

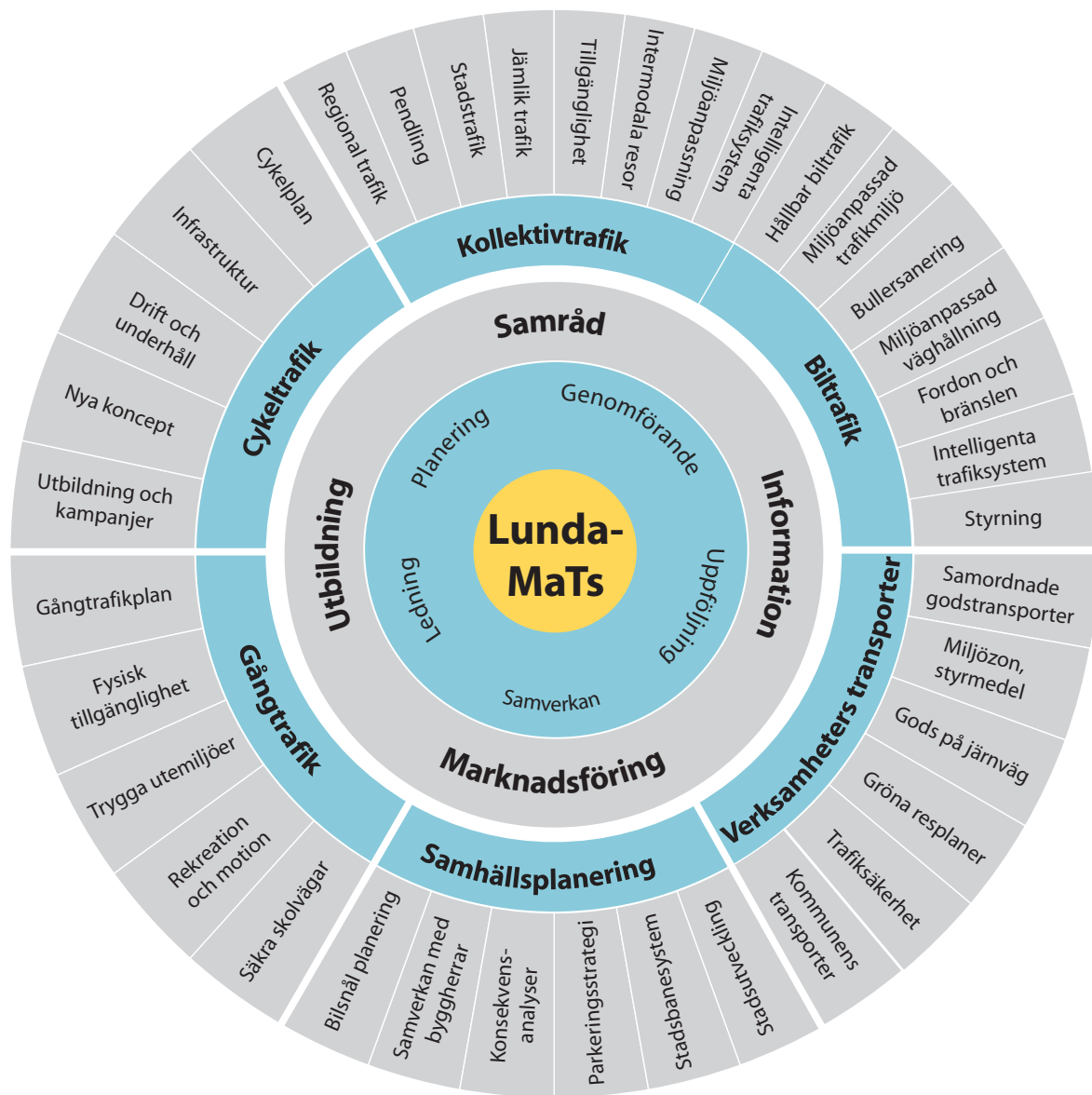


LundaMaTs
Hållbart transportsystem i Lund

Kortversion

LundaMaTs II

Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030





Staden och trafiksystemet ska utvecklas tillsammans, för en hållbar, attraktiv stad där människor vill vistas och bo.

Bakgrunden

1996 beslöt kommunstyrelsen i Lund att utarbeta en miljöanpassad trafikplan. Den togs fram parallellt med det kommunala Agenda 21-arbetet och en ny översiktsplan. Trafikplanen – som döptes till LundaMaTs – fick snabbt stor betydelse, inte minst genom de statsbidrag (LIP) kommunen fick på grund av planen. Bland de viktigare insatserna kan nämnas kollektivtrafikstråket Lunda-länken, en stor mängd cykelfrämjande åtgärder samt mobilitetskontorets verksamhet.

LundaMaTs är idag ett känt varumärke för svenska stadsplanerare, och arbetet har rönt intresse även internationellt. Störst betydelse har förstås LundaMaTs haft i Lund. LundaMaTs-planen möjliggjorde en långsiktig satsning och utvärderingar har också visat att den har gett resultat.

Nu följer nästa steg: LundaMaTs II, en uppdatering av LundaMaTs.

I LundaMaTs II har synen breddats från ett miljöanpassat transportsystem till en hållbar utveckling av transportsystemet, med avseende på samtliga tre hållbarhetsaspekter – de miljömässiga, de ekonomiska och de sociala. LundaMaTs II betonar de möjligheter som finns i ökad regional samverkan. Liksom tidigare är helhetssyn en ledstjärna för arbetet.

LundaMaTs II har tagits fram av Lunds kommun och Trivector, i samarbete med många andra aktörer som bidragit via arbete i temagrupper, referensgrupp, deltagande i seminarier samt via flera olika samråd. För den politiska ledningen har byggnadsnämndens och tekniska nämndens presidier svarat. Sveriges kommuner och landsting har bidragit med stöd för att testa och utveckla samrådsformerna under utredningsarbets gång. Länsstyrelsen i Skåne och Region Skåne har gett bidrag för att utveckla projektförslag med inriktning på pendling och Skånes regionala utveckling.

Helheten – LundaMaTs uppbyggnad

Med LundaMaTs tar Lunds kommun ett helhetsgrepp för att göra trafiksystemet långsiktigt hållbart. Figuren på framsidan visar LundaMaTs olika nivåer och delar, och hur de förhåller sig till varandra.

- I mitten finns LundaMaTs, det önskade resultatet, dvs visionen och målen.
- Ringen utanför innehåller de förutsättningar som måste finnas: ledning, organisation, genomförande och uppföljning – det som sammantaget utgör ledningssystemet för LundaMaTs.
- Nästa ring beskriver hur information och engagemang ska spridas, inte minst med hjälp av mobility management och olika nätverk.
- Näst ytterst hittar vi sex så kallade reformområden, dvs områden inom vilka de konkreta åtgärderna är organiserade: samhällsplanering, gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik samt verksamheters transporter.

- Längst ut finns alla de projektförslag som bildar själva handlingsplanen. Varje projektförslag kan omfatta flera delprojekt och åtgärder. Många av förslagen fanns med även i första LundaMaTs, men samtliga har reviderats eller uppdaterats.



Fotgängare - nytt reformområde i LundaMaTs II.

Visionen

Visionen pekar ut inriktningen och ett önskvärt tillstånd år 2030. Transportsystemet ska utvecklas i riktning mot

ökad hållbarhet. En viktig princip är att steg för steg uppnå ständiga förbättringar.

Vision för ett hållbart transportsystem i Lund 2030

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

Den flerkärnighet som kännetecknar regionen är bevarad och har utvecklats, varje tätort utifrån sina särskilda förutsättningar. Staden och byarnas nät av gator och öppna platser utgör en viktig del i kulturarvet och ger trivsel, trygghet och tillgänglighet.

Samhället har utvecklats så att tillgängligheten förbättrats. Därigenom har transportbehovet och omfattningen av motorfordonstrafiken minskat per invånare. Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafikresandet har ökat.

Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa – såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller – har reducerats kraftigt.

Antalet dödade och skadade i trafiken har reducerats kraftigt. Långsiktigt skall ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion är anpassat till de krav som följer av detta.

Staden och byarna är planerade så att man oavsett ålder och kön känner sig trygg. Miljön inbjuder till nyttjande av gator och stråk, torg och parker. Alla kan ta del av det som staden, byarna och landsbygden erbjuder. Näringslivets behov av tillgänglighet tillgodoses på ett hållbart sätt.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik – liksom andra miljöanpassade transportmedel – har varit och är prioriterade, vilket gör det möjligt att uppnå det hållbara transportsystemet.

Målen

Visionen kompletteras med arton mål som preciserar visionens innehåll och gör det möjligt att mäta utveck-

lingen. Dessutom finns olika indikatorer, som löpande redovisar om utvecklingen leder i önskad riktning.

Mål	Mål 2013	Mål 2030
Andelen av invånarna i kommunen som bor inom tätorternas "öpp-cirklar" ska öka ("öpp-cirklar" = de områden inom vilka utbyggnad och exploatering i första hand ska ske enligt gällande översiktsplan).	öka	öka
Stadsdelsprogram med utvecklingsbehov, åtgärdsförslag och inriktning ska tas fram för alla tätorter/stadsdelar.	alla	–
Den fysiska trafikmiljön utformas så att den genomsnittliga körhastigheten för stadsbusstrafiken ökar från 18 km/h till 22 km/h år 2013 och 23 km/h år 2030.	22 km/h	23 km/h
Antalet kilometer gång- och cykelväg skall öka med 10 % till år 2013 och 30 % till år 2030.	+ 10 %	+ 30 %
Andelen säkerhetsåtgärdade gång- och cykelpassager ska vara 30 % år 2013 och 100 % år 2030.	+ 30 %	+ 100 %
Gångtrafiken per invånare ska öka.	öka	öka
Cykeltrafiken per invånare ska öka med 5 % till år 2013 och med 10 % till år 2030.	+ 5 %	+ 10 %
Kollektivtrafikresandet per invånare ska kontinuerligt öka.	öka	öka
Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall minska.	minska	minska
Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet, skall minska med 2 % till år 2013 och 5 % till år 2030.	- 2 %	- 5 %
Restidskvoten för cykel/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 1,5 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser).	75 % av tillkommande bebyggelse	75 % av tillkommande bebyggelse
Restidskvoten för kollektivtrafik/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 2,0 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser).	75 % av tillkommande bebyggelse	75 % av tillkommande bebyggelse
Den fysiska tillgängligheten för funktionshindrade, barn och äldre ska öka.	öka	öka
Andelen människor som upplever att trafikmiljön är otrygg ska minska.	minska	minska
Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25 % till 2013 och 50 % 2030 (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade).	- 25 %	- 50 %
Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 10 % till 2013 och 40 % till 2030.	- 10 %	- 40 %
Till år 2013 ska samtliga fastigheter, som ligger utmed det kommunala vägnätet och utsätts för ljudnivåer över 61 dBA, ha erbjudits bidrag till bullersaneringsåtgärder. Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 54 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde.	100 % med ekv ljudnivå över 61 dBA	100 % med ekv ljudnivå över 54 dBA
Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av Lunda-MaTs ska öka.	öka	öka

Reformområden och projektförslag

I LundaMaTs II ingår sex ”egentliga” reformområden plus två till – ledningssystem och mobility management. De senare har till uppgift att underlätta och effektivisera arbetet inom övriga delar av LundaMaTs.

Inom de olika reformområdena finns olika projektförslag, sammanlagt fyrtiotvå stycken.

Här följer en beskrivning av samtliga reformområden samt exempel på tillhörande projekt.

Samhällsplanering

Samhällsplaneringsreformen handlar om den långsiktiga planeringen och utvecklingen av trafiken och bebyggelsen. Den omfattar åtgärder som på lång sikt ska ge minskade transportbehov och en ökad tillgänglighet. En stadsutveckling med helhetssyn på stadens och stadsdelarnas behov är viktig.

Här finns också projekt som skapar förutsättningar för en positiv utveckling inom de övriga reformområdena, till exempel satsningar på ny spårinfrastruktur för kollektivtrafiken samt lokalisering av nya bostäder och verksamheter i bilsnåla lägen.

Projektförslag:

- Planera utifrån principerna i handboken ”Bilsnål samhällsplanering”.
- Samverka med byggherrar för att få till stånd mer hållbara transporter.
- Gör konsekvensanalyser till ett obligatoriskt inslag i planeringen.
- Ta fram parkerings- och avgiftsstrategier.
- Gör en långsiktig satsning på högvärdig kollektivtrafik.
- Integrera stadsutvecklingen med trafikplaneringen.

Gångtrafik

Gångtrafikens betydelse i transportsystemet bedöms ha en särskilt stor betydelse i en stad som Lund. Den relativt täta stadsstrukturen och den geografiskt begränsade stadskärnan ger goda möjligheter att klara olika transportbehov till fots. Därför har gångtrafik blivit ett eget reformområde.

Projektförslagen här handlar om trafiksäkerhet, trygghet, hälsa och fysisk tillgänglighet. Attraktiva gångmiljöer bidrar också till att stärka den lokala handelns konkurrenskraft.

Projektförslag:

- Upprätta en gångtrafikplan.
- Förbättra tillgängligheten för funktionshindrade.
- Skapa fler trygga utemiljöer.

- Förbättra möjligheterna till rekreation och motion.
- Skapa säker gångtrafik för barn.

Cykeltrafik

Lund är redan idag en av Sveriges främsta cykelstäder. Kommunen har arbetat mycket aktivt för att förbättra cykelvägnätet och locka fler att cykla.

De projekt som föreslås tar upp områden som funnits tidigare, men som kan utvecklas ännu mer.

Projektförslag:

- Uppdatera cykelplanen.
- Förbättra infrastrukturen för cykeltrafiken.
- Öka kvaliteten på drift och underhåll av cykeltrafiksystemet, inklusive olika former av service åt cyklister.
- Utveckla nya sätt att öka cyklingen, t ex i samarbete med andra aktörer – privata och offentliga.
- Genomför utbildning och kampanjer för säkrare cykeltrafik.

Kollektivtrafik

I ett hållbart transportsystem är en högvärdig kollektivtrafik en viktig byggsten. En väl utbyggd kollektivtrafik är nödvändig för att attrahera fler resenärer och minska biltrafiken. Statushöjande åtgärder och en tilltalande image måste till, men också en ökad samordning och samverkan med andra transportslag.

Projektförslag:

- Utveckla infrastruktur för en hållbar regional kollektivtrafik.
- Utveckla kollektivtrafiken för pendling.
- Utveckla stadstrafiken.
- Använd kollektivtrafiken för att skapa en mer jämlik fördelning av transportmöjligheter.
- Gör kollektivtrafiken tillgänglig för alla.
- Utveckla möjligheterna att kombinera olika färd sätt.
- Miljöanpassa driften av kollektivtrafiken.
- Använd väginformatik och annan ny teknik för att göra kollektivtrafiken effektivare och mer attraktiv.

Biltrafik

Bilen en förutsättning för att vårt nuvarande samhälle ska fungera, och den ger oss en stor frihet i val av bostadsort, arbetsplats och fritidsaktiviteter. Samtidigt skapar vägtrafiken och bilismen stora miljöproblem i form av bland annat luftföroreningar, klimatpåverkan, markanspråk och buller. Biltrafik innebär även problem med trafiksäkerhet och trängsel.

Projektförslagen tar upp åtgärder som ska minska biltrafikens störningar genom att förändra samspelet med övriga trafikanter och den omgivande miljön. Biltrafiksystemen i staden och tätorterna behöver göras mera stadsmässiga och mindre dominerande i stadsbilden. Det är särskilt viktigt att minska användningen av fossila bränslen.

Projektförslag:

- Utveckla ett hållbart och stadsmässigt biltrafiksystem.
- Miljöanpassa gatu- och trafikmiljön.
- Öka satsningarna på bullersanering.
- Skapa en miljöanpassad/hållbar väghållning.
- Stimulera användningen av miljöanpassade fordon och bränslen.
- Använd väginformatik och annan ny teknik för att göra biltrafiken mer hållbar.
- Styr användningen av transportsystemet i en mer hållbar riktning.

Verksamheters transporter

En betydande del av de totala transporterna hör samman med olika företags och organisationers verksamhet, t ex godstransporter samt de anställdas resor till och från arbetet och i tjänsten.

Åtgärder och projekt inom detta område ska på olika sätt stimulera till – och skapa förutsättningar – att göra verksamhetsanknutna transporter mer hållbara.

Projektförslag:

- Samordna godstransporterna.
- Vidareutveckla arbetet med miljözoner och andra styrmedel.
- Transportera mer gods på järnväg.
- Stimulera gröna resplaner i företag.

- Sätt trafiksäkerheten i fokus.
- Verka för hållbara resor och transporter i den egna verksamheten.

Mobility management

Mobility management avser beteendepåverkande åtgärder, som har till mål att effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Lunds kommuns mobility management-åtgärder har genom mobilitetskontorets arbete varit mycket framgångsrika. Verksamheten kan underlätta genomförandet av projektförslagen och få dem att ge bättre resultat. Arbetet med mobility management har även till uppgift att samordna projektförslag och att sprida erfarenheter till andra.

Viktiga uppgifter för den framtida verksamheten är bland annat verka som inspiratörer och interna konsulter inom mobility management, att bygga nätverk, att påverka lundabornas resor utanför Lund samt att arbeta för mera hållbara godstransporter och inköpsresor.

Ledningssystem

Förslaget till ledningssystem för LundaMaTs visar hur arbetet med LundaMaTs på ett samordnat sätt kan organiseras, genomföras och följas upp. Syftet är att säkerställa att projektverksamheten och åtgärder leder i avsedd riktning. Målet är en effektiv användning av olika resurser och en verksamhet med ständiga förbättringar.

Förutom själva ledningssystemet ingår här också ett antal projektförslag, som på olika sätt ska underlätta och skapa förutsättningar för LundaMaTs: Regionalt nätverk för hållbara transportsystem, regionalt MaTs-samarbete (SkåneMaTs), lobbying och påverkan samt förbättrad medborgarservice (kundtjänst).

Kostnader, ansvar och genomförande

De sammanlagda kostnaderna för att driva och genomföra projektförslagen uppskattas till 75–80 miljoner kronor medan investeringskostnaderna bedöms vara 1–3 miljarder. Till detta kommer ökade driftskostnader på 5–10 miljoner per år till följd av investeringar eller ny verksamhet.

Arbetet inom LundaMaTs leds gemensamt av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret, i samarbete med andra berörda delar av den kommunala organisationen. Innan respektive projektförslag genomförs krävs fortsatt detaljplanering och, i vanlig ordning, särskilt beslut av den nämnd som har ansvaret.



Lund C – ett av många viktiga utvecklingsområden.

Gör LundaMaTs II att vi når vi målen?

Om projektförslagen och reformerna genomförs, kommer det att leda transportsystemet i Lunds kommun i en hållbar riktning. Det svåra är att bedöma om denna utveckling är tillräckligt snabb och omfattande för att vi ska nå de tillstånd och nivåer som pekas ut i visionen och målen.

Vi kan konstatera att majoriteten av projektförslagen har positiva effekter på flera av LundaMaTs-målen. Samtidigt kan andra delar av transportsystemet utvecklas i fel riktning eller med obalans mellan hållbarhetsaspekterna. Att följa och försöka påverka utvecklingen i önskvärd riktning är därför ett viktigt arbete. Förslagen i LundaMaTs syftar bland annat till att ge fler verktyg för detta.

Enligt genomförda beräkningar räcker inte projektförslagen inom LundaMaTs II fullt ut för att nå de uppsatta koldioxidmålen. Det krävs att även andra aktörer vidtar åtgärder. Hållbara beslut behövs på alla nivåer, från individer och hushåll till den regionala, nationella och internationella nivån.

Koldioxidmålen skulle kunna nås om andelen alternativa bränslen och antalet miljöfordon ökar snabbare. Att i högre grad styra nyexploatering och verksamheter till bilsnåla lokaliseringar kan också föra närmare målet, men det kan kanske också komma i strid med andra mål, t ex för buller och luftkvalitet.

Dessutom handlar ett hållbart transportsystem i Lund inte enbart om minskad klimatpåverkan. Hållbarheten

innebär också ökad tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet, förbättrad hälsa, effektivare markanvändning och en utvecklad karaktär i stad, byar, kommun och region.



Utsläppen av koldioxid från biltrafiken skall minska rejält till år 2030, enligt målen i LundaMaTs II.

Reformområde	Trafikarbete 2013 (milj fkm)	Koldioxid 2013 (ton)	Trafikarbete 2030 (milj fkm)	Koldioxid 2030 (ton)
Beräknat utgångsläge	630	180 000	670	194 000
Samhällsplanering	-8,2	-1 440	-28,7	-4 480
Gångtrafik	-0,1	-20	-0,3	-50
Cykeltrafik	-1,5	-340	-3,2	-650
Kollektivtrafik	-4,1	-2 780	-8,0	-3 340
Biltrafik	-2,1	-7 100	-5,2	-36 500
Verksamheters transporter	-2,8	-1 000	-3,0	-1 380
Total effekt	-18,8	-12 680	-48,4	-46 400

Minskat trafikarbete och minskade koldioxidutsläpp inom varje reformområde för år 2013 samt år 2030. Uppgifterna avser beräknade effekter inom Lunds kommun. Trafikarbete och utsläpp för 2004 uppskattas till cirka 500 miljoner fordonskilometer respektive omkring 155 000 ton koldioxid.

LundaMaTs – ett välkänt varumärke

Lunds plan för ett miljöanpassat transportsystem – LundaMaTs – är idag ett känt varumärke för svenska stads- och trafikplanerare, och arbetet har rönt intresse även internationellt. Störst betydelse har förstås LundaMaTs haft i Lund. LundaMaTs-planen möjliggjorde en långsiktig satsning och utvärderingar har också visat att den har gett resultat.

Nu följer nästa steg: LundaMaTs II, en uppdatering av LundaMaTs, och resultatet av en process där många aktörer bidragit genom arbete i temagrupper, referensgrupp, seminarier etc.

I LundaMaTs II har vision och mål tagits fram.

Utifrån dessa beskrivs sedan en handlingsplan med 42 konkreta projektförslag, liksom förslag till genomförande inom ramen för ett ledningssystem för LundaMaTs.

I LundaMaTs II har synen breddats – från ett miljöanpassat transportsystem till en hållbar utveckling av transportsystemet. Hållbarheten avser samtliga tre hållbarhetsaspekter: de miljömässiga, de ekonomiska och de sociala.

LundaMaTs II betonar de möjligheter som finns i ökad regional samverkan.

Liksom tidigare är helhetssyn en ledstjärna för arbetet.



LundaMaTs har breddats och omfattar nu alla tre aspekter på hållbarhet: de miljömässiga, de ekonomiska och de sociala.

För dig som vill veta mer

Detta häfte är en sammanfattning av den kompletta rapporten *LundaMaTs – Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*. Den som vill veta mer kan ladda ner hela rapporten från Lunds kommuns webbplats; www.lund.se/lundamats. Det går även bra att kontakta tekniska förvaltningen eller stadsbyggnadskontoret.

Denna broschyr har tagits fram med stöd av den europeiska regionala utvecklingsfonden Interreg III B Östersjön. Produktion: Lunds kommun & Trivector Traffic AB, april 2007, Fotografier: Claes Hall, Tryckning: Tryckericentralen



MoCuBa

