

LundaMaTs

hållbarhetsstrategin som håller

Visionsbild av Clemenstor-
get med spårvagnshållplats.
Illustration: Lunds kommun

S

veriges kanske mest trafik-
kunniga kommunpolitiker
antog för sjutton år sedan
Sveriges första trafikstrategi.

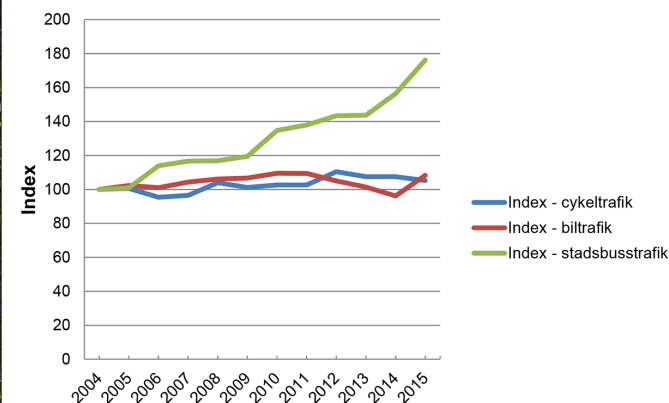
Trots att den politiska majoriteten ändrats
flera gånger sedan dess och de flesta politiker
bytts ut, håller Lund fortfarande fast vid sin
strategi, och det är politikerna som driver på.

I Lund väcker trafikfrågor ständigt stort in-
tresse. Här finns ett stort miljöengagemang
och nära band till Lunds tekniska högskola.
Här finns också en medeltida stadskärna
som inte byggts för bilar.

– I Lund är trafikfrågorna alltid en valfrå-
ga, säger Håkan Lockby, teknisk direktör.

På 1990-talet stod klimathotet och Agenda
21 i fokus för diskussionerna. Lunds politi-
ker enades då om att den enskilt viktigaste
frågan som kommunen kunde påverka var
trafiken. Kommunen svarade med att skapa
LundaMaTs, en trafikstrategi som angav
riktlinjer för politiker och tjänstemän.

Utveckling av cykel-, bil- och stadsbuss- trafik i Lunds kommun 2004-2015



▲ Sedan mätningarna
startade har all trafik-
ökning i Lund skett med
hållbara transporter.

◀ Håkan Lockby, tek-
nisk direktör, Lunds
kommun

mellan olika aktörer skapa bättre förut-
sättningar för gång, cykel och kollek-
tivtrafik, samt miljöanpassa biltrafiken
och företagens transporter.

– LundaMaTs gjorde att vi kunde
paketera de åtgärder vi hade plane-
rat och lägga in dem i budgeten. Det
blev lättare att prioritera och söka nya
anslag. Strategin innehöll helt nya verk-
samheter som vi lyckades finansiera.

De första åtgärderna som priorite-
rades var att bygga nya cykelvägar och
att anlägga Lundalänken, en separat
bussgata som redan då vara tänkt för
spårväg längre fram.

Knackade dörr

Lund öppnade också Sveriges första
mobilitetskontor, en arbetsgrupp
som arbetade med mobility manage-
ment, det vill säga beteendepåverkan.

*Trivector fick äran att arbeta med
alla tre LundaMaTs-projekten för
Lunds kommun.

[kundkoll]

Text: Karin Lindskog Johansson.
Foto: Lunds kommun, Kenneth
Ruona, PG Andersson.

Kommunen utbildade studenter som
knackade dörr och som pratade med
hushållen om alternativa färdssätt.
– Jag var nervös över hur det skulle
uppfattas, men det visade sig att hus-
hållen uppskattade att studenterna kom
och pratade transporter med dem.

Fler reser kollektivt

En viktig del av LundaMaTs är att mäta
och följa upp resultaten. Mätningarna
visar att många invånare har ändrat
sitt beteende i hållbar riktning. Sedan
mätningarna startade på 90-talet har
faktiskt all trafikökning skett med
hållbara transporter. Kollektivtrafiken
är den stora vinnaren.

– Vi är glada över att biltrafiken inte
ökat, men vi hade ju hoppats på att
cykeltrafiken skulle öka mer än vad
den gjort, säger Håkan.

Delaktiga poliker

Arbetet för hållbara transporter
fortsätter. Det är ett långsiktigt ar-
bete och stadens politiker driver på.
Tjänstemännen har sett till att utbilda
sina politiker, inte bara de som sitter i
tekniska nämnden utan även politiker-
na i kommunstyrelsen. Politikerna har
åkt på forskarkonferenser, seminarier
och mässor.

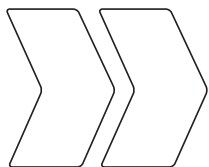
– Vi har gjort politikerna delaktiga
i våra utredningar. Jag tror att det är
därför som LundaMaTs inte ifrågasätts
bland politikerna idag. LundaMaTs är
nästan lite helig.

Med LundaMaTs 2, som kom 2006,
blev stödet från politikerna än större.
Då ville kommunen bredda strategin
från att vara ett miljödokument till att
även omfatta ekonomisk och social
hållbarhet. Trafiksäkerhet och balan-





En av de första åtgärderna som prioriterades med LundaMaTs var att anlägga Lundalänken, en separat bussgata.



serad tillväxt bakades också in i strategin.

Den senaste uppdateringen, LundaMaTs 3, kom 2014. Här har man valt att se till helheten mer än tidigare genom att se på alla trafikslag på en gång och väva in flera kompetenser i varje projekt. I trean finns även ett nytt kapitel om innovationer.

– Jag ser ett stort behov av innovationer framöver, bland annat inom elektrifiering av fordon och kring samarbetet med byggherrar.

Missat kommunicera

Vad saknas nu då? Vad kunde ni gjort bättre?

– Vi kunde varit bättre på att kommunicera vad vi gör och varför. Politiker och tjänstemän i Lund känner till vad vi gör, men inte så många utanför den kretsen. Idag kan jag läsa om andra kommuner som stolt berättar om något de genomfört, åtgärder som Lund genomförde för många år sedan men missade att berätta.

– Det är också viktigt att vi inte tappat tempo i genomförandet. Fler åtgärder behöver göras.

Planera för framtiden

Cyklingen ökar inte som önskat. Lund kommer därför arbeta mer med cykelfrågor nu, förbättra cykellederna och kanske anlägga fler korsningar som gynnar cyklister på bilisternas bekostnad. Bättre cykelpendlingsstråk planeras också, bland annat till Malmö.

– Jag ser regionala cykelpendlingsstråk främst som en symbolfråga. Miljövinsten i sig blir inte så stor, men kanske kan det leda till ökad cykling i Lund, funderar Håkan.

Trafikplaneringen knyts genom LundaMaTs 3 i allt högre grad ihop med stadsbyggnadsfrågorna. Nu planerar kommunen den nya stadsdelen Brunnsbäck, precis intill E22. Enligt kommunfullmäktiges beslut ska max en tredjedel köra bil dit och minst en tredjedel ska gå eller cykla dit. Det är tuffa mål och kräver tuffa beslut. Att det blir en spårväg till Brunnsbäck via

MaTs

MaTs var ett samarbetsprojekt mellan Banverket, Bilindustri-föreningen, Boverket, KFB, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, NUTEK, Sjöfartsverket, SIKa, Svenska Petroleum Institutet (SPI) och Vägverket som pågick mellan 1994 och 1996. Syftet var att försöka ta fram principer för att jämföra olika transportslags miljöpåverkan för att skapa en efterfrågan på miljövänliga transportkoncept. Källa: Naturvårdsverket.

Lundalänken i enlighet med målen i LundaMaTs 1 är nu beslutat, men det är fler frågor som väntar på svar:

- Är ökad separering av trafikslagen rätt väg att gå för att bygga en attraktiv stad? Det kan ju leda till väldigt breda gator.
- Är gemensamma p-hus lösningen på parkeringsproblematiken? Vem ska bygga de parkeringsplatser som ändå behövs?
- Vilken aktör tar ansvar för att bygga upp en infrastruktur för att ladda elfordon?

Nya standarder

Lunds kommun var först i landet med sin trafikstrategi och de vill gärna fortsätta att vara först. För närvarande pågår flera projekt bland annat i samarbete med innovationsplattformen Future by Lund och det nationella kunskapscentret för kollektivtrafik, K2. Kommunen hoppas de ska leda fram till lösningar som kan fungera i alla kommuner och bli nya standarder ungefär som LundaMaTs blivit. □

KOMMER FRAMTIDENS BILAR BYGGAS I TRÄ? ▶

Forskare har tillverkat en modellbil där taket tillverkats av en komposit på 100% barrvedslignin. Modellbilens batteri har också ett elektrodmaterial gjort av lignin. Lignin är en biprodukt vid pappersmassatillverkning som kan produceras kostnadseffektivt. Materialet är lätt och starkt, och lättare bilar betyder lägre energiförbrukning. Just lättheten är extra viktig för elbilar då batterierna i och med det räcker längre. Ligninbatterier är miljövänliga eftersom de kan tillverkas av förnybara råvaror. Bilen är tillverkad i en liten pilotskala. Källa: forskning.se, Foto: Fotograf Johan Olsson/Innventia



◀ Är smartphonen död om 5 år?

Konsumenter tror att vi inte kommer att knappa på en miniskärm så länge till, utan istället använda oss av en bärbar elektronisk assistent. När man till exempel cyklar eller lagar mat är det inte så praktiskt med en smartphone i handen, och därför tror en av två konsumenter att smartphones inom fem år kommer att tillhöra det förflutna. Som alternativ tror konsumenterna på en slags elektronisk assistent som man kan prata med istället för att knappa på. Det är Ericsson som för femte året sammanställt åsikter och önskingar från konsumenter och listat trender. Källa: di.se



ROBOTAR HJÄLPER RENHÅLLNINGARBETARE ▲

Visst hade det varit fantastiskt med en tyst och diskret soptömning? Kanske en robot som tyst rullar in på gatan, hämtar dina sopor och tömmer dem i lastbilen. Dessutom utan tunga lyft för renhållningsarbetarna. Just det är målet med ROAR (RObot based Autonomous Refuse handling), ett samarbetsprojekt som ska visa hur vi i framtiden kan använda smarta maskiner som hjälp i samhället. Tekniken kan användas inom många olika områden, inte bara sophämtning. Projektet pågår till juni 2016 och tekniken testas på Renovas fordon i Göteborg. Sopbilens förare styr roboten med hjälp av styrsystem inne i lastbilen. Projektet genomförs av Volvokoncernen, avfalls- och återvinningsföretaget Renova, Chalmers och Mälardalens Högskola i Sverige samt Penn State University i USA.



▲ ÅK KOLLEKTIVT OCH BLI LYCKLIGARE!

Nästan var tredje tillfrågad person, i en undersökning gjord på uppdrag av Västtrafik, säger att de har blivit lyckligare efter att de ändrat sina resvanor. 39% uppger att de känner sig mindre stressade av att åka kollektivt och 26% svarar att deras hälsa blivit bättre sedan de började resa mer kollektivt. 53% svarade att de sparar tid på att resa kollektivt jämfört med att köra bil.

Källa: bussmagasinet.se



◀ NY BLOGG OM ATT SKAPA VÄRDE

Få inspiration om verksamheters förmåga att skapa värde och utvecklas i ny blogg. Anders Ljungberg, vd Trivector LogiQ, har ett stort intresse för ledningsfrågor, verksamhetsutveckling, processorientering, kundorientering och förändringsledning. Oavsett sammanhang strävar Anders efter att med stort engagemang och baserat på ett processsätt hjälpa verksamheter till en enklare och roligare väg till framtiden. Få inspiration om detta och mer därtill på andersljungberg.nu



LundaMaTs är nästan lite helig.