

HÖÖRS KOMMUN

PROGRAM FÖR

MOBILITY MANAGEMENT

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2013-06-17 § 60



Beställare: Rolf Carlsson, Hörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

Teknikansvarig Program för mobility mangement: Emily Evenäs

Handläggare: Emma Holgersson och Ann Jankelius.

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Anna-Karin Nilsgart, Erik Mårtensson samt Ann Jankelius, Emily Evenäs och Emma Holgersson från Tyréns AB.

Illustratör Pamela Sjöstrand, Tyréns. Illustrationer framtagna till GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010).

Arbetet har utförts under hösten 2012

Hörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM PROGRAMMET FÖR MOBILITY	202
MANAGEMENT	202
Hörs trafikplan	202
Varför ett program för mobility management?	202
Hur ska programmet användas?	203
2. UTGÅNGSPUNKTER	204
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet	204
Utgångspunkter för programmet för mobility management	205
3. NULÄGE	206
Kommunens arbete med mobility management	206
Hur reser kommunivånarna idag?	206
4. MÅL	208
Nationella mål	208
Kommunala mål	208
5. EFFEKTER AV ÅTGÄRDER	209
Insiktshöjande kampanjer	209
Hälsotrampare och testresenärer	209
Individualiserad marknadsföring	209
Resplaner för skolor	209
Hållbar planering	209
6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	210
Marknadsföring och kommunikation	210
Uppmuntrande åtgärder	211
Åtgärdssammanställning	212
8. UPPFÖLJNING	214
Effektmålen	214
Åtgärds målen	214

Programmet för mobility management utgör en av flera delplaner i Trafikplan Hörs kommun. Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Hörs kommun som helhet.

1. OM PROGRAMMET FÖR MOBILITY MANAGEMENT

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Programmet för mobility management är ett av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter i dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

VARFÖR ETT PROGRAM FÖR MOBILITY MANAGEMENT?

Samhället står inför stora utmaningar när det gäller målet att skapa ett hållbart samhälle. En viktig del i ett hållbart samhälle är en hållbar trafik. Vårt transportsystem förbrukar stora mängder resurser i form av energi, olja, metaller osv. Transportsystemet måste förändras för att samhället ska utvecklas hållbart.

Trafikplaneringen har i allt större utsträckning kommit att handla om olika typer av åtgärder som syftar till att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden, dvs. att få människor att välja miljövänliga färdmedel i ökad utsträckning.

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteende.



Syftet med beteendepåverkan är att ge människor kunskap om alternativa färdmedel och möjlighet att pröva nya färd sätt. Själva valet av resa och färd sätt, ska alltså påverkas redan innan resan har börjat genom information, kommunikation, samarbete och marknadsföring. Genom beteendepåverkan kan man effektivisera användandet av befintlig infrastruktur och öka effekten av de hårda åtgärderna (t. ex. ombyggnader).

OMFATTNING

Programmet för mobility management omfattar hela Höörs kommun.

Tyngdpunkten i programmet för mobility management ligger i att föreslå åtgärder för att öka antalet hållbara transporter.

TIDSPERSPEKTIVET

Programmet för mobility management har samma tidsperspektiv som Höörs vision, dvs. 2025.

HUR SKA PROGRAMMET ANVÄNDAS?

Programmet för mobility management vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor. Programmet blir ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet. Detta programmet visar en tydlig ambitionsnivå och en prioritering av åtgärder för att främja hållbara transporter i Höörs kommun.

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIK- PLANEN SOM HELHET

En Trafikstrategi för Höörs kommun togs fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.



UTGÅNGSPUNKTER FÖR PROGRAMMET FÖR MOBILITY MANAGEMENT

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i Trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för att nå "måluppfyllelse". Följande frågor i Trafikstrategin har identifierats som har kopplingar till MM-arbetet:

- Skapa intresse kring kollektivtrafiken
- Intensivera arbetet med påverkansåtgärder, via sk. mobility management
- Ökad dialog med allmänheten
- Arbeta för att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem, respekt för trafikregler, mobility management
- Engagera skolverksamheten i trafikfrågor

Som framgår av trafikstrategin så är vissa inriktningar gemensamma för olika planer/program. Exempelvis berör inriktningen "Ökad dialog med allmänheten" fler av planerna/programmen.

I Trafikstrategin har också olika arbetsområden identifierats för MM-programmet.

Utöver ovan utgör planerna inom huvudpaketet grundläggande utgångspunkter.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

3. NULÄGE

KOMMUNENS ARBETE MED MOBILITY MANAGEMENT

Idag omfattar arbetet med mobility management (MM) några mindre kampanjer/informationstillfällen där bl.a. elcykel har visats och sadelskydd till cykel delats ut.

Som ett stöd för kommunernas MM-arbete finns Hållbar Mobilitet Skåne, HM Skåne, som är ett regionalt centrum för miljöanpassade transporter. Höörs kommun är medlem i HM Skåne.

Kollektivtrafikkort för kommunalt anställda

År 2011 hade Höörs kommun totalt sex stycken Skånekort hos Skånetrafiken som de anställda på hela förvaltningen kunde nyttja. Dessa kort användes sammanlagt 928 dagar. Om antagandet görs att en genomsnittlig resa går till Lund visar en översiktlig beräkning att det innebär en besparing för kommunen på cirka 188 000 kr (skillnaden mellan kostnaden för bilresorna och inköpspris för Skånekorten).

HUR RESER KOMMUNIVÅNARNA IDAG?

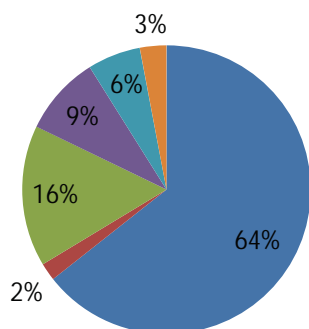
Resvaneundersökning 2007

En resevaneundersökning genomfördes i hela Skåne 2007 (RVU 07). I Höör görs 64 % av resorna med bil. I grannkommunerna är bilandelen mellan 63-77%. Invånarna i Höör reser långt varje dag, sammantaget reser de 87 km under en vardag och 110 km under lördag eller söndag.

Det är många som åker tåg i Höör. 16 % av resorna görs med tåg vilket är den högsta andelen resor med tåg i hela Skåne. I Höör görs 9 % av resorna med cykel, vilket är en relativt hög andel i jämförelse med grannkommunerna (Hässleholm 12%, Eslöv 9 %, Hörby 5 %, Kävlinge 7%, Klippan 7 %). 6 % av resorna görs till fots, vilket är en relativt låg andel i en jämförelse med grannkommunerna där andelen ligger på 7-11 % .

Färdmedelsfördelning för Höörs kommun enligt RVU 2007

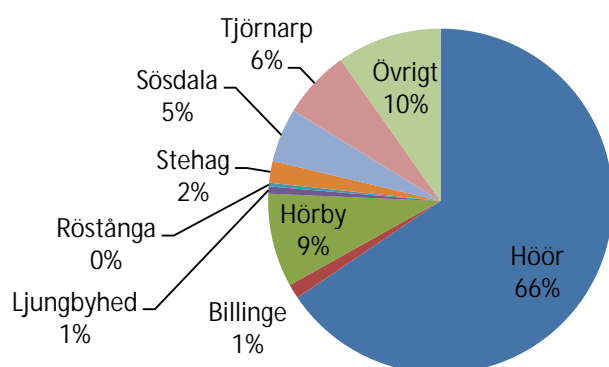
■ Bil ■ Buss ■ Tåg ■ Cykel ■ Till fots ■ Övrigt



Nummerskrivning vid pendlarparkeringen i Höör

Den 4 maj 2011 gjordes en nummerskrivning (registreringsskylten antecknades) för de bilar som stod parkerade vid pendlarparkeringen i Höör. Diagrammet nedan visar postorterna för de parkerande.

Postadress för parkerande vid Höörs station 2011-05-04



Majoriteten, 66 %, har postadress Höör. 9 % av de parkerande är hemmahörande i Hörby. Det finns således potential att överföra en del av bilresorna till stationen till resor med cykel, då en stor del av bilpendlarna är hemmahörande i kommunen och bor nära. Inom kommunen är dock avstånden stora.

4. MÅL

NATIONELLA MÅL

Det övergripande målet för transportpolitiken, enligt proposition 2008/09:93, skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Därtill finns ett funktionsmål rörande tillgänglighet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet innehåller också en del om att transportsystemet ska vara jämställd, dvs. likvärdigt svara mot män och kvinnors transportbehov. Det finns även ett hänsynsmål som syftar till att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska bidra till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till ökad folkhälsa och att miljö kvalitetsmål uppnås.

KOMMUNALA MÅL

Avsikten med ett arbete med mobility management, som formulerades i trafiksstrategin, är att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem.

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning.

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem effektmål formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv
- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effektmålen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks.

Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande åtgärds-mål satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år sätts i samband med budgetarbetet.

De åtgärds-mål som närmast berör programmet är genomförande av kampanjer för att få fler att välja hållbara färd-sätt och samverka med skolan.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

5. EFFEKTER AV ÅTGÄRDER

Mobility management (MM) åtgärder som utförs ensamma har ofta en begränsad effekt. Det är mer effektivt att använda MM som en del i ett större åtgärds-paket av exempelvis fysiska åtgärder, regleringar eller ekonomiska incitament. MM fungerar alltså oftare som ett komplement, där helheten ger goda effekter. Följande åtgärder och effekter är hämtade ur boken "Hållbart resande i praktiken" (utgiven av Sveriges kommuner och landsting). Effekterna som beskrivs har valts ut för att passa en kommun av Höörs storlek.

För att förändra människors resvanor är det viktigt att undvika att komma med pekpinna - det kan i värsta fall ge motsatt effekt. Budskapet bör framställas som positiva uppmaningar - vilket förhoppningsvis ger en tankeställare och ändrat beteende hos medborgarna.

Prioriteringen av åtgärderna som görs i kapitlet "Åtgärdssammanställning" görs delvis (där underlag finns) på visade effekter för respektive åtgärd.

INSIKTSHÖJANDE KAMPANJER

Insiktshöjande kampanjer handlar om att uppmanera till frivilliga beteendeförändringar genom att öka kunskapen hos invånarna om vilka konsekvenser olika färdmedelsval ger. Forskning visar att generella kampanjer (exempelvis Europeiska Trafikantveckan) kan ge en minskning av bilresorna med 0,1-1 %. En sammanfattande studie av mer riktade kampanjer (exempelvis Hälsotrampare, se nedan) visar en genomsnittlig ökning av icke-bilburna resor med i genomsnitt 5 %.

HÄLSOTRAMPARE OCH TESTRESE-NÄRER

Två framgångsrika åtgärder som genomförts på flera håll i Sverige är Hälsotrampare och/eller Testresenärer. Projekten innebär att bilister skriver kontrakt om att cykla/åka kollektivt ett visst antal dagar i veckan under kampanjen. Åtgärden riktar sig till vanebilister och utvärderingar visar att av de bilister som deltar är det 60-85 % som bibehåller sitt beteende och fortsätter cykla efter avslutat kampanj. Exempel på kommuner som genomfört detta är Skellefteå, Halmstad och Gotland.

INDIVIDUALISERAD MARKNADS-FÖRING

Individualiserad marknadsföring innebär skräddarsydd direkt riktad till individer och hushåll om vilka alternativ till bilen som finns där de bor. Utvärderingar visar att det kan ske en minskning av andelen bilresor med 2-6 % i mindre tätorter och på landsbygd.

RESPLANER FÖR SKOLOR

Resplaner till skolor kan omfatta satsningar på så kallade *vandrande skolbussar* (organiserat samgående där föräldrar turas om att gå med barnen till skolan) och/eller *gå och cykla till skolan*. Resultaten i olika projekt är mycket skiftande. Det är ibland svårt att nå resultat för skolresor då resan till och från skolan ofta är en del i kedjan av resor. Undersökningar visar att föräldrarnas val av färdmedel till arbetet är av större betydelse. Kör föräldern bil till arbetet är det svårt att motivera den att först cykla eller gå med barnet/barnen till skolan. De skolresplaner som studerats i Smarter Choices visar dock på en minskning av biltrafiken till skolor på 8-15 %.

HÅLLBAR PLANERING

För att kommuninvånarna ska få chansen att välja ett hållbart transportsätt måste det planeras rätt från början. Cykel och kollektivtrafik måste prioriteras högst av planerare och beslutsfattare. Grunden i ett hållbart transportsystem är att lokalisera bebyggelse och verksamheter på ett sätt som minskar dagens utbredda beroende av motoriserade transporter. Mobility management handlar i grunden om att effektivisera användandet av det befintliga transportsystemet och öka effekten av hårda åtgärder genom information. Genom att kombinera fysiska åtgärder med mobility management ökar nyttan av investeringen i dessa.

6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Att förbättra för kollektivtrafiken fotgängare och cyklister handlar mycket om konkreta åtgärder och utbyggnader men det är lika viktigt att marknadsföra och informera om de åtgärder man genomför, att genomföra kampanjer och erbjudanden, att samarbeta med olika aktörer för att öka kunskapen och viljan att resa hållbart. När en åtgärd planeras är det viktigt att den anpassas efter den målgrupp som den ska riktas mot.

Nedan beskrivs de åtgärder som föreslås. Åtgärderna delas i två kategorier: marknadsföring och kommunikation samt uppmuntrande åtgärder.

Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis MM1, är ett ID-nummer för respektive åtgärd. Numret återkommer i kapitlet "Åtgärdssammanställning".

MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Det är angeläget att nå ut till alla i Höörs kommun för att få fler att resa hållbart. Informationen ska på ett tydligt sätt kommunicera till invånarna vilka transportmöjligheter som finns samt fördelarna med att cykla, gå och åka kollektivt.

Kommunicera via lokalt veckoblad (MM1)

I Lokaltidningen finns en sida som kommunen annonserar i. Där finns möjlighet att publicera artiklar och annonser som berör Mobility management.

Exempel på åtgärder:

- Löpande publicera information om kampanjer, invigningar och informationstillfällen som ska genomföras eller information som rör hållbara resor.
- Publicera en artikel om kostnader och hälsoaspekter för olika färdssätt. I artikeln kan en resejämförare beskrivas. I en resejämförare knappar man in sin resa och får då reda på för olika färdmedel hur lång tid resan tar, vad den kostar, hur många kalorier man gör av med och hur mycket koldioxid man släpper ut. Hänvisning till en resejämförare kan göras på kommunens hemsida.

Pressmedelanden (MM2)

Dagstidningar är en viktig informationskanal som bör nyttjas för att få ut budskapet med mobility management. Små nyheter som är kopplade till mobility management kan hittas i många delar av arbetet med trafik- och samhällsplanering.

Exempel på åtgärder:

- Löpande skicka ut pressmeddelande för nyheter rörande mobility management.

Invigningar (MM3)

Det är viktigt att föra ut till kommuninvånarna vilka satsningar som görs på exempelvis cykelvägar. För att uppmärksamma detta är det en god idé att anordna en invigning i samband med att en ny cykelväg eller cykelparkering öppnas. Vid invigningstillfället kan kommunen passa på att dela ut exempelvis sadelskydd eller andra produkter som uppmuntrar hållbart resande.

Exempel på åtgärder:

- Invigning vid färdigställande av cykelväg.
- Invigning vid färdigställandet av andra om- eller nybyggnader som kan relateras till MM.

Cykelkarta (MM4)

En cykelkarta över kommunens cykelnät hjälper cyklister, både invånare och turister, att hitta till olika målpunkter. Även rekreativa målpunkter bör lyftas fram. Kartan bör finnas tillgänglig både i pappersform på t. ex. kommunhuset och turistbyrån, och som pdf på kommunens hemsida. Ett framtagande av cykelkarta måste synkas med arbetet med vägvisning och nya cykelvägar.

Åtgärd:

- Arbeta fram en cykelkarta.

Kampanjer (MM5)

Syftet med en MM-kampanj är att gynna gång, cykling och användning av kollektivtrafik. Framgångrika kampanjer bygger på en god dialog med kommuninvå-

narna och olika intressenter. Kampanjer inom mobility management kan med fördel samordnas med kampanjer kopplade till trafiksäkerhetsområdet (se Trafiksäkerhetsprogrammet).

Exempel på åtgärder:

- Demonstrera olika typer av cyklar, t. ex. elcykel och pendlarcykel. Dessa kan demonstreras på Trafikdagarna (Europeiska trafikantveckan) i Höör. Demonstrationer kan också göras i andra sammanhang.
- Dela ut sadelskydd.

Information till nyinflyttade (MM6)

Det är lätt att falla in i vanor vad gäller sättet att transportera sig, både till arbete och på fritiden. Som nyinflyttat har man ännu inte hunnit skaffa sig vanor är och då extra mottaglig för testa nya färd sätt.

Exempel på åtgärder:

- Skicka ut prova-på-kort hos Skånetrafiken till nyinflyttade.
- Skicka ut cykelkartan till nyinflyttade.

Information och stöd till skolor (MM7)

För skolorna är kommunen och föräldrarna viktiga samarbetspartners i arbetet med trafikfrågor. Arbetet bör samordnas med den information som förslagsvis bör ges inom trafiksäkerhetsområdet (se Trafiksäkerhetsprogrammet).

- Hjälpa till att informera om exempelvis vandrande skolbuss eller liknande aktiviteter med cykel och bil (samåkning) för att ta barnen till skolan.
- Tillhandahålla informationsmaterial om trafik och hållbart resande som skolorna själva kan använda i undervisningen.
- Skicka ut reflexer till skolorna.

UPPMUNTRANDE ÅTGÄRDER

Uppmuntrande åtgärder syftar till att ytterligare uppmuntra de som reser kollektivt, med cykel eller till fots och samtidigt ge de som inte gör de en tankeställare.

Uppmuntrande presenter (MM8)

Att uppmuntra de som redan valt ett miljöanpassat färdmedel ger en signal om att kommunen uppskattar det. Det blir också uppmärksammat av bilister och andra som passerar förbi. Arbetet bör samordnas med de kampanjer som förslagsvis kommer att ordnas inom trafiksäkerhetsområdet (se Trafiksäkerhetsprogrammet).

Exempel på åtgärder:

- Dela ut presenter (exempelvis god-morgon-påse) till cyklister på morgon/eftermiddag,
- Dela ut reflexvästar, reflexer och/eller cykellyse till de som saknar detta.

Cykelpump (MM9)

Det finns olika typer av åtgärder som ger god service till cyklister och får fler att välja cykeln.

Åtgärd:

- Installera en cykelpump vid ett av de stora cykelstråken. Förslagsvis ordnas en invigning i samband med öppningen. För att uppmärksamma åtgärden kan exempelvis en namntävling för cykelpumpen utlysas bland invånarna.

Utvärdering och Uppföljning (MM10)

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och samtidigt lyfta de hållbara trafikantslagen genomförs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder tagits fram utifrån identifierade brister, dessa har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen på nästa sida redovisas en översikt över samtliga trafiksäkerhetsåtgärder som föreslås.

Numret på respektive åtgärd anges som MM (Mobility Management) med efterföljande siffra.

I tabellen på nästa sida anges också en bedömning arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet.

Målet är naturligtvis att göra så mycket som möjligt för att öka resandet med kollektivtrafik, cykel och gång i Höör kommun. Det finns dock begränsningar, både personella och ekonomiska, som medför att en prioritering måste göras.

Prioriteringen har gjorts utifrån vad som bedömts ha störst effekt i förhållande till arbetsinsats/kostnad.

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-3) finns ingen inbördes rangordning.

Flera av de åtgärder som föreslås är löpande.

Den kostnadsuppskattning som görs för de övergripande åtgärderna i tabellen på nästa sida avser kostanden för tid som det krävs för planering och genomförande samt kostnad för det material/byggkostnad som eventuellt behövs.

I den en kostnadsbedömning, med osäkerheter enligt ovan, som gjorts inom ramen för mobility management ligger gränserna för liten/mellan/stor åtgärd som följer: liten åtgärd < 100 tkr, mellanåtgärd 100-500 tkr och stor åtgärd > 500 tkr.



Nr	Plats el. omfattning av arbetet	Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
MM1	Kommunicera via lokalt veckoblad	liten	Tekniska nämnden	Löpande
MM2	Pressmeddelanden	liten	Tekniska nämnden	Löpande
MM3	Invigningar	liten-mellan	Tekniska nämnden	Löpande
MM5	Kampanjer	liten-mellan	Tekniska nämnden	Löpande
MM10	Utvärdering och uppföljning	liten	Tekniska nämnden	Genomförda åtgärder utvärderas och uppsatta mål följs upp
Prioritet 2				
MM4	Cykelkarta	mellan	Tekniska nämnden	Engångsåtgärd
MM9	Cykelpump	mellan	Tekniska nämnden	Engångsåtgärd, därefter löpande underhåll
MM7	Information och stöd till skolor	liten-mellan	Tekniska nämnden	Löpande
Prioritet 3				
MM8	Uppmuntrande presenter	liten-mellan	Tekniska nämnden	Löpande
MM6	Information till nyinflyttade	mellan	Kommunstyrelsen	Löpande

8. UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med MM. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet och att skapa fokus på MM-arbetet. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts för MM-åtgärder.

EFFEKTMÅLEN

Av de fem effektmålen som formulerats för trafikplanen har två en direkt koppling till MM. Målen följs upp genom olika mått:

Andelen hållbara resor ökar

Mått: Kvoten mellan resandet med cykel, kollektivtrafik och bil

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande mätning av cyklister i ett antal punkter. T. ex. genom slangmätningar, manuella cykelflödesräkningar eller räkning av parkerade cyklar
- Regelbunden insamling av resandestatistik från Skånetrafiken
- Regelbundet återkommande mätning av biltrafik i ett antal punkter

Färre skadas och dödas i trafiken

Mått: Antalet skadade i trafikolyckor totalt, antalet svårt skadade och döda samt antalet skadade cyklister och fotgängare i singelolyckor respektive kollisionolyckor

Förslag till mätmetod:

- Regelbunden insamling av statistik för hela kommunen ur databasen STRADA

ÅTGÄRDSMÅLEN

Åtgärds målen som satts upp för MM, t. ex. genomförande av kampanjer för att få fler att välja hållbara färd sätt, följs upp genom måttet ja/nej.