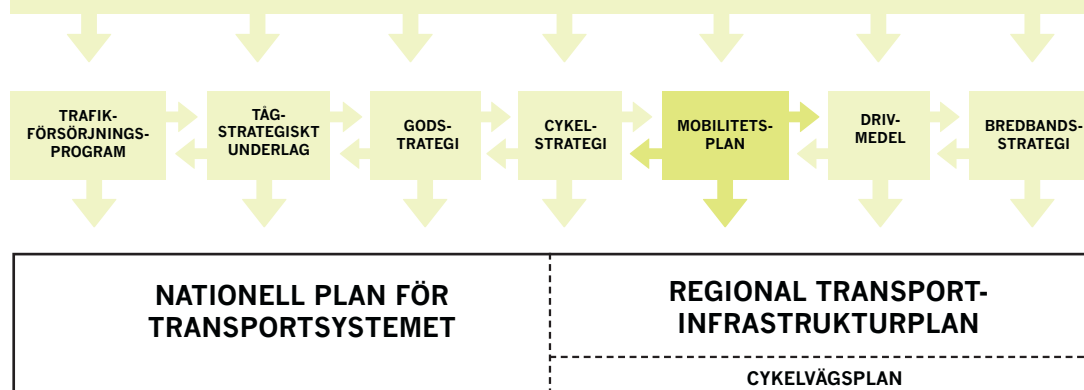
- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska vara globalt attraktivt
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur

### STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

Fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem strategiområden är utpekade för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

### STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050



Figur 2: Figuren visar på hur regionala planer och strategier, som Region Skåne har tagit fram eller som är under framtagande, förhåller sig till varandra beroende på vilken konkretiseringsnivå de har. Målen för runsliga strukturer i den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 konkretiseras i Strategier för Det flerkärniga Skåne. I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 tydliggörs i sin tur vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Innehållet i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 fördjupas i ett antal planer och strategier med olika fokus inom transportsystemet. Mobilitetsplan för Skåne är en av dessa. De parallella planerna och strategierna kommer bland annat att bidra med vilka infrastrukturinvesteringar som Skåne ska prioritera i Nationell plan för transportsystemet och i Regional transportinfrastrukturplan.

**SKÅNES REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGI, DET ÖPPNA SKÅNE 2030:** Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630). En del är att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030* antogs år 2014 och har pekat ut fem prioriterade ställningstaganden som handlar om bland annat att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortsstruktur.

**STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE:** Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne har sedan år 2005 tillsammans med de skånska kommunerna arbetat med *Strukturbild för Skåne*. Inom arbetet har *Strategier för Det flerkärniga Skåne* tagits fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om *Det flerkärniga Skåne*.

**STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050:** Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan. Strategin konkretiseras och fördjupas i dokumenten nedan.

**TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE:** Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Revideras vart fjärde år.

**TÅGSTRATEGISKT UNDERLAG:** Ger förslag på inriktning för den framtida regionala tågtrafiken i form av framför allt trafikupplägg och nya kapacitetsstarkare fordon. Underlaget har ett tydligt utvecklingsperspektiv och ska utgöra stöd för politiska prioriteringar och beslut om satsningar på den regionala tågtrafiken i kommande trafikförsörjningsprogram.

**STRATEGI FÖR DEN HÅLLBARA GODS- OCH LOGISTIKREGIONEN SKÅNE:** Beskriver utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion samt flöden inom, genom och till Skåne. Strategin ger en bild av nuläget och utvecklingen mot en mer hållbar godstrafik. Arbetet pågår, beslut beräknas år 2017.

**CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE:** Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

**MOBILITETSPLAN FÖR SKÅNE:** För att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik samt för att möta den ökande befolkningens resbehov räcker det inte med ny infrastruktur och ökat utbud av kollektivtrafik, det krävs även attityd- och beteendepåverkande åtgärder. En plan för denna typ av åtgärder, och hur de samverkar med fysiska investeringar synliggörs i mobilitetsplanen vilken tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne.

**BREDBANDSSTRATEGI FÖR SKÅNE:** Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång till bredband ur ett samhällsperspektiv samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

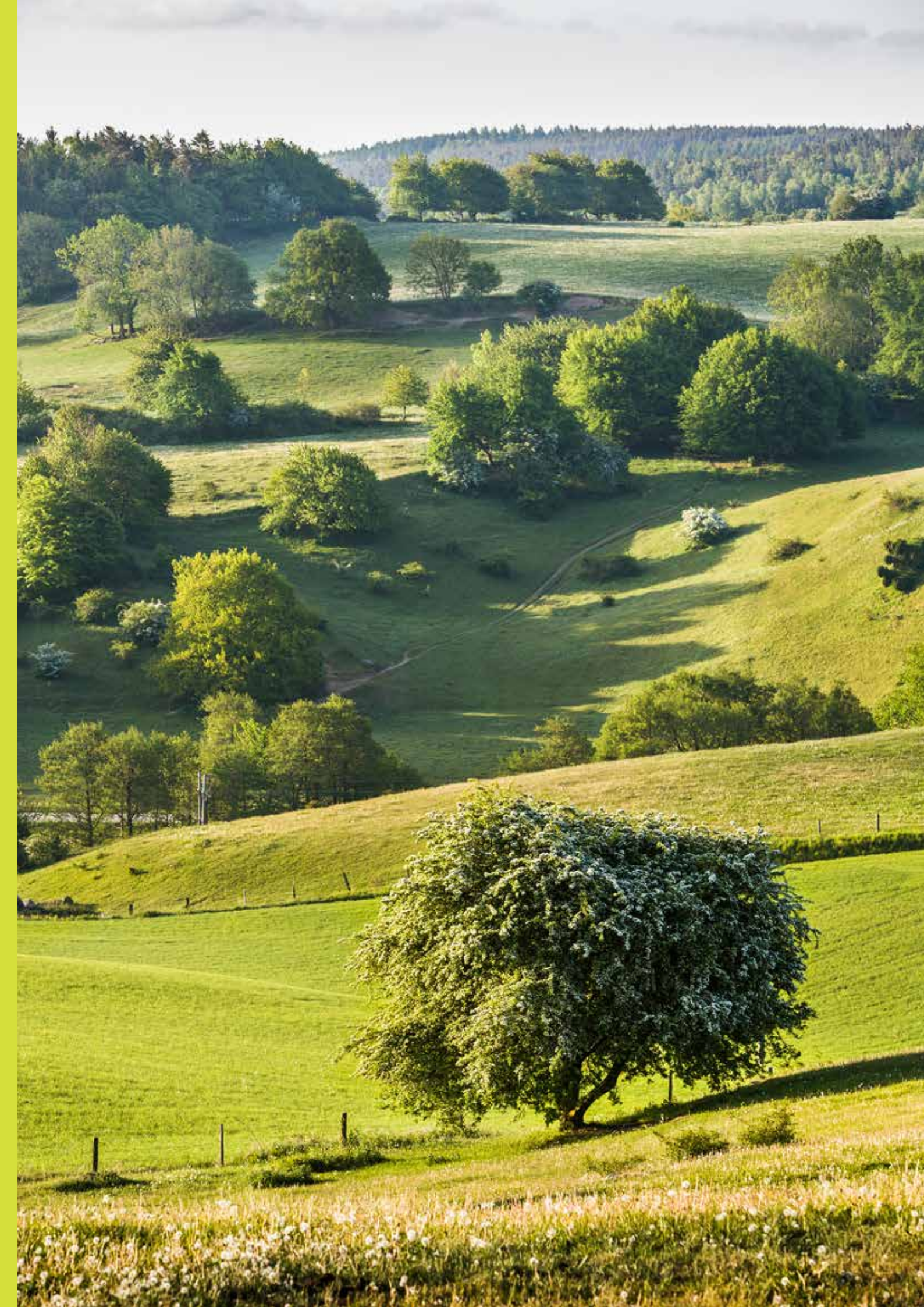
**UNDERLAG FÖR HANDLINGSPLAN FÖR FOSSILFRIA DRIVMEDEL:** Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030. Arbetet pågår.

**NATIONELL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN:** En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Tas fram av Trafikverket, på uppdrag av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

**REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN (RTI-PLAN):** Styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen. Region Skåne upprättar planen på uppdrag av regeringen utifrån en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

**CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE:** I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som avses byggas inom planperioden. Är en fördjupning till RTI-planen.







# Mål och möjligheter

*Framtidens resande kommer till stor del att ske på den infrastruktur som finns idag, men i en värld under ständig förändring kommer efterfrågan på resor och användningen av infrastrukturen år 2030 inte vara densamma som idag. Genom att arbeta för att öka det hållbara resandet finns möjligheten att påverka och styra denna förändring i önskad riktning.*

## Utmaningar och trender

Skåne och världen står inför en rad trender, möjligheter och utmaningar fram till 2030 som är kopplade till transportsystemet. Dessa bör bevakas och tas i beaktande.

**En växande befolkning.** Skånes befolkning förväntas öka från dagens 1,3 miljoner till 1,5 miljoner år 2030. Detta leder i sig till ett ökat tryck på gator, vägar och järnvägar, speciellt i de urbana delarna av Skåne, med trängsel som följd.

**Bostadsbristen ökar i Skåne.** Idag råder brist på bostäder i stora delar av Skåne. För att spara den värdefulla skånska jordbruksmarken och skapa ett mer transporteffektivt samhälle är det centralt att det framtida bostadsbyggandet sker i strategiska lägen. Infrastrukturplanering måste därför samordnas med bebyggelseplaneringen med en helhetssyn avseende trafik-, bebyggelse- och grönstruktur.

**Behov av ökad sysselsättning.** Skåne kan utifrån sin position som en av Sveriges tre storstadsregioner vara en ännu starkare tillväxtmotor för Sverige. Sysselsättningsnivån har sedan år 2002 varit den lägsta i Sverige. Med ett sammanhållet transportsystem och effektivare nyttjande av detta ökar möjligheten att förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

**Bättre utnyttjande av restid.** För att pendlings-tiden skall kunna användas som arbetstid eller tid för återhämtning är det viktigt med en tillförlitlig och komfortabel kollektivtrafik. Restiden kan även användas för fysisk aktivitet om delar av eller hela resan görs till fots eller med cykel.

**Transporternas utsläpp av växthusgaser.** Inrikes transporter i Sverige står för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser och transportsystemet

är i nuläget starkt beroende av fossila drivmedel. De klimatpåverkande utsläpp som transportererna ger upphov till måste på kort sikt minska och på lång sikt upphöra helt.

**Stora skillnader i skåningarnas hälsa.** Nästan 60 procent av de skånska männen och drygt 40 procent av kvinnorna har idag övervikt eller fetma. Stillasittande har en stor roll i detta och genom att uppmuntra fler att gå eller cykla kan folkhälsan förbättras avsevärt. Vägtransporterna ger även utsläpp av partiklar och luftföroreningar som påverkar hälsan, i synnerhet i städerna.

**Ojämnt samhälle.** Satsningar på transportsystemet har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, medan de sociala aspekterna inte tagits i beaktande i samma utsträckning. Idag blir det allt vanligare att diskutera infrastrukturens satsningar som en social investering. Transportsystemet kan både skapa och motverka fysiska och sociala barriärer och bidra till ökad jämställdhet.

**En ökande digitalisering.** Teknikutvecklingen inom transportsektorn går snabbt. Exempelvis kan den ökande e-handeln ge stora förändringar i hur varor köps och transporteras. Ett transportsystem med självkörande fordon ligger sannolikt inom denna plans tidshorisont. Detta påverkar både kollektivtrafiken och bilens roll och attraktivitet. Med förarlösa fordon kommer många transportintensiva näringar, som bud, kollektivtrafik och taxi, att möta personalnedskärningar. Förarlösa taxibilar kan få ett stort genomslag och påverka bilinnehavet.

**Nya styrmedel och lagar för att styra utvecklingen.** Olika typer av regelverk och styrmedel kan påverka och styra utvecklingen mot en mer hållbar transportsektor. Inom detta område sker ständiga förändringar.



## Globala och regionala mål

De negativa miljö- och hälsokonsekvenser som transporterna ger upphov till måste minska. Det finns idag konsensus, från global till lokal nivå om att klimatförändringen är en av vår tids största utmaningar vilket kräver kraftfulla satsningar på alla samhällsnivåer.

### Från global till regional nivå

De av FN satta 17 globala målen och Agenda 2030 för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Flera av dessa globala mål rör transportsektorn.

Parisavtalet är ett globalt klimatavtal från 2015 där länder förbinder sig att begränsa utsläppen av växthusgaser. Målet är att hejda den ökade globala uppvärmningen vid 2 grader Celsius, helst vid 1,5 grader. Sverige har genom EU beslutat att ratificera detta avtal. EU har också beslutat att ha 40 procent lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med 1990.

Initiativet Fossilfritt Sverige är kopplat till en nationell ambition om att nå en fossilbränsleoberoende fordonsflotta till år 2030. Mål för den svenska klimat- och energipolitiken till år 2020 är:

- 40 procent minskning av klimatutsläppen jämfört med år 1990 för de utsläpp som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter
- minst 50 procent förnybar energi
- 20 procent effektivare energianvändning jämfört med år 2008
- minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn

Mål i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* är att sysselsättningen ska bli högre, kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken till år 2030, att skåningarnas hälsa ska förbättras och att skillnaderna mellan olika grupper vad gäller hälsa, utbildning och sysselsättning ska minska. Andra viktiga målsättningar är att Skåne ska nå de nationella miljömålen, bli klimatneutralt och fossilbränslefrött. En bredare beskrivning av de mål från global till regional nivå som påverkar transportsystemet finns i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Inriktningen i *Mobilitetsplan för Skåne* ligger även i linje med de åtgärder som beskrivs i Länsstyrelsen Skånes *Klimat- och energistrategi för Skåne* och i *Skånska åtgärder för att nå miljömålen 2016-2020*.

### Färdmedelsmål för Skåne 2030

Färdmedelsfördelningen för år 2030 och 2050 presenteras i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Den anger en riktning för hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. Idag görs sex av tio personresor i Skåne med bil och cirka en fjärdedel till fots eller med cykel, vilket det vänstra cirkeldiagrammet i figur 3 visar. Även 2030 kommer bilen att vara det dominerande färdslaget, speciellt på landsbygden.

Färdmedelsmålet innebär, förutom att kollektivtrafiken ska svara för 40 procent av de motoriserade resorna, även att andelen resor med cykel ska öka. Gångtrafiken ska öka även den, men framförallt som anslutning till kollektivtrafiken och som följd av befolkningsökningen, vilket gör att den inte ökar som andelar så som målen är satta.



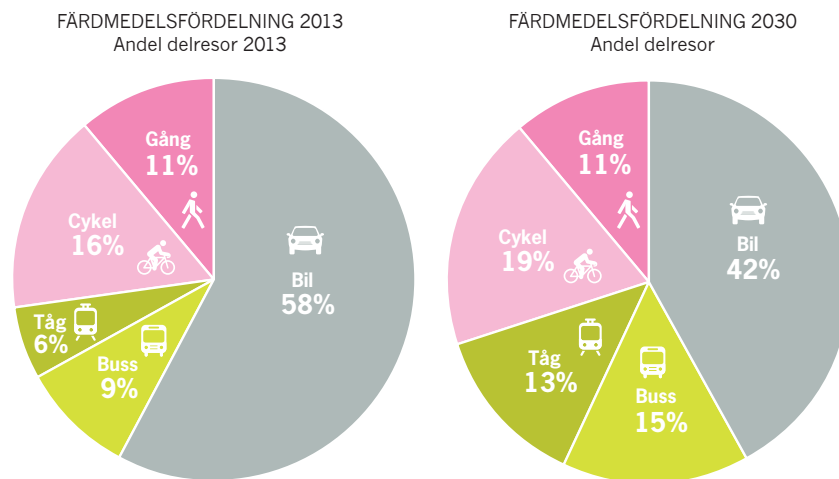
### Målen i antal resor

Skånes befolkning förväntas att öka till 1,5 miljoner till 2030, vilket figur 4 visar. Med dagens färdmedelsfördelning även år 2030 skulle det innebära att omkring 400 000 fler dagliga bilresor görs på de skånska vägarna. Det ger utmaningar för tillväxtmotorerna i Skåne att hantera kapacitets- och utrymmesmässigt då en stor del av dessa tillkommande resor hamnar där. Även om fordonsparken är fossilfri till 2030 skulle biltrafiken fortfarande bidra till buller, barriäreffekter och ta stora ytanspråk.

Malmö stad har i sin *Trafik och mobilitetsplan* slagit fast att inpendlingen till staden med bil inte bör vara högre år 2030 än idag. Det är en ambition som går i linje med det skånska färdmedelsmålet. Fortsätter ut-

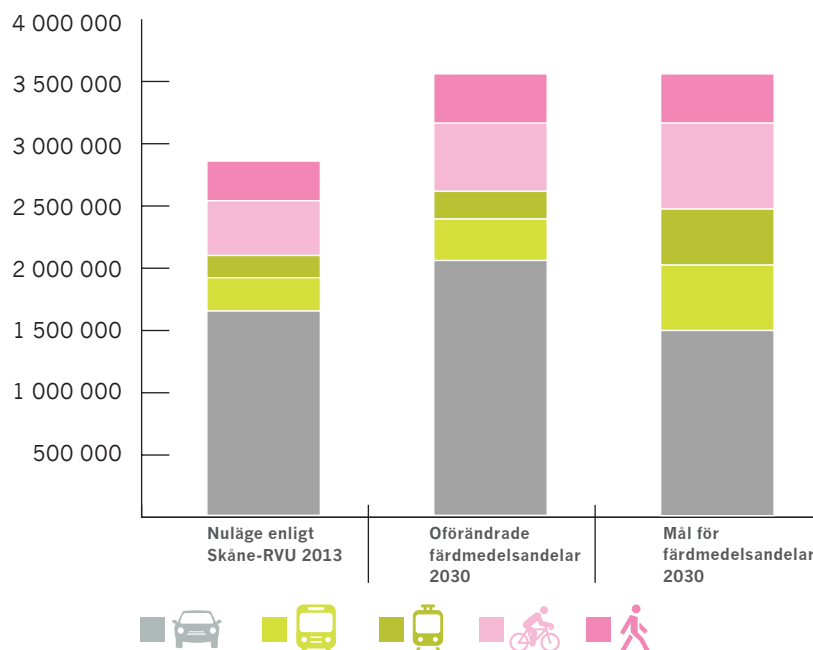
vecklingen som idag, utan förändringar i färdmedelsandelarna, skulle däremot 30 000 fler bilar ta sig in till Malmö dagligen. Parkerade skulle dessa bilar uppta en yta nästan lika stor som stadskärnan innanför kanalerna i Malmö. En överflyttning till gång, cykel och kollektivtrafik skulle istället minska trafikens ytanspråk och ge förutsättningar till en mer attraktiv stadsutveckling.

För att nå färdmedelsmålen i Skåne måste kollektivtrafiken kunna hantera en halv miljon extra dagliga resor 2030 jämfört med idag. Närmare en kvarts miljon nya cykelresor kommer att göras, vilket ställer krav på cykelinfrastruktur och parkeringsplatser. I en stad med Ystads storlek innebär det att drygt 3000 fler cyklar ska parkeras varje dag.



**Figur 3.** Diagrammet till vänster visar färdmedelsfördelningen i Skåne 2013. Kollektivtrafiken står för 15 procent av det totala resandet och gång och cykel för 27 procent. Resterande del av resorna sker med bil. Diagrammet till höger visar färdmedelsmålet för 2030 som det presenteras i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Källa: *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

### FÄRDMEDELSMÅLET VISAT SOM ANTAL DAGLIGA RESOR

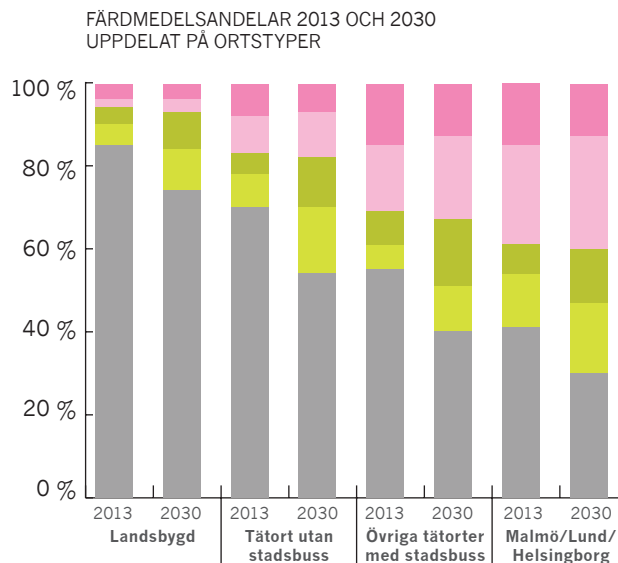


**Figur 4.** Diagrammet visar skillnaden i antalet dagliga resor mellan nuläget 2013 i den första stapeln, prognosalternativet där dagens färdmedelsfördelning tillämpas på år 2030:s befolkning i den andra stapeln och det uppsatta färdmedelsmålet för 2030 i den tredje stapeln. Både prognosalternativet och färdmedelsmålet bygger på 2030 års prognostiserade befolkning. Den totala trafiken kommer att öka till 2030, men målsättningen innebär att ökningen främst ska ske i kollektivtrafiken och cykeltrafiken. Källa: Trivector.

## GEOGRAFIN SPELAR ROLL

För att styra mot ett mer hållbart resande måste utgångspunkten vara att förändra resandet i hela Skåne och att alla ska arbeta utifrån sina förutsättningar. Utgångsläget är olika på landsbygden, på mindre orter och i de större städerna, vilket figur 5 visar. Redan idag är skillnaderna inom de olika tätortskategorierna stora, vissa av tätorterna inom en grupp har långt kvar till att nå målen och andra är nästan där.

Bilen kommer att ha en fortsatt viktig funktion, främst på mindre orter och på landsbygden. Där är kollektivtrafikutbudet mindre utbyggt och utmaningarna med exempelvis trängsel inte lika stora. Det är därför av stor vikt att infrastrukturen för laddning av elfordon byggs ut på landsbygden. Det gäller även tillgängligheten till andra fossilfria drivmedel. Kollektivtrafiken, gång och cykel har bäst förutsättningar att öka i tätorterna.

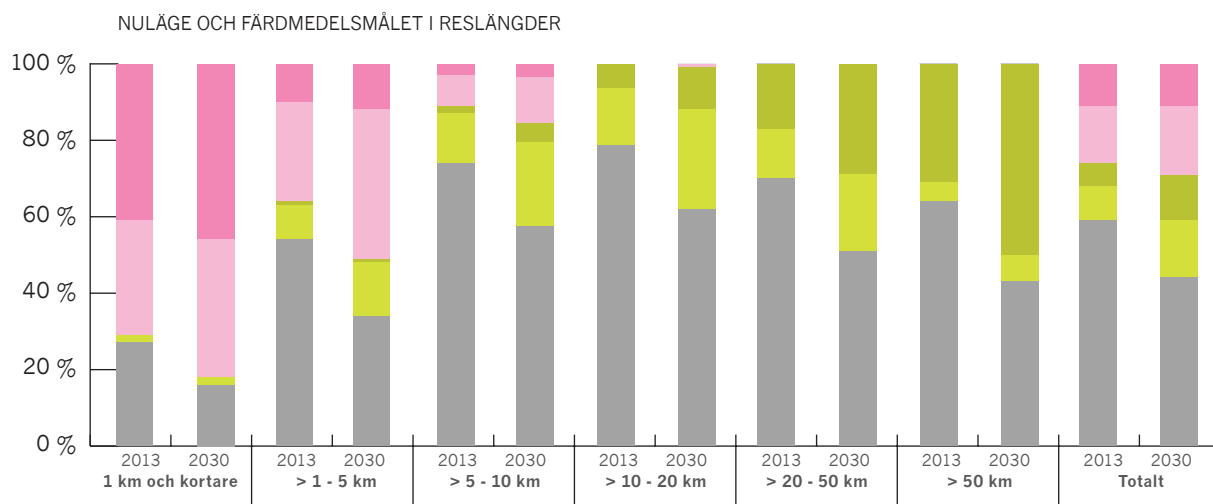


Figur 5. Färdmedelsfördelningen nedbrutet på olika tätortskategorier. Dels nu, från Resvaneundersökningen 2013, och som målet för år 2030 är satt. Källa: Trivector.



## RESLÄNGDEN SPELAR ROLL

Valet av färdmedel beror också till stor del på reslängden. För kortare resor, upp till tio kilometer kan cykel öka avsevärt, i synnerhet då antalet elcyklar ökar markant. Det skulle även ge betydande folkhälsovinster. I städer och orter med trängsel är yteffektiva transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik i många fall snabbare än bil. För längre resor, över ett par mil, har ofta tåget en tidsmässig konkurrensfördel.



Figur 6. Färdmedelsfördelningen nedbrutet på olika reslängder. Dels nu, från Resvaneundersökningen 2013, och som målet för år 2030 är satt. Källa: Trivector.



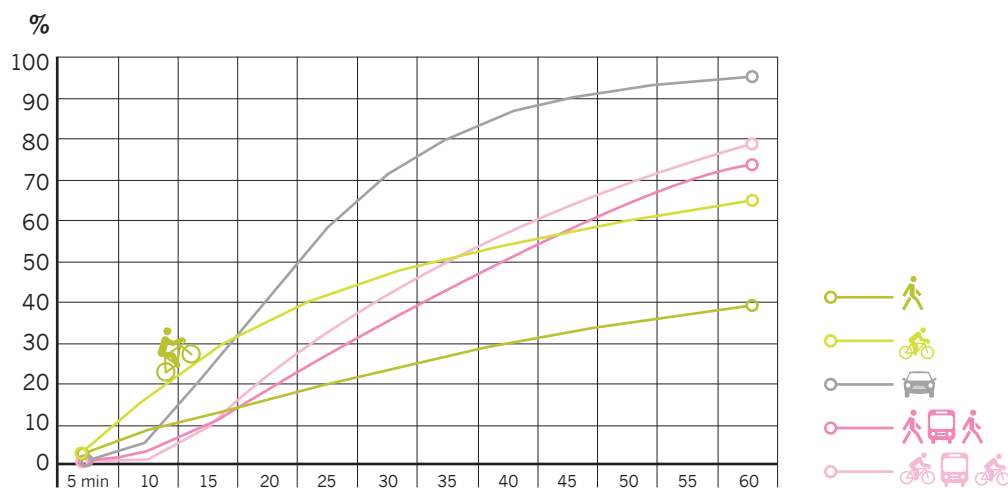
## Potential till förändring

Det finns stor potential till att öka andelen gång, cykel, kollektivtrafik och att kombinera dessa färdslag. Region Skåne har genomfört en undersökning av hela den arbetande befolkningens resmöjligheter mellan alla arbetande personers hemadress och arbetsplats med olika färdmedel. Resultatet visar att ungefär 30 procent av Skånes befolkning bor inom en 15 minuters

cykelresa från sitt arbete och att omkring hälften kan ta sig till arbetet med cykeln på 30 minuter. Se figur 7. Det är inte bara tiden och reslängden som är avgörande för vilka färdmedelsval som görs på väg till arbetet. Men det studien visar är att möjligheterna och potentialen till att öka gång- och cykeltrafiken i Skåne är stora utan att resan behöver ta längre tid än med bil.

### TILLGÄNGLIGHET TILL ARBETET MED OLIKA FÄRDMEDEL

Andel av Skånes arbetande befolkning



**Figur 7.** Linjerna i diagrammet visar hur många i Skåne som kan nå sitt arbete inom respektive tidsintervall med olika färdmedel. Omkring hälften av de arbetande skåningarna kan ta sig till arbetet på cykel på under en halvtimme. De två rosa kollektivtrafiklinjerna visar tillgänglighetskillnaden om resenären cyklar alternativt går till kollektivtrafiken på hemorten. För bilen har fem minuters "trängsel- och parkeringstid" lagts på varje resa. Under morgnar och eftermiddagar i städer med köbildning är detta i underkant, på landsbygden i överkant. Källa: Potential för hållbar arbetspendling.



## Vinster

Det finns en rad vinster i att förändra attityder och resebeteenden, både på samhällsnivå och på individnivå. Generellt sett är det åtgärder som har hög nytta i relation till kostnaderna.

### Attraktivitet och livskvalitet

Ett Skåne med mindre trängsel och utsläpp från trafiken och hög tillgänglighet är ett mer attraktivt Skåne som fler vill bo och verka i. Det ger ett mer levande företagsklimat och ökade skatteintäkter. När fler går och cyklar sker fler spontana möten, tilliten ökar och stadslivet gynnas. Ökad yteffektivitet innebär fler områden att bygga bostäder och anlägga grönytor på.

### Folkhälsovinster

Med fler som går och cyklar, hela eller delar av resan, följer förbättrad folkhälsa. Folkhälsovinster till följd av färdmedelsmålet som beskrivs i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* beräknas att uppgå till drygt 4 miljarder kronor årligen jämfört med prognosalternativet för 2030, vilket figur 8 visar. Av den totala folkhälsovinsten beror 1,8 miljarder på ökad cykling, och resten på ökad gångtrafik till kollektivtrafiken. Om fler cyklar till kollektivtrafiken ökar tillgängligheten, men folkhälsovinsten minskar då cykeln är snabbare men mindre fysiskt ansträngande än att gå.

### Ökad social hållbarhet

Genom att skapa ökade möjligheter att gå, cykla och åka med kollektivtrafik ges även de som inte har råd eller möjlighet att ha bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Ökad tillgänglighet ger stora samhällsvinster genom minskat utanförskap vilket är viktigt för demokrati och jämställdhet. Kollektivtrafiken genererar både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss eller tåg. Det är en viktig källa för att skapa liv på såväl större som mindre orter, där bytespunkter också kan vara viktiga mötesplatser.

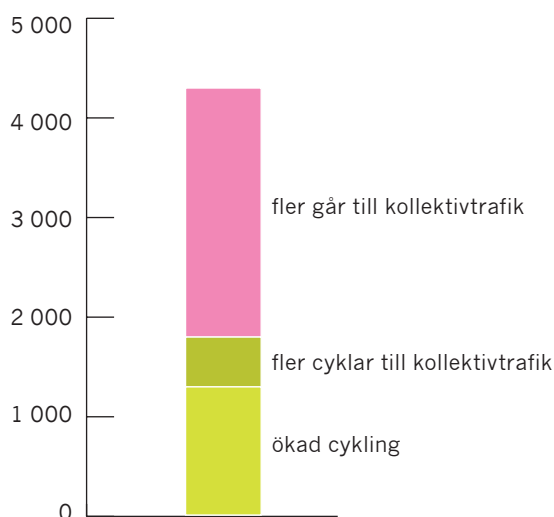
## Billigare än annat

Genom att arbeta med attityd- och beteendepåverkan är det möjligt att förändra resvanor på ett sätt som gör att kostnaden för infrastrukturåtgärder kan reduceras. Det är den ursprungliga tanken med Trafikverkets fyrstegsprincip. Den presenteras på sidan 22. Ett exempel kan vara att om fler går och cyklar minskar behovet av att bygga parkeringshus i centrum.

### Nyttomaximering

Infrastrukturinvesteringar baseras ofta på samhälls-ekonomiska bedömningar där investeringarna ska ge mer nytta för samhället än vad de kostar att genomföra. Genom att marknadsföra redan gjorda investeringar i kollektivtrafiken eller i cykelvägar kommer fler att upptäcka dessa resealternativ och med det ökar även den samhällsekonomiska nyttan.

ÅRLIGA FOLKHÄLSOVINSTER



Figur 8. De beräknade folkhälsovinster i miljoner kronor per år av färdmedelsmålet jämfört med prognosalternativet för år 2030.  
Källa: Trivector, Region Skåne och Health economic assessment tool.

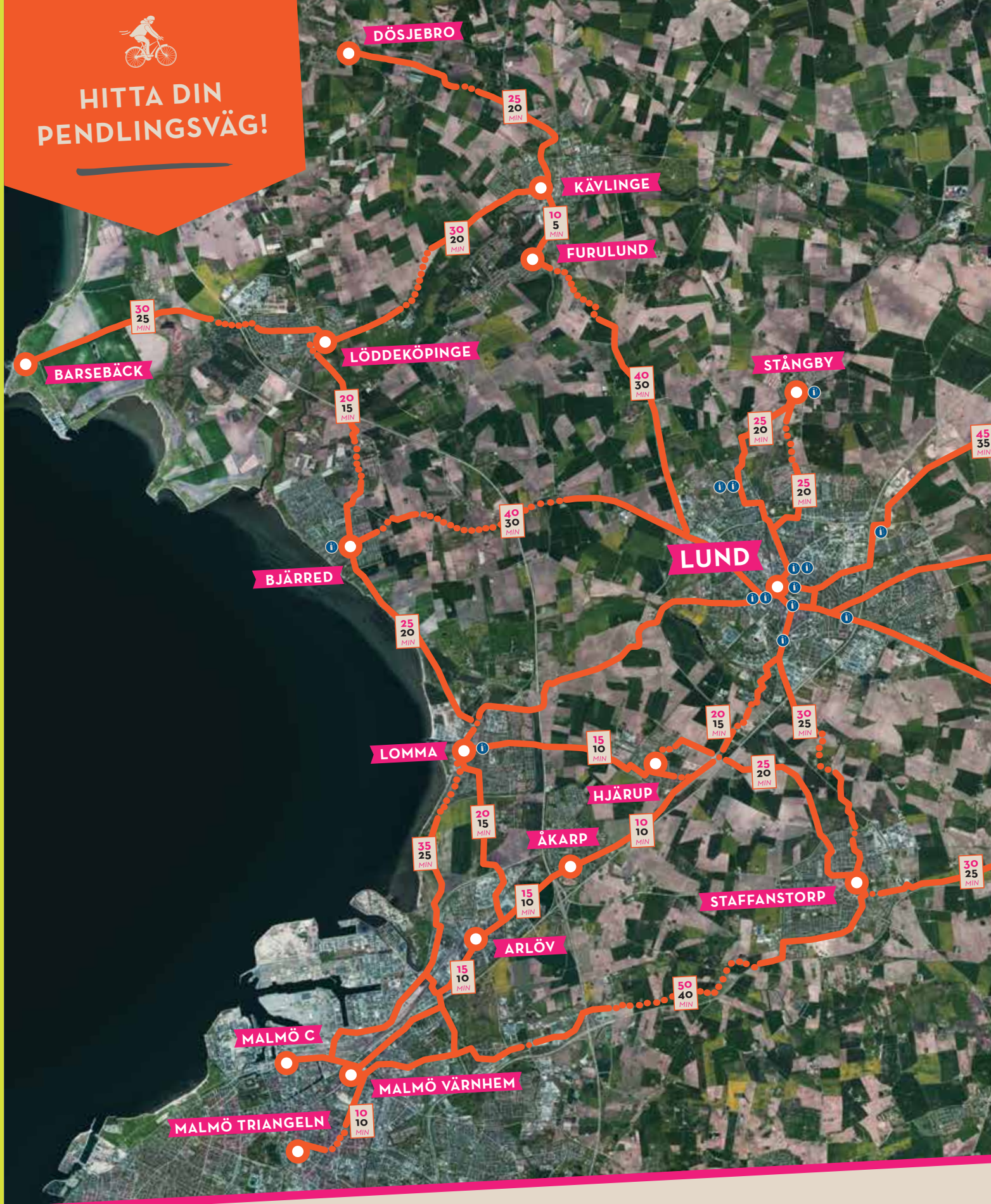








# HITTA DIN PENDLINGSVÄG!



## VI JOBBAR TILLSAMMANS FÖR ÖKAD OCH BÄTTRE CYKLING

cykelvägarna är bra men att det kan bli bättre, speciellt på vissa sträckor. För att öka pendlingen med cykel samarbetar därför kommunerna, Trafikverket och Region Skåne för att förbättra infrastruktur och vägvisning både på kort och på lång sikt. Målet är att komforten, säkerheten och framkomligheten för cyklisten ska bli ännu högre.

### FELANMÅL

De befintliga cykelvägarna underhålls kontinuerligt utav respektive väghållare som kan vara kommunen, fastighetsägare, samfällighet eller Trafikverket. Ofta är det cyklisterna som först upptäcker när något är fel. Om du upplever brister på cykelvägen – se efter

- Burlöv 040 - 625 60 00
- Eslöv 0413 - 620 00
- Helsingborg 042 - 10 50 00
- Hässleholm 0451 - 26 70 00
- Höganäs 042 - 33 77 40, kommunen@hoganas.se
- Kristianstad 044 - 13 50 00
- Kävlinge 046 - 73 90 00, kontakt@kavlinge.se
- Lomma 040 - 641 10 00, info@lomma.se
- Lund 046 - 35 50 00, lund.se/felanmalan
- Malmö 020 - 34 45 00, sms till 0731 - 29 75 73
- Staffanstorps 046 - 25 11 00
- Svedala 040 - 626 80 00, felanmalan@svedala.se
- Vellinge 040 - 42 57 00, vellinge.direkt@vellinge.se

### CYKELSAÖ

Vissa cykelpe  
sträcker sig s  
av stråken är  
under den m  
cykel blir det  
halt och snör



# Verktyg för ökat hållbart resande

Det finns idag omfattande kunskap om och erfarenhet av att uppmuntra och påverka fler att göra hållbara resval. Dels i Skåne, men också nationellt och internationellt. Metoderna utvecklas ständigt och det är ofta relativt kostnadseffektiva insatser.

Några exempel på verktyg att arbeta med för att få fler att göra hållbara resval:

- **Information.** Genom att informera om de hållbara alternativ som finns ökar tillgängligheten till dem. Det handlar exempelvis om reseplanerartjänster, hållplatsinformation, cykelkartor med mera.
- **Marknadsföring** är den mest kända varianten av påverkan för att få fler att välja en produkt, vilken i detta fall är de hållbara resvalen. Skånetrafikens marknadsföring, som de gör tillsammans med operatörerna, är det idag mest omfattande arbetet som görs i Skåne för att få folk att välja hållbart resande.
- **Paketering** handlar om att de hållbara alternativen sätts samman till en helhet som underlättar för resenären. Ett exempel är kombinerat resande som en tjänst, *Mobility as a service*, där kollektivtrafik, pendlar- och infartsparkeringar, låncyklar, taxi, bilpool, samåkning och kommande lösningar som idag inte finns, tillsammans bildar en helhet.
- **Nudging**, ”knuffning” är en metod för att med små signaler påverka beteenden i önskad riktning. Det handlar exempelvis om hur olika resealternativ presenteras och att påverka vad som uppfattas vara det gängse beteendet. Hur en arbetsgivare presenterar möjliga resealternativ gällande tjänsteresor för sina medarbetare kan vara ett exempel.
- **Regional energiproduktion.** Parallellt med att inkorporera tekniska, digitala och innovationsmässiga utvecklingssteg i mobilitetsplanen är det nödvändigt att lyfta och nyttja de resurser, både av produktmässigt och kompetensmässigt slag, som finns hos den regionala biogassektorn. Detta ger både tydliga klimatmässiga nyttor och använder redan existerande resurser till att bidra till hållbara transportmönster i Skåne. Då biodrivmedel används såväl i kollektivtrafiken som i personbilstrafiken är detta viktigt för att skapa en regional fossilfri fordonsflotta i helhet.
- **Policydokument** styr vilka regler som gäller när exempelvis anställda på företag ska resa i tjänsten eller vilka fordon som ska köpas in eller leasas på företaget.
- **Prova på-kampanjer.** Det kan vara bilister som gratis under en månad får testa ett nytt resesätt, exempelvis kollektivtrafik, elcykel eller kombination av kollektivtrafik och vikcykel. Resultat från prova på-kampanjer visar ofta att en stor andel av dem som testat nya resvanor fortsätter med dem, även efter testperioden.
- **Samhällsplanering** skapar förutsättningar för resande och kan vara mer eller mindre transporteffektiv. Utformningen av den fysiska miljön påverkar dessutom vad som uppfattas som naturliga sätt att förflytta sig.
- **Information under resan** kan påverka resval, förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och upplevelsen av resan. Intelligent trafiksystem, ITS, och väganvisning är exempel på detta.
- **Styrmedel** som avgifter, skatter, lagar och regler har mycket stor betydelse för resandet. Många av dessa sätts nationellt, men andra har regionen eller kommuner rådighet över. Kollektivtrafiktaxan och parkeringsavgifter är exempel på det.

Innan åtgärder som dessa genomförs är det viktigt att förutsättningarna för bestående beteendeförändringar finns, så att de som testar inte blir avskräckta utan snarare får en positiv upplevelse. Det betyder exempelvis att cykelvägarna med tillhörande drift, underhåll och vägvisning måste vara av hög standard och att kollektivtrafiken är snabb, bekväm och pålitlig i de reserelationer som marknadsförs. Det är också viktigt med långsiktighet i arbetet.

### Hållbart resande i planeringsprocessen

I planeringen av infrastrukturen kan attityd- och beteendepåverkan ha stor betydelse. Inom den nationella och regionala infrastrukturplaneringen ska den så kallade fyrstegsprincipen tillämpas. Principen togs fram av dåvarande Vägverket och har nu fått ökad betydelse genom Trafikverkets arbete med åtgärdsvalsstudier. Fyrstegsprincipen handlar om att först se till möjligheten att ompröva invanda resmönster innan nya vägar eller järnvägar byggs. Metoden är därmed kostnadseffektiv om den används rätt.

Exempel på åtgärder i **steg ett** är att minska resbehovet genom kommunikation, informations-spridning, och marknadsföring som ger människor kunskap om och möjlighet att prova nya färd-sätt, kort sagt vad denna plan handlar om.

**Steg två** handlar om att nyttja den befintliga infrastrukturen bättre. Det kan ske genom styrning, trafikreglering och informationssystem, ITS.

**Steg tre och fyra** innebär att bygga om och bygga ny infrastruktur. Åtgärder inom dessa kategorier planeras och finansieras i den nationella och regionala transportinfrastrukturplanen samt av kommunerna.

Steg 1:  
**TÄNK OM**

– åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.

Steg 2:  
**TÄNK NYTT**

– åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.

Steg 3:  
**BYGG OM**

– begränsade ombyggnadsåtgärder.

Steg 4:  
**BYGG NYTT**

– nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.



# Från brist till färdigbyggt

*I planeringen och byggandet av ny infrastruktur har påverkansåtgärder en roll att fylla i hela processen, från att en brist är identifierad till att infrastrukturen är invigd.*

## NÄR EN BRIST UPPSTÅR

När en brist i trafiksystemet ska åtgärdas ska en åtgärdsvalstudie, en ÅVS, initieras. Bristen kan exempelvis vara trängsel på en väg mellan två städer. Åtgärdsvalstudie är en metod som bygger på dialog och som används i tidiga planeringsskeden för att komma fram till åtgärder för att lösa problem. Åtgärderna kan hämtas ur alla fyra steg i fyrstegsprincipen.

En ÅVS inleds med att förstå situationen, sen provas tänkbara lösningar och slutligen formas en inriktning och åtgärder rekommenderas. I exemplet med trängselproblematik på en väg mellan två städer är det inte självklart att den mest kostnadseffektiva eller målanpassade åtgärden är att bygga ut vägen mellan de två städerna.

Alternativa åtgärder kan vara att skapa förbättringar för busstrafiken och att marknadsföra den, att sänka hastigheten på sträckan, införande av intelligenta trafiksystem, eller om avståndet inte är så långt, att uppmuntra till cykling. Att öka kapaciteten på en bilväg leder ofta till att fler väljer att ta bilen på sträckan, vilket i förlängningen gör att trängsel uppstår igen.

1

## UNDER BYGGTIDEN

Infrastrukturbyggen kan ge stor påverkan på trafikflödet och skapa störningar samt förseningar, men även en otrygg arbetsmiljö för dem som arbetar på platsen.

Genom att uppmuntra resenärer att exempelvis cykla eller åka tåg istället för att köra på vägen som byggs om, att arbeta hemifrån eller att inte resa under rusningstrafik så kan trafikmängderna minska vid vägbygget. Finansieringen av dessa åtgärder bör ske inom ramen för själva byggnationen.

2

## NÄR DET ÄR FÄRDIGBYGGT

En ny cykelväg eller införandet av en ny kollektivtrafiklinje skapar nya möjligheter till hållbart resande, men för att dessa satsningar ska nå sin fulla potential krävs även långsiktig marknadsföring. Det kan innebära att uppmuntra till cykling på en ny cykelväg eller att marknadsföra en utbyggd kollektivtrafiklinje.

3





# Samverkansområden

För att lyckas i arbetet med att stärka sambandet mellan utbudet av hållbara alternativ för resor och efterfrågan av dem är samverkan inom och mellan relevanta aktörer mycket viktigt. Många aktörer är involverade i utvecklingen av transportsystemet och genom att samverka blir det enklare att nå framgång i omställningsarbetet.

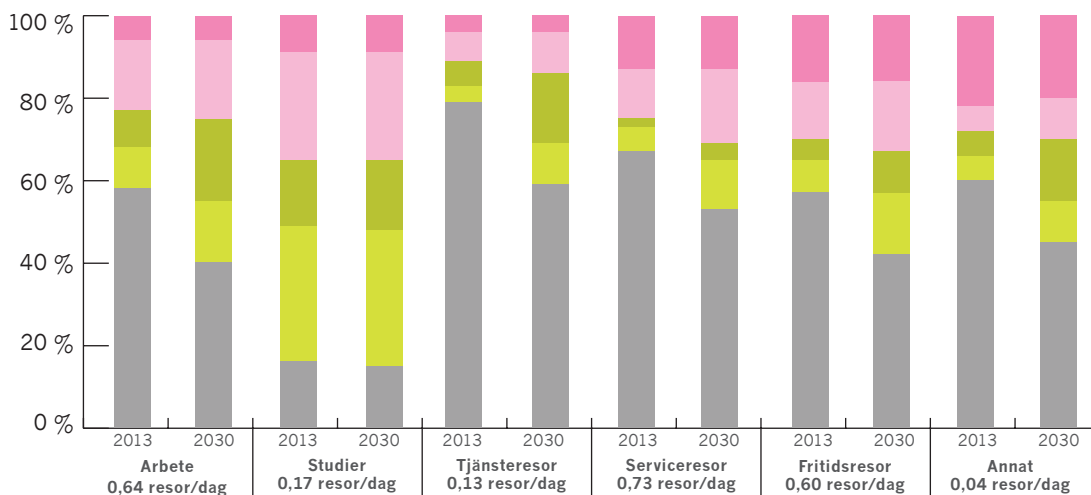
Med utgångspunkt i de utmaningar och mål som presenteras i mobilitetsplanens första del följer här en beskrivning av ett antal utpekade områden som åtgärder ska ske inom, och förslag på hur arbetet ska organiseras och utvärderas. Genom ökad samverkan mellan kommuner, region och andra parter är det möjligt att skala upp insatser och erbjuda färdiga koncept för parterna att ansluta sig till. På det sättet blir genomförandet enklare, samtidigt som kostnaderna hålls nere. Genom samverkan blir det enklare att delta för mindre kommuner, arbetsplatser, skolor och andra aktörer som inte tidigare arbetat med att påverka attityder och beteenden.

## Fyra samverkansområden

Färdmedelsmålet som presenteras i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, och på sidan 15, kan även delas upp i olika ärendekategorier, se figur 9. De tre

vanligaste ärendena är resor till arbete, serviceresor och fritidsresor. De olika kategorierna är inte lika stora och som diagrammet visar ska färdmedelsandelarna förändras mot ökad andel hållbara färdmedel i samtliga kategorier. De fyra områden som är valda för samverkan är strukturerade utifrån detta resonemang. De bygger också på resultat från workshop och dialogmöten med de skånska kommunerna och andra aktörer samt resultaten från yttrandena på remissversionen av mobilitetsplanen. I vardagen går ärendena och med det också samverkansområdena in i varandra. Färdmedelsvalet på morgonen kan för en person exempelvis avgöra hur resan till träningen på kvällen kommer att ske. Samverkansområdena presenteras på nästa uppslag.

FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2013 OCH 2030 FÖRDELAT PÅ ÄRENDESLAG



Figur 9. Färdmedelsfördelningen 2013 och som mål 2030. Siffran under varje kategori visar antalet resor som görs per dag inom respektive kategori 2013. Skåningarna gör cirka 0,81 resor till arbete eller studier per dag, 0,73 serviceresor per person och dag och 0,60 fritidsresor. Kategorin tjänsteresor är betydligt mindre med 0,13 resor. Källa: Resvanor syd 2013 och Trivector.



## FYRA SAMVERKANSOMRÅDEN

De samverkansområden som har valts i *Mobilitetsplan för Skåne* är:



### Hållbart resande till arbete och studier

Det första samverkansområdet rör resor till och från arbete och studier. Det är i huvudsak denna typ av resor som skapar framkomlighetsproblem – på de större motorvägarna såväl som i inpendlingskommuner. Dessa resor är ofta återkommande och kan därför vara lättare att förändra.



### Hållbart resande under arbetstid

Tjänsteresorna är i volym inte lika omfattande som de andra ärendekategorierna. Men med arbetsgivare som målgrupp ges andra förutsättningar för att ställa om transportsystemet. Omställningsarbetet i sig kan också generera nya möjligheter för näringslivet att skapa arbetstillfällen och innovation.



### Hållbart resande på fritiden

Samverkansområdet Hållbart resande på fritiden inbegriper både serviceresor och fritidsresor och dessa utgör drygt hälften av alla resor som görs i Skåne. Sett över tid ökar antalet resor i alla ärendekategorier till följd av befolkningsökningen. Till serviceresor, ett uttryck som inte ska förväxlas med färdtjänst, hör resor som att hämta och lämna barn, inköp och vårdbesök. Till fritidsresor hör resor till släkt, vänner, besöksmål, fritidsintressen och till träning.



### Hållbart resande för barn och unga

Det fjärde samverkansområdet har fokus på barn och unga. Barn och unga är särskilt utsatta i trafiken och enligt de transportpolitiska målen, såväl som i den nationella folkhälsopolitiken, ska därför barn och unga ges särskild uppmärksamhet i utformningen av den bebyggda miljön och transportsystemet. Samverkansområdet tar sin utgångspunkt i att förbättra barn och ungas tillgänglighet till för dem relevanta målpunkter, men också i att barn och unga är framtidens vuxna trafikanter. Det är viktigt att barn och unga kommer ges tillgång till att lära sig hållbart resande med framförallt kollektivtrafik. Barns möjlighet till fysisk aktivitet är dessutom en viktig faktor, både för den direkta hälsoutvecklingen, men också för deras möjlighet till lärande i skolan.

Utöver de fyra samverkansområden som presenteras på vänstersidan finns också behov att arbeta mer övergripande och tvärsektoriellt. Genom att påverka attityder, normer och vanor i större skala, med den fastställda färdmedelsfördelningen som mål, skulle det vara möjligt att göra ett större avtryck. Ett liknande exempel är hur källsortering har blivit möjligt och fått stort genomslag i vardagen. För att nå dit krävs långsiktig strategisk samverkan.

Samverkan av mer övergripande och strategisk karaktär kan exempelvis ske inom följande områden:

### **Kompetensutveckling och utbildning**

För att förbättra arbetet med att påverka resvanor och vilken roll detta kan ha i transportplaneringen krävs kompetens inom området. Att ta fram utbildningar, skapa möten och verka för kunskaps- och erfarenhetsutbyte kan vara viktiga insatser.

### **Nationell påverkan**

Många styrmedel hanteras på nationell nivå. Det rör exempelvis lagar, regler och subventioner, men också hur steg 1- och 2-åtgärder hanteras och finansieras i infrastrukturplaneringen. Det är viktigt att verka för önskvärda förändringar.

### **Samhällsplanering**

Att arbeta för hållbart resande bör vara en del av samhällsplaneringen, från den översiktliga strategiska planeringen till detaljplanering. Skånes befolkning växer kraftigt och för att spara den värdefulla skånska jordbruksmarken är det centralt att framtida lokalisering av verksamheter och bostäder kan ske genom förtätning. Samhällsplaneringen bör därför verka för att planera tätorterna så transporteffektivt som möjligt och prioritera funktionsblandning, gång, cykel och kollektivtrafik. Att låta berörda aktörer vara med i planeringsprocesser från början möjliggör en ökad medvetenhet om resandets effekter och betydelse tidigt i projekten.

### **Samverkan med civilsamhället**

Att utveckla former för hur kommuner, Region Skåne och andra offentliga organisationer kan stärka samverkan med civilsamhället. Det kan exempelvis vara att lära vuxna att cykla och trafikundervisning för barn. Nätverket för idéburen sektor har goda kontakter med civilsamhället på regional nivå.

### **Förstå och dra nytta av ny teknik**

Utveckling inom digitalisering och förarlösa fordon har stora möjligheter, men det är en utmaning att veta hur och när dessa nyttor kan nyttjas och underlättas för. E-tjänster och digitala möten kan exempelvis ge förutsättningar för att minska resandet, men det är inte säkert att så sker per automatik. Intelligent trafiksystem, ITS, kan komma att stå inför stora förändringar när fler och fler fordon blir uppkopplade. Nya fordon, som lätta elfordon, skulle kunna få stora genomslag.

### **Innovationsutveckling**

Att attrahera resurser och skapa uppmärksamhet kring innovationssatsningar och testbäddar kan kopplas till nya mobilitetslösningar. Här kopplas insatser samman med det arbete som bedrivs inom det skånska innovationsområdet Smarta hållbara städer där näringsliv, offentlig sektor och akademi samverkar för att skapa tillväxt och samtidigt lösa samhällsutmaningar.

### **Bilparkering som styrmedel**

Med informationsinsatser kan förståelse och acceptans öka för höjda parkeringskostnader och minskat antal parkeringsplatser. Parkering som verktyg kan innefatta pendlar-, samåknings-, infarts- och bilpoolsparkeringar som alla har viktiga funktioner för att skapa ett mer hållbart transportsystem.

### **Kombinerat resande som en tjänst**

Mobility as a Service, är tjänster som underlättar för resenären att ta sig mellan två platser med ett eller flera transportsätt. Syftet är att resenären på ett enkelt sätt skall kunna planera och genomföra sin resa med en kombination av transportsätt och där resans utformning skall anpassas efter resenärens behov och önskemål. Resorna tillgodoses genom kollektivtrafik, bilpooler, taxi, hyrcykelsystem med mera. För att lyckas med detta krävs samordning mellan tjänsteutbudet så kunden bara behöver ha ett medlemskap och göra ett köp som ger tillgång till alla tjänster, oavsett vilken tjänsteleverantören för den specifika resan är.

# Hållbart resande till och från arbete och studier

Att resorna till och från arbete och studier på morgnar och eftermiddagar fungerar snabbt och smidigt är viktigt för vardagspusslet, såväl som för arbetskraftsförsörjningen och tillväxten. Men dessa resor skapar stora påfrestningar på trafiksystemet. Omkring hälften av den arbetande befolkningen i Skåne kan ta sig till arbetet på under 30 minuter med cykel.



Skånes största städer har en viktig roll för att driva utveckling och tillväxt samt generera synergieffekter i hela Skåne. För att dessa städer ska kunna fungera som regionens tillväxtmotorer, utan att belastas för hårt av trafiken under morgon och eftermiddag, bör inpendlingsresorna och resorna inom städerna genomföras med färdslag som tar begränsat utrymme, orsakar så lite hälsovådliga ämnen som möjligt och är relativt tysta. Detta för att även i framtiden ha attraktiva städer.

Den största delen av befolkningen i Skåne bor i städer och det är också i dessa som det finns störst möjligheter till att resa hållbart. Inte enbart för att det är enkelt att gå och cykla då många målpunkter och arbetsplatser ligger nära varandra och för att kollektivtrafiken är mer finmaskig än utanför städerna, utan också för att bilen är ett mindre attraktivt alternativ på grund av trängsel och parkeringskostnader. Nästan 30 procent av alla arbetande skåningar bor mindre än fem kilometer från sitt arbete, vilket ger goda förutsättningar att gå eller cykla, se figur 7. Även utanför de större städerna finns ofta goda förutsättningar att gå eller cykla till arbete och studier. Cykelvägnätet i de mindre tätorterna är inte lika utbyggt, men ofta är trafiksäkerheten god på blandtrafiknätet om både hastigheten och motortrafikvolymen är låg.

Det är viktigt att geografiskt inbegripa alla delar av Skåne. En viss del av resorna till och från arbete och studier sker helt eller delvis på landsbygden samt inom

och mellan mindre orter. Det är en större utmaning att flytta över dessa resor till kollektivtrafik eftersom buss- och tåglinjerna inte är lika utbyggda på landsbygden. Det är i synnerhet på landsbygden som bilen kommer att ha en viktig roll, men med en utveckling mot mer fossilfria drivmedel som exempelvis biogas.

## EXEMPEL PÅ INSATSER

### Marknadsföring av ett sammanhållet cykelvägnät

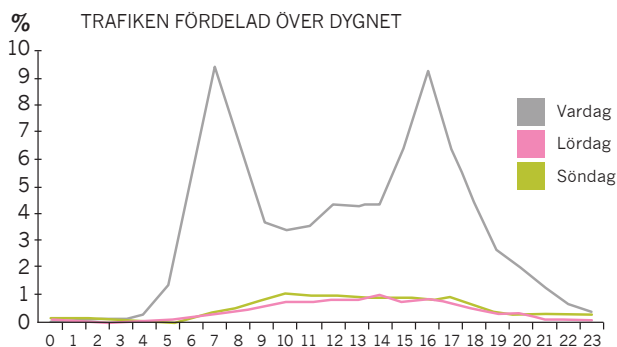
I Skåne finns det relativt goda förutsättningar att cykla till och mellan tätorterna. Genom att åtgärda mindre brister och förbättra skyltningen blir det möjligt att marknadsföra detta cykelvägnät i stor skala. Det danska konceptet "Supercykelstier" är ett exempel på det. I Skåne har kampanjen "Pendla med cykel" drivits med viss periodicitet.

### Aktiv arbetspendling som tävling

I tävlingsform kan arbetsplatser uppmanra anställda att gå och cykla till arbetet. Detta skapar också teamkänsla på arbetsplatsen. Den danska kampanjen "Vi cykler til arbejde" är ett exempel på en sådan tävling.

### Se till att hela resan fungerar

Genom att förenkla möjligheten till att kombinera byten mellan kollektivtrafik, cykel och bil samt andra mobilitetstjänster skapas bättre förutsättningar att resa hållbart. Det handlar om att prioritera god anslutningstafik och turtätet. Utmaningen är ofta första och sista delen av sträckan och att skapa enkla, snabba och trygga byten. Låncyklar eller kombinerat resande som en tjänst kan vara sätt att underlätta vardagspendlingen.



Figur 10. Det är under relativt korta stunder på morgonen och eftermiddagen som trafiken är som störst. Källa Resvanor syd 2013.



## Hållbart resande under arbetstid

Arbetsgivare är en viktig målgrupp för att öka andelen gång, cykel och kollektivtrafik. För vissa företag och organisationer är resor kärnan i verksamheten och i andra fall en mindre del. Näringslivet kan även skapa arbetstillfällen och innovationer i omställningsarbetet.



Arbetsgivare har ett stort ansvar för hur resorna sker under arbetstid och har stora möjligheter att påverka hur dessa ger effekter på miljön i stort och på arbetsmiljön för den som reser. Att öka möjligheterna till hållbart resande för näringslivet i Skåne är en del av ett attraktivt företagsklimat. Utbyggnad av bredband och nya IT-lösningar kommer att spela en viktig roll för att skapa alternativ och ge nya möjligheter till ökad tillgänglighet till olika tjänster. Inom hållbart resande finns dessutom stora möjligheter att skapa arbetstillfällen och innovationer inom exempelvis områden som cykling där Skåne ligger i framkant globalt.

Satsningar på hållbara transporter på arbetsplatser kan bidra till en övergång till gång-, cykel-, och kollektivtrafikresor, minskad miljöpåverkan och en förbättrad hälsa som ger en minskad sjukfrånvaro hos de anställda. Det blir med andra ord inte bara samhällsekonomiska vinster utan också ofta företagsekonomiska då arbetsgivare uppmuntrar andra resvanor. Även detta kan ha stor effekt på omfattningen av pendlingstrafiken, som är den trafik som oftast ligger till grund för trafiksystemets kapacitet.

Flera skånska kommuner och ett stort antal företag arbetar redan med hållbart resande externt eller inom den egna organisationen. Genom regional samverkan kan detta arbete effektiviseras och den goda hållbarhetskultur som finns inom vissa organisationer spridas till fler aktörer. Den offentliga sektorn är en stor arbetsgivare som kan vara föregångare i omställningen. Erfarenhet av att arbeta internt i den egna organisationen är också bra att ha med sig i kontakten med näringslivet. Uppropet *100 procent fossilbränslefritt Skåne*, som företag och offentliga verksamheter kan ansluta sig till, är en möjlig utgångspunkt för arbetet.

Genom samverkansområdet ska det bli självklart att företag och offentliga verksamheter har mötes- och resepolicyer där hållbart resande har en viktig roll och resfria möten och distansarbete gör det möjligt att effektivisera och minska antalet resor. I synnerhet där flygresor kan ersättas med andra alternativ finns stor klimatnytta.

Skånetrafikens företagskort ger goda förutsättningar för företag att enkelt administrera sina kollektivtrafikresor. Företags fordonsflottor ska skötas kostnadseffektivt och vara fossilfria. Ofta är bokningsbara bil- och cykelpooler lämpliga sätt att organisera fordonen.

Bokningarna kan sedan kopplas till en klimatväxlingsmodell för att ytterligare stärka viljan till mer hållbara val. Genom tillgång till en bil- och cykelpool för tjänsteresor, ger arbetsgivaren arbetstagaren möjlighet att själva välja färdmedel till och från arbetet.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

#### Incitament med klimatväxling

I början av 2013 införde Region Skåne klimatväxling. Metoden innebär att en avgift tas ut på varje tjänsteresa som görs med flyg eller privat bil av en medarbetare i Region Skåne. Pengarna används till att underlätta distansmöten och hållbart resande, som åtgärder för att främja cyklande, resor med kollektivtrafik och resor med poolbilar på förnybara drivmedel. Sedan klimatväxlingen infördes har kostnaderna för tjänsteresor med privat bil och flyg minskat årligen. Resorna med privat bil har minskat cirka 10 procent per år. Samtidigt har flygresorna inrikes minskat och andelen tågresor till och från Stockholm ökat från 31 procent år 2012 till nästan 50 procent år 2015. Det har inneburit både minskade kostnader och lägre utsläpp.

#### Gemensamma policydokument

Genom mötes- och resepolicyer går det att påverka företags och offentliga verksamheters resor. Med en inköspolicy för fordon styrs vilka drivmedel som prioriteras och vilka fordon som köps in till en verksamhet. En parkeringspolicy kan utformas för att medverka till att resande med cykel och kollektivtrafik ökar till och från arbetsplatsen. Policyer som dessa kan tas fram i samverkan med flera parter. Då kan krav diskuteras gemensamt, erfarenhet delas och arbetet underlättas.

#### Stöd för distansarbete

Distansarbete kan uppmuntras och möjliggöras genom exempelvis flexibla arbetstider och möjlighet till uppkoppling till arbetsplatsen från annan plats. Det ska finnas teknik så att möten kan genomföras utan att parterna behöver träffas fysiskt. Detta kan ske i form av telefon-, webb- eller videomöten. Med tiden kommer dessa tekniker förbättras successivt.

## Hållbart resande på fritiden

*Det finns stora möjligheter att öka andelen hållbara resor på fritiden. Det är idag i stor utsträckning arbetspendlingen som utmanar trafiksystemets kapacitet och leder till trängsel på morgon och eftermiddag. Till antal är resorna på fritiden och till service fler, de står för nästan hälften av alla resor och ökar över tid. Till dessa resor hör hämtning och lämning av barn, inköpsresor och resor kopplade till motion, föreningsliv, nöje, släkt och vänner.*



De resor som sker på fritiden har inte samma tydliga rörelseriktningar som arbetspendlingen även om det till stor del är överlappande. Det gör att de är svårare att försörja med kollektivtrafik. Genom transport-effektiv fysisk planering kan avstånden till servicefunktioner och fritidsaktiviteter minska och möjligheterna öka att ta sig dit till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

Det finns stor potential till att förändra hur inköpsresorna ser ut i Skåne. Omkring fyra av fem besökare till externa handelscentra i Skåne handlar inte mer än att varorna kan få plats i en cykelkorg eller väska. Flera studier visar att cyklister har stor betydelse för centrumhandeln och för att stärka den är det viktigt att göra den mer cyklistvänlig. De möjligheter som e-handel ger är svår att överblicka. E-handel kan öka tillgängligheten samtidigt som resorna kan minska. Beroende på hur optimerade rutterna är och vilka drivmedel som används finns det goda möjligheter att minska utsläppen jämfört med om köpen görs traditionellt i en affär.

Det sker en snabb utveckling inom resfria möten och e-hälsa som kan skapa förutsättningar för att få tillgång till tjänster utan att behöva resa. I synnerhet ger det ökade möjligheter för landsbygden att få tillgång till viktiga samhällsfunktioner. Det kan exempelvis vara besök på vårdcentralen, myndigheter eller bibliotek som kan ske hemifrån.

För att öka tillgängligheten och ge större del av befolkningen möjlighet att ta del av natur- och kulturupplevelser måste det vara enkelt att nå dessa med gång, cykel eller kollektivtrafik. Många evenemangs- och kulturresor sker vid tider och under dagar då kollektivtrafiken i många fall har en överkapacitet: bussar och tåg är inte fulla eller körs med mindre turtäthet. Det motiverar till att försöka attrahera en högre andel fritidsresande till kollektivtrafiken, speciellt kring större evenemang som annars kan skapa trafikchaos. Kollektivtrafikresan tillsammans i grupp kan bli en del av gemenskapen kring konserten eller matchen.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

#### Ökat hållbart resande genom fysisk planering

Att genom fysisk planering arbeta för att koppla samman viktiga vardagsfunktioner på en ort med exempelvis gång- och cykelnät skapar förutsättningar för att resa kortare och mer hållbart. Hur nya målpunkter placeras i förhållande till varandra kräver en bred kommunal samordning i den strategiska planeringen.

#### Enklare för cykel och gång vid handelsetableringar

Att förbättra anslutningarna för gående och cyklister till externa handelsetableringar kan i vissa fall göras med relativt enkla medel. Det kan vara trottoarkanter som ska bort eller att det finns cykelställ i nära anslutning till varuhusens entré.

Butikerna kan även uppmuntra en hälsosam livsstil genom att ge olika erbjudanden till dem som kommer dit aktivt. Även busshållplatserna bör ligga i närheten av entréerna. Med hemkörning av skrymmande varor blir det möjligt för fler att cykla eller åka med kollektivtrafik till affären.

#### Hållbart resande till träning

Klimatmatchen var en nationell tävling under 2014 som syftade till att påverka den del av idrottens klimatpåverkan som resorna till träningen utgör.

I en uppföljning svarade nästan hälften av deltagarna att de även efter tävlingens slut kommer att fortsätta gå, cykla och åka mer kollektivt till idrottsaktiviteten.

## Hållbart resande för barn och unga

*Att öka möjligheten för barn och unga att ta sig till skola och fritidsaktiviteter med gång, cykel och kollektivtrafik är viktigt. Att barn är fysiskt aktiva har en positiv inverkan på deras hälsa eftersom det kan leda till förbättrad viktkontroll, hjärt- och kärlhälsa samt ökad självkänsla. Fysisk aktivitet bidrar även till en förbättrad psykisk hälsa och har generellt sett en positiv inverkan på inlärning.*



Andelen barn i åldern 7-14 år som cyklar en genomsnittlig dag har i Sverige minskat från 24 procent under mitten av 1990-talet till 15 procent år 2014. Detta trots att trafiksäkerheten generellt har förbättrats genom exempelvis hastighetsdämpningar och upphöjda korsningar. Det är möjligt att vända den nedåtgående trenden. När skjutsningen till skolan minskar förbättras samtidigt trafikmiljön kring skolan.

Barns resande är föräldrarnas ansvar och uppmuntran bör vara riktad till både barn och föräldrar. Erfarenheten visar att barn är duktiga att påverka i sin hemmiljö och genom att förmedla budskapet om hållbart resande kan kunskapen vandra vidare till övriga familjemedlemmar. Förutom åtgärder för att påverka resorna till och från skolan är det även viktigt att se till barns och ungdomars resande på fritiden. I ett större perspektiv handlar det om att ge de unga tillträde till det offentliga rummet utan att i väsentlig grad hindras av farliga trafikmiljöer. Barn och ungdomar är dessutom framtidens resenärer. Av dagens tioåringar kommer en stor del att pendla till och från arbetet varje dag som vuxna under denna plans målar 2030. Att tidigt skapa en förståelse för hållbart resande och varför det är viktigt kan lägga en grund till goda resvanor även när de blir äldre. Det är viktigt att barn och unga lär sig hållbart resande med framför allt kollektivtrafik.

Det finns idag i Skåne goda förutsättningar att genom samverkan utveckla och sprida goda exempel på hur barn kan uppmuntras till att gå och cykla i de fall där miljön redan är säker. På flera ställen i Skåne bedrivs ett aktivt arbete med att få fler att resa hållbart till skolan eller fritidsaktiviteter. Genom att låta dem som har erfarenhet av att arbeta med sådana insatser sprida erfarenheter, pedagogiskt material, metoder och koncept kan fler skolor, kultur- och idrottsföreningar inspireras till att uppmuntra till ett hållbart resande.

Det ska i Skåne finnas goda förutsättningar och uppfattas som självklart för barn, unga och deras föräldrar att under säkra former ta sig till viktiga målpunkter som skola och fritidsaktiviteter. Barnperspektivet ska vara vägledande för all fysisk planering och genom påverkansåtgärder ska fler välja att gå, cykla och åka med kollektivtrafik.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

#### Minskad skjutsning genom information

Genom åtgärder som information till föräldrar, roliga tävlingar och aktiviteter för skolbarn och en tydlig hållning mot felparkeringar kan skjutsandet med bil till och från skolan minska. Malmö stads koncept "Vänlig väg till skolan" är ett exempel på det.

#### Säkrare skolväg

Att inventera skolvägarna och att göra dem trafiksäkra kan göra det enklare för föräldrar att tillåta barnen att gå eller cykla till skolan. Detta kan sedan kombineras med uppmunranskampanjer med information om de förändringar som har genomförts.

#### Trafikundervisning

Att lära barn trafik kunskap gör dem bättre rustade i trafiken. Undervisningen kan vara på skoltid, som fritidsaktivitet eller exempelvis i samband med olika större evenemang.

#### Skolskjuts i linjetrafik

Genom att resorna till och från skolan ingår i den ordinarie linjetrafiken istället för som separat skolskjuts är det möjligt att förstärka kollektivtrafiken på landsbygden. Detta har bland annat gjorts i nordvästra Skåne. Barnen får då tidigt en vana att åka med kollektivtrafik.



132 Landstora  
133 Lomma  
134 Hälsjö  
138 Hälsjö  
142 Klippan  
146 Malmö  
150 Malmö  
16a Lund

16a Lund  
16a Lund

16a Lund  
16a Lund

ånetrafiken  
REGIONBUSS

10 Landstora  
12 Vellinge  
Urb

# Genomförande

*Det finns stor erfarenhet på både kommunal och regional nivå i Skåne att arbeta med hållbart resande. För att kunna hantera frågor som spänner över flera organisationer och kommuner krävs delvis nya processer och former för dialog och samarbete, men främst måste det redan befintliga arbetet stärkas och erfarenheter delas och spridas.*

För att lyckas är det avgörande att arbetet sker i samverkan. Då kan arbetet stärkas strategiskt, men det blir även möjligt att genomföra konkreta insatser med större genomslag till lägre kostnader. Insatser och lösningar kan komma att skilja sig åt i olika delar av Skåne beroende på geografiska förutsättningar och behov.

Genomförande av *Mobilitetsplan för Skåne* ska ske inom befintliga grupperingar eller i nya grupper i de fall då det inte redan finns några befintliga, vilka bildas för att i projektform genomföra konkreta åtgärder. Ambitionen är att alla Skånes kommuner ska delta i omställningsarbetet i någon form, antingen på strategisk nivå eller i konkreta åtgärder som görs i samverkan. Det vore önskvärt om alla kommuner och större regionala aktörer har utsedda ansvariga kontaktpersoner som dessutom kan vara ansvariga för intern förankring. Det kommer inte att vara organisatoriskt möjligt att arbeta inom samtliga områden samtidigt, utan en prioritering kommer att ske utifrån förutsättningar och behov.

Det finns även attityd- och beteendepåverkande insatsområden inom *Cykelstrategi för Skåne* och *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*. Även i Länsstyrelsen Skånes regionala planeringsunderlag *Skånska åtgärder för att nå miljömålen 2016-2020* och i *Klimat- och energistrategi för Skåne* finns åtgärder utpekade som har koppling till arbetet med att nå ett ökat hållbart resande i Skåne. Även dessa insatser berör genomförandet av *Mobilitetsplan för Skåne*.

## Nätverket för hållbart resande

För att samordna arbetet och skapa regional samverkan har *Nätverket för hållbart resande* bildats. Detta består av representanter från de befolkningsmässigt största kommunerna i Skåne och tillika tillväxtmotorerna det vill säga Malmö, Lund och Helsingborg. Till dessa kommer representanter från de utpekade regionala kärnorna Kristianstad, Hässleholm, Landskrona,

Trelleborg och Ystad. Trafikverket, Länsstyrelsen och Kommunförbundet Skåne/Energikontoret Skåne ingår också eftersom de är viktiga regionala aktörer inom området. Även en mindre kommun är med i nätverket. Nätverket är en ombildning och sammanslagning av Hållbar Mobilitet Skånes referensgrupp och Klimatsamverkan Skånes transportarbetsgrupp. Det är Region Skåne som har projektledarroll för nätverket.

Nätverket tar sin utgångspunkt i *Mobilitetsplan för Skåne* och ska stärka och stödja samarbetet med hållbart resande regionalt. De parter som inte ingår i nätverket kan delta i tematiska projektgrupper som både kan vara på strategisk nivå eller för att genomföra specifika åtgärder. Inom nätverket finns möjlighet att ta fram fördjupade studier och skapa mötesplatser för kunskaps- och erfarenhetsutbyte. Nätverket finansieras de första åren med stöd från Energimyndigheten.

## Region Skåne

Region Skåne har en sammanhållande och pådrivande roll genom att i samverkan driva genomförandet av *Mobilitetsplan för Skåne*. Planens fokus ligger på hur det regionala arbetet med hållbart resande sker i ett delat ansvar och att arbetet måste ske i samverkan. Men i vissa fall sker arbetet inom egen rådighet. Några exempel är Skånetrafikens paketering och marknadsföring av kollektivtrafiken, även om denna i viss mån sker tillsammans med operatörerna, den regionala infrastrukturplaneringen som fastställer vilket infrastrukturutbud som ska finnas i Skåne, och trafikförsörjningsprogrammet som fastställer ramarna för kollektivtrafikutbudet. Region Skåne är dessutom, liksom alla andra offentliga organisationer i Skåne, en arbetsgivare som genererar pendling och tjänsteresor. I den funktionen ingår organisationen i omställningsarbetet genom aktivt deltagande i samverkansområdet "Hållbart resande under arbetstid". I Region Skånes roll ingår även att bidra med kunskapsunderlag och seminarier.



### **Skånes kommuner**

Kommunerna har en avgörande roll för omställningen av transportsystemet till att bli mer hållbart. Förankring kring hållbart resande hos regionala och kommunala aktörer ger förutsättningar för långsiktigt arbete och för att det avsätts resurser till arbete med frågorna. Denna förankring bör ske både på politisk och tjänstemannanivå.

Kommunerna har ansvar för den fysiska samhällsplaneringen enligt plan- och bygglagen. Genom kommunernas översiktsplaner behandlas de övergripande planeringsfrågorna, de allmänna intressena och framtida mark- och vattenanvändning, där lokaliseringsfrågor bland annat ingår. Kommunerna ansvarar exempelvis för vilka gator och cykelvägar som ska byggas, det vill säga vilka förutsättningar som ges för att resa hållbart. Översiktsplaner bildar ett viktigt underlag för planering av trafik och transportinfrastruktur genom

exempelvis trafikplaner. Ett annat strategiskt viktigt område är tillgång och prissättning på parkeringsplatser. Många kommuner är även stora arbetsgivare med ansvar för medarbetarnas resor.

### **Länsstyrelsen Skåne**

Länsstyrelsens uppdrag och ansvar som statens företrädare i länet innebär att se till att länet utvecklas på ett sådant sätt att nationella mål får genomslag, samtidigt som hänsyn tas till regionala förhållanden och förutsättningar. Genom att ha ett samlat regionalt perspektiv tillsammans med att samordna olika samhällsintressen ska arbetet resultera i att natur- och kulturvärden bevaras, att miljön skyddas, att landsbygden utvecklas och att samhället byggs på goda grunder och ur ett jämställt perspektiv. Länsstyrelsen samspelar med många aktörer i olika partnerskap och sammanhang.



### Trafikverket

Trafikverket ansvarar för att utveckla en långsiktig infrastrukturplanering och ett effektivt hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. Trafikverket arbetar i nära dialog och samverkan med olika offentliga organisationer för att skapa ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, mindre miljöpåverkan och minimering av hälsorisker. Verket tillämpar aktivt fyrstegsprincipen – en princip som ska vara vägledande i all transport- och infrastrukturplanering. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär en förutsättningslös transportövergripande analys av åtgärder utifrån behov och funktioner, se sidan 22.

### Kommunförbundet i Skåne

Kommunförbundet i Skåne är de 33 skånska kommunernas intresseorganisation med verksamhet inom samtliga kommunala intresseområden. Energikontoret Skåne är en del av Kommunförbundet Skåne och arbetar för energieffektivisering och en ökad andel förnybar energi genom i första hand olika utvecklingsprojekt.

### Övriga skånska aktörer

Det finns ytterligare en rad organisationer som är viktiga för omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Det är exempelvis högskolor och universitet, civilsamhället samt näringslivet och den regionala biogassektorn.

### Delade kostnader och nyttor

På sidan 18 presenterades en rad ekonomiska vinster som kan uppnås med ökat hållbart resande. Generellt sett präglas arbetet med attityd- och beteendepåverkan av relativt låga kostnader sett till nyttorna. I *Mobilitetsplan för Skåne* är en grundtanke att åtgärder som genomförs i samverkan får vissa stordriftsfördelar och blir därmed mer kostnadseffektiva samt bidrar till större genomslag än om varje kommun själv genomför åtgärderna.

En utgångspunkt är att de större kommunerna tar mer ansvar än de mindre. Större kommuner har mer resurser, men också ett delregionalt ansvar som tillväxtmotor eller regional kärna. Det kan handla om att bidra med resurser i gemensamma projekt, men även att dela med sig av kunskap och erfarenheter. Detta kan göra det möjligt för kommuner, som i vanliga fall inte har utrymme att genomföra vissa åtgärder, ändå kan delta.

Det kan vara möjligt att finansiera det beteendepåverkande arbetet med externa medel. Under byggskedet av infrastruktur kan åtgärder finansieras av den nationella respektive regionala planen, men i dagsläget ges tyvärr inte finansiering för åtgärder före eller efter byggtiden. Exempel på andra finansieringskällor kan vara Klimatklivet, Stadsmiljöavtalen, EU-finansiering eller utlysningar från Energimyndigheten. Här kan gemensamma ansökningar förenkla arbetet och öka chanserna till att få dem godkända.

### Utvärdering

*Mobilitetsplan för Skåne* och arbetet med hållbart resande ska följas upp löpande. Dels processen för hur planen implementeras, men också utifrån effekterna av de konkreta insatserna och hur väl de leder mot uppsatta mål. På så vis kan arbetet ständigt förbättras. Det finns idag väl beprövade metoder för att utvärdera attityd- och beteendepåverkande åtgärder, som mäter både faktisk förändring i resandet och de förändrade attityderna, som är ett steg mot nya resvanor.

## SÅ KAN ETT SAMVERKANS-PROJEKT BLI TILL

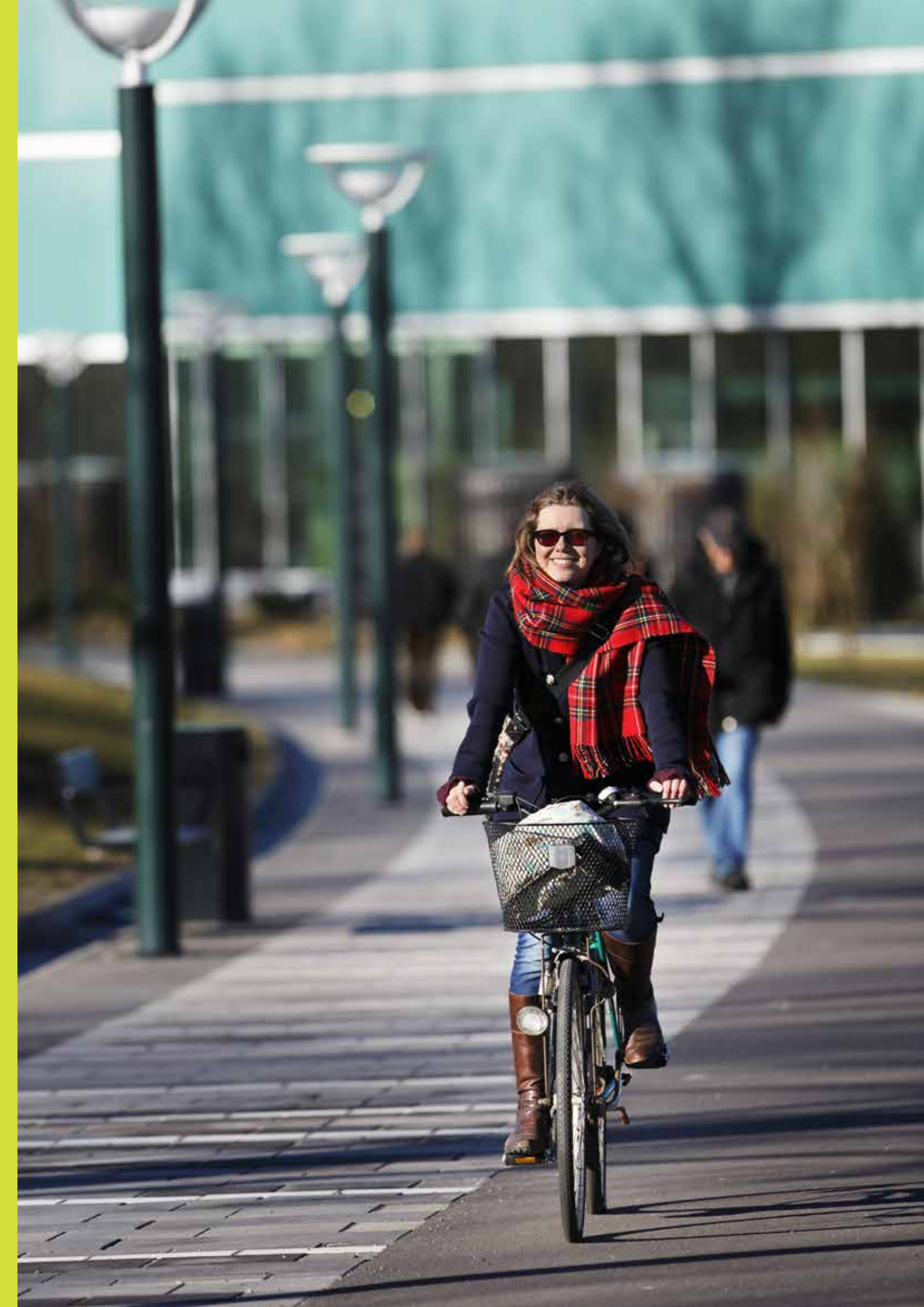
En kommun vill förbättra skolmiljön på tre skolor som har många bilskjutsande föräldrar. Trafikmiljön runtomkring gör det svårt att anlägga en ny parkering och det är inget kommunen har möjlighet att prioritera.

Kommunen frågar arbetsgruppen för mobilitetsplanen eller nätverket för hållbart resande om synpunkter. Efter att ha undersökt frågan visar det sig att det är ytterligare fem kommuner som har en liknande utmaning.

Med utgångspunkt från detta anordnar arbetsgruppen eller kommunen en workshop där möjliga lösningar diskuteras.

Resultatet blir att se över trafikmiljön kring skolorna för att se om förbättringar kan göras. Därtill att ta fram gemensamma trycksaker och kampanjmaterial som riktar sig till barn, föräldrar och skolor som uppmuntrar minskat skjutsande.

Arbetsgruppen för mobilitetsplanen är projektledare och står för utvärdering och alla deltagande kommuner delar på kostnaderna.





## Referenser och vidare läsning

- Bjerkemo konsult, 2011, *Så blir bra bytespunkter bättre*
- ECF, 2016, *Shopping by bike: Best friend of your city centre*
- Energimyndigheten, 2015, *Uthållig kommun – Möjligheter med mobility management*
- Forsknings- och innovationsrådet i Skåne, 2016, *Positionspapper Smarta hållbara städer*
- Forward, Sonja, VTI, 2014, *Hållbart resande – möjligheter och hinder*
- Handelns utredningsinstitut, 2010, *Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum*
- Länsstyrelsen Skåne, 2013, *Klimat- och energistrategi för Skåne*
- Länsstyrelsen, 2016, *Skånska åtgärder för att nå miljömålen 2016-2020*
- Malmö stad, 2016, *Möjliggöra hållbara val i vardagen – 12 strategier för att främja beteendeförändring*
- Malmö stad, 2016, *Trafik och mobilitetsplan – För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*
- Region Skåne 2016, *Folkhälsorapport Barn och Unga i Skåne 2016*
- Region Skåne och Trafikverket, 2014, *Cykelvägsplan för Skåne*
- Region Skåne, 2010, *Öresundsregionen i ögonhöjd*
- Region Skåne, 2011, *Bytespunkten som mötesplats i Skåne*
- Region Skåne, 2013, *Strategier för det flerkärniga Skåne*
- Region Skåne, 2014, *Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025*
- Region Skåne, 2014, *Skånes regionala utvecklingsstrategi – Det Öppna Skåne 2030*
- Region Skåne, 2016, *Planera för människor – social hållbarhet kopplat till fysisk planering*
- Region Skåne, 2016, *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016*
- Region Skåne, 2016, *Underlag för handlingsplan för fossilfria drivmedel*
- Region Skåne, 2016, *Utvärdering av Skåneresan 2016*
- Region Skåne, 2017, *Cykelstrategi för Skåne*
- Region Skåne, 2017, *Skåneanalysen – Potentialstudie för hållbar arbetspendling*
- Region Skåne, 2017, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*
- SKL och Trafikverket, 2010, *Hållbart resande i praktiken*
- Sweco, 2013, *Resvaneundersökning i Skåne 2013*
- Trafikverket 2015, *Mobility management i byggskedet, – En vägledning till vad, varför och hur*
- Trafikverket 2016, *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser*
- Trafikverket, 2007, *Konsten att sälja hållbart resande*
- Trafikverket, 2014, *SUMO, System för utvärdering av mobilitetsprojekt, kompletterad för utvärdering av trafiksäkerhetsprojekt*
- Trafikverket, 2015, *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar – handledning*
- Trivector traffic, 2011, *Hållbara besöksresor till köpcentra*
- Trivector Traffic, 2016 PM: *Folkhälsoeffekter av ökad gång och cykling i Skåne 2030*
- Trivector Traffic, 2016, PM: *Skånes mål för färdmedelsandelar*







