



# Slutrapport Kullamodellen

Hållbar mobilitet för ekoturism i Mölle

Finansierat av Vinnova

## Dokumentinformation

|                       |  |
|-----------------------|--|
| <b>Titel:</b>         | Slutrapport Projekt Kullamodellen  |
| <b>Diarienummer:</b>  | 2022-01072   |
| <b>Författare:</b>    | Tin Josefsdotter, projektledare, Caroline Mattsson och Malin Mårtensson, Trivector Traffic |
| <b>Medverkande:</b>   | Anders Hallberg, Charlotte Westrell, Fiona Dunne och Rolf Johannesson, projektgrupp        |
| <b>Beställare:</b>    | Mölle By- och Kulturförening   |
| <b>Kontaktperson:</b> | Tin Josefsdotter   |

## Förord

Pandemin var en stor utmaning för små säsongsbetonade turistmål som Mölle och det har också gett oss möjligheten att reflektera över hur allt fler turister kan och kommer att i grunden förändra destinationens karaktär, samt vilka typer av platser vi vill bo i, och dela med besökarna. Precis som i många natursköna små historiska "pärlor" som är sommardestinationer - inte bara i Sverige utan över hela Europa - behöver vi hantera och mildra effekterna av massturism i Mölle och Kullaberg, inte minst genom biltrafikens påverkan. Trenden att skapa resmål som erbjuder bilfria upplevelser i kombination med lämpliga alternativ för mobilitet tar fäste och växer, både i Sverige och internationellt. Städer med utsläppszoner (nu inklusive Helsingborg) kan ge oss en möjlighet att använda stadsmiljöer för nya mötesplatser. Sociala och miljömässiga åtgärder går hand i hand med ekonomisk framgång och bör spela en viktig roll i framtidens turistnäring.

Mölle september 2024

Tin Josefsdotter  
Projektledare/Projekt Kullamodellen

## Sammanfattning

Projektet Kullamodellen - hållbar mobilitet för ekovänlig turism:

Mölle By- och Kulturförening har, genom projektet Kullamodellen, beviljats medel från Vinnova för att minska biltrafiken i Mölle och Kullaberg under två turistsäsonger. Projektet har fungerat som en katalysator för att förbättra trafiksituationen genom att samverka med bybor, näringsidkare, kommunen och myndigheter.

Flera pilotprojekt har genomförts, vilka har lagt grunden för en mer hållbar infrastruktur och förbättrad upplevelse för boende och besökare. Samarbetet mellan projektets parter har varit avgörande för genomförandet och för att hantera framtida utmaningar.

Projektet startade 1 september 2022 och avslutades formellt den 1 september 2024, men det långsiktiga arbetet fortsätter. Mölle By- och Kulturförening, tillsammans med projektgruppen och viktiga samarbetspartners som Höganäs kommun och Länsstyrelsen Skåne, kommer att fortsätta driva arbetet framåt. Vi inväntar dialog med Trafikverket och deras engagemang för att ytterligare stärka insatserna.

Syftet har varit att åstadkomma en förändring av beteendemönster genom att erbjuda alternativa mobilitetslösningar till bilism kopplat till vistelse i natur och miljö. Mål och syfte har uppnåtts gällande genomförandet av planerade pilotprojekt och att erbjuda och uppmuntra människor att välja hållbara transportalternativ.

Genom stärkt samverkan med boende, näringsidkare och partners som Höganäs kommun, Länsstyrelsen Skåne, Krapperupsstiftelsen och Skånetrafiken har viktiga insatser implementerats, t.ex. cykeluthyrning, gångfartsområde längs Norra Strandvägen, marknadsföring för ökat resande med buss och sommarparkering utanför tätorten.

Åtgärderna har utvärderats och justeringar planeras inför högsäsongen 2025 för att ytterligare förbättra resultaten.

## Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Om projektet .....</b>  | <b>5</b>  |
| 1.1. Bakgrund .....   | 5         |
| 1.2. Organisation .....   | 6         |
| 1.3. Vision och mål .....   | 6         |
| 1.4. Tid- och handlingsplan.....  | 7         |
| <b>2. Prioriterade aktiviteter .....</b>                                  | <b>9</b>  |
| 2.1. Gångfartsgata Norra Strandvägen .....                                | 9         |
| 2.2. Uthyrning av cykel.....  | 10        |
| 2.3. Alternativt utnyttjande av hamnplan – aktiverad och bilfri yta. .... | 10        |
| 2.4. Sommarparkering utanför Mölle by.....                                | 10        |
| 2.5. Mölle by the bus.....  | 11        |
| 2.6. Väg 111 .....  | 11        |
| 2.7. Generella lärdomar och slutsatser .....                              | 12        |
| <b>3. Uppföljning av projektet.....</b>                                   | <b>13</b> |
| 3.1. Innehåll och slutsatser från deluppföljning .....                    | 13        |
| 3.2. Enkät till besökare sommaren 2024 .....                              | 20        |

## 1. Om projektet

Vinnova, Sveriges innovationsmyndighet, beslutade att bevilja Mölle By- och Kulturförenings ansökan om 1 483 320 kr till utlysningen Civilsamhällets lösningar för klimatomställning 2022–2024. En projektgrupp och projektledare tillsattes och arbetet har drivits inom projekt Kullamodellen. Trivector Traffic AB har som samarbetspartner erbjudit expertstöd i frågor som rör trafik och hållbar mobilitet. Trivector har även ansvarat för arbetet med utvärdering och analys av resultaten samt spridningsaktiviteter.

Projektet handlar om att genomföra ”piloter” med hållbara färdmedel och trafikreducerande åtgärder under sommarsäsongerna 2023 och 2024. Efter testet 2023 gjordes en del-utvärdering och analys av erfarenheterna som utgör underlag för fortsatt arbete 2024 och säsongerna därefter.

### 1.1. Bakgrund

För Mölle by, och inte minst Kullabergs naturreservat, har de senaste årens markanta ökning av ”hemestrande” inneburit stora påfrestningar för klimat och natur, då de flesta väljer bilen som transportmedel. Mätningar under 2021 visar att över 2000 bilar per dag kör igenom detta känsliga område under högsäsong, en ökning med över 60% sedan 2014. Även om biltrafiken har minskat något sedan pandemiåren finns det fog för att den kommer fortsätta öka kommande år främst av följande anledningar:

- ▷ Mölle och Kullaberg har blivit mer känt och fler besökare har hittat hit.
- ▷ Höganäs kommun och flera andra aktörer marknadsför Mölle kraftigt.
- ▷ Fler utländska turister förväntas söka sig till Sverige och Skandinavien i takt med klimatförändringar som medför höga temperaturer i södra Europa.

Utmaningen är inte ny och försök har gjorts under många år att adressera den utan framgång. Det finns idag större förutsättningar att lyckas. Miljö- och klimatsamhället är helt annat idag än för 10 år sedan. Människor är mottagliga för att förändra sitt beteende för klimatets bästa. Det finns teknologiska lösningar idag som gör att vi kan erbjuda alternativ till bilen som transportmedel. Mot den bakgrunden bedömer vi att det finns en mycket hög genomförandegrad för projektet. Vi vet dessutom att boende såväl som näringsidkare i området är positiva till idéerna bakom projektet.

#### Mätning av biltrafik

Mätningar under 2021 visar att över 2000 bilar per dag kör igenom detta känsliga område under högsäsong, en ökning med över 60% sedan 2014.

## 1.2. Organisation

Under våren och hösten 2023 genomfördes ett intensivt arbete med att sätta en organisation för projektet, skapa samverkan med bybor, näringsidkare, kommunen och myndigheter och besluta om en handlingsplan för genomförande av åtgärder under högsäsongen 2024 med fortsättning 2025. Projektet bygger till stor del på Möllebornas och näringsidkares intresse och engagemang för platsen. Mölle by- och kulturförening har varit projektägare och koordinator och haft det övergripande ansvaret. Föreningen har förankrat projektet på sina års- och sommarmöten.

Ett projektteam har tillsammans med projektledaren utfört aktiviteter för att nå projektmålen. Teamet har varit ansvarig för kontakt och förankring med boende, det lokala näringslivet samt genomförande av demonstrationsprojekten. Projektledaren har anlitats februari 2023-september 2024. Projektteamet har fått stöd i frågor som rör trafik och hållbar mobilitet av Trivector Traffic.

Höganäs kommun, Länsstyrelsen i Skåne genom naturreservatet Kullaberg och Krapperupstiftelsen har varit högst involverade i projektet. Deras medverkan har varit mycket viktig och är fortsatt viktig för det kommande arbetet. Höganäs kommun och Länsstyrelsen Skåne har parallellt drivit ett arbete med målet att minska biltrafikens påverkan i området. Kontakter har även tagits med Trafikverket, Skånetrafiken och Region Skåne.

## 1.3. Vision och mål

Vid tre olika tillfällen har projektteamet, samarbetspartners, bybor och näringsliv deltagit i workshops för att gemensamt ta fram en vision, mål och därefter prioriterade aktiviteter.

### Vision

*Mölle – en internationell ledstjärna för hållbara samhällen med plats för livet*

Visionen nås genom att:

- ▷ Öka trafiksäkerheten, reducera antalet fordon och genomsnittshastigheten hela vägen ut till fyren
- ▷ Finna lösningar för att kunna lämna bilen hemma alternativt i utkanten av byn
- ▷ Erbjuda Mölle och Kullaberg som ett paradiset för promenad, vandring, cykling, golf med flera friluftaktiviteter
- ▷ Förändra beteendemönster genom att erbjuda alternativa mobilitetslösningar


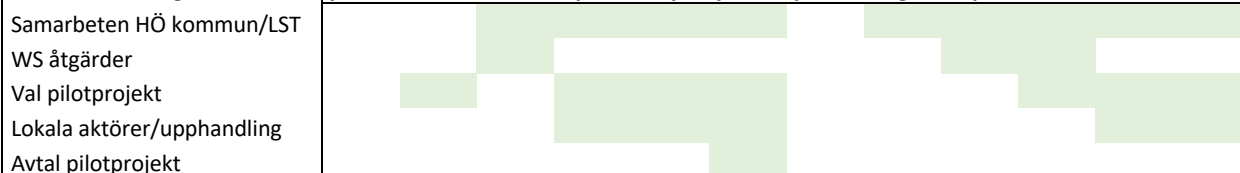
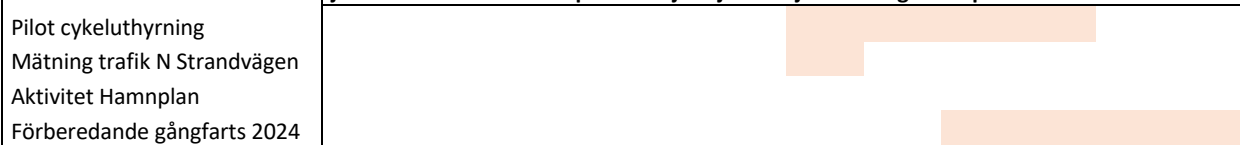

## Mål för projektet

Att under turistsäsongerna 2023 och 2024 initiera och genomföra åtgärder för att minska bilåkandet i Mölle och Kullaberg genom olika pilotprojekt med hållbara färdmedel och trafikreducerande åtgärder.

### 1.4. Tid- och handlingsplan

Följande tids- och handlingsplan har successivt arbetats fram. Under sommarsäsongen 2023 genomfördes förberedande arbete för de åtgärder som valts ut som prioriterade, bl.a. trafikmätningar, diskussioner om ytor för sommarparkering, hur gångfartsområde skulle kunna utformas och lämpliga aktiviteter på hamnplan. Hösten 2023 och vintern 2024 fortsatte förberedelserna så att åtgärderna skulle kunna genomföras sommarsäsongen 2024.

Tidplan projekt Kullamodellen 2023–2024

| ÅR                                    | 2023   |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
|---------------------------------------|--|-----|------|-------|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Månad                                 | jan  | feb | mars | april | maj | juni | juli | aug | sep | okt | nov | dec |
| <b>Projektledning</b>                 |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Projektmöten                          |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Projektplan                           |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Konferenser/spridning                 |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Slutrapport påbörjas                  |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| <b>Ekovänliga mobilitetslösningar</b> |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Samarbeten HÖ kommun/LST              |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| WS åtgärder                           |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Val pilotprojekt                      |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Lokala aktörer/upphandling            |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Avtal pilotprojekt                    |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| <b>Genomförande</b>                   |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Pilot cykeluthyrning                  |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Mätning trafik N Strandvägen          |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Aktivitet Hamnplan                    |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Förberedande gångfarts 2024           |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| <b>Utvärdering</b>                    |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Uppföljning Vinnova / Trivect.        |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Utvärderingsworkshop                  |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |
| Analys WS                             |  |     |      |       |     |      |      |     |     |     |     |     |



| ÅR                                    | 2024 |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
|---------------------------------------|------|-----|------|-------|-----|------|------|-----|-----|--|
| Månad                                 | jan  | feb | mars | april | maj | juni | juli | aug | sep |  |
| <b>Projektledning</b>                 |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Projektmöten                          |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Uppdat aktivitetspl & budget          |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Konferenser/spridning                 |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Projektavslut grupper                 |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Slutrapport                           |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| <b>Ekovänliga mobilitetslösningar</b> |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Samarbeten HÖ kommun/LST              |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| WS ny säsong                          |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Val pilotprojekt                      |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Lokala aktörer/upphandling            |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Avtal pilotprojekt                    |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| <b>Genomförande</b>                   |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| forts cykel/elfordon                  |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Pilot gångfartsgata                   |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Pilot sommarparkering                 |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Utställning hamnplan                  |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Aktivitet hamnplan                    |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| <b>Utvärdering</b>                    |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Deluppföljn samarbetspartn            |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Enkätundersökning besökare            |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Utvärderingsträff                     |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| Analys                                |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |
| <b>Avslut projekt</b>                 |      |     |      |       |     |      |      |     |     |  |

## 2. Prioriterade aktiviteter

I samverkan mellan projektgruppen, Höganäs kommun, Länsstyrelsen i Skåne, Krapperupstiftelsen och näringslivet i Mölle beslutades att följande aktiviteter var prioriterade och genomförbara inom projektet. Aktiviteterna har valts ut för att de bidrar till att nå projektets mål, att de varit genomförbara inom projektets ramar, samt att de bedöms vara möjliga att långsiktigt utveckla även när finansieringen från Vinnova tagit slut. För mer information om aktiviteterna, se Projektsammanställning 20240125.

De prioriterade aktiviteterna är frukten av en intensiv dialog där projektgruppen pratade med de flesta av de lokala företagen för att samla in idéer och önskemål. Andra idéer som fördes fram var exempelvis att återinviga den gamla järnvägen, utforska samåkning till Mölle, bygga mer och bättre cykelinfrastruktur och stänga Kullaberg för biltrafik. Slutligen bedömdes följande aktiviteter vara de mest genomförbara inom projektets ramar, tid, resurser och rådighet. Projektgruppen har även kontaktat lokala grannsamhällen, t.ex. Nyhamnsläge, för att utbyta idéer, identifiera gemensamma problem och överväga ett bredare gemensamt arbete.

Ett mål i projektet har varit att öka medvetenheten om vilka möjligheter som finns att resa till Mölle och Kullaberg och hur massturism med tillhörande biltrafik och parkering påverkar samhället. Utställningen i hamnen har varit en del i det, men även artiklar i både traditionella och sociala medier har publicerats löpande. Projektet har uppmärksammats i Helsingborgs dagblad vid ett flertal tillfällen.

### 2.1. Gångfartsgata Norra Strandvägen

Norra Strandvägen utgör en av Mölles vackraste platser - i gränslandet mellan havet, Mölles karakteristiska by och Kullaberg. Under senare år har trafiken på vägen ökat i en sådan omfattning att platsen upplevs som mindre attraktiv för både boende och besökare. Trafikmätningar visar att det dagligen passerar över 500 bilar per dygn, merparten av dessa mitt på dagen. De senaste somrarna (2021–2023) har vägen enkelriktats vilket gör att biltrafiken leds in i tätorten på det smala vägnätet. Det finns olika åsikter om huruvida enkelriktningen har varit bra eller inte. Däremot finns en samstämmighet i att Norra Strandvägen inte är trafiksäker för fotgängare och cyklister, samt att de parkerade bilarna utmed sträckan upplevs störande i den kustnära miljön. Utifrån det har projekt Kullamodellen föreslagit att utforma Norra Strandvägen till ett dubbelriktat gångfartsområde och testa vilka effekter det ger.

Under 2023 påbörjades en omfattande dialog och samarbete med Höganäs kommun för att utreda möjliga alternativ. Dialog har även genomförts med boende och näringsidkare i Mölle, ca 65 berörda fastighetsägare/boende har svarat på den enkät som skickades ut i

september 2023 eller deltog på den uppföljande workshopen i november samma år. Resultat från dialogen finns sammanställt i Projektsammanställning 20240125.

Under sommaren 2024 har ett gångfartsområde testats med fortsatt enkelriktad trafik. Vägen målades upp och parkeringsplatser flyttades till andra sidan gatan för att öppna upp för havsvyn. Inför säsongen 2025 kommer aktiviteten vidareutvecklas.

## **2.2. Uthyrning av cykel**

En av de aktiviteter som från början ansågs ha störst potential var att erbjuda cykeluthyrning för besökare. Projektet har lagt ner mycket tid på att kontakta leverantörer och lokala företag för att undersöka intresset och möjligheten till uthyrning. Slutsatsen var att kostnaden och insatsen inom den tidsperiod som projektet utgör var för stor för att nå lönsamhet. I stället har projektet gått med i Höganäs kommuns satsning på att skapa bättre förutsättningar för cykelturism och utveckla cykelleder i bygden.

Konkret har det inneburit att det i samarbete med det lokala företaget Kullabergsguiderna och Höganäs kommun sedan augusti 2023 är möjligt att hyra 7-växlade cyklar vid Mölle kapell. Från juli 2024 tillkom möjligheten till att hyra även elcyklar.

Lärdomar från uthyrningen är att det är viktigt att placera containern med cyklar på ett synligt ställe och att marknadsföra i flera kanaler. Resultat från den enkät riktad mot besökare som genomfördes sommaren 2024, se 3.2, visar att det var få som kände till cykeluthyrningen, vilket ytterligare stärker lärdomen att marknadsföring är viktigt. Framöver kommer Höganäs kommun fortsatt utveckla cykelleder tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne och Krapperupstiftelsen. Även uthyrning av elcyklar som laddas med solceller undersöks.

## **2.3. Alternativt utnyttjande av hamnplan – aktiverad och bilfri yta.**

Centralt i Mölle ligger hamnplan, en yta som idag i huvudsak används som parkering. Platsen har en historia som samlingspunkt och har tidigare huserat aktiviteter som Sillens dag och Mölle hamnfest. Projektgruppen har under hösten 2023 undersökt förutsättningar för att tillsammans med näringsidkare och Mölle By- och Kulturförening arbeta fram en struktur för att återinföra aktiviteter på hamnplan. Under sommaren 2024 genomfördes en utställning på hamnplan om projektets målbild och vision.

## **2.4. Sommarparkering utanför Mölle by**

Det är ett stort problem att trafiken och bilarna ökar i en sådan omfattning att Mölle mister sin särart och sin attraktion. Upplevelsen av Mölle är betydligt starkare under lågsäsong än

under högsäsong. Anledningen är skillnaden i trafikmängd och parkerade bilar som skymmer natur- och kulturupplevelser. En av aktiviteterna inom projektet har därför varit att undersöka hur och var en tillfällig yta för parkering under sommaren skulle kunna avlasta Mölle tätort. Motsvarande mängd parkeringsplatser föreslås tas bort under samma tid från centrala Mölle, framför allt på hamnplan och andra strandnära p-platser för att få önskad effekt.

I dialog med Gyllenstiernska Krapperupstiftelsen och Höganäs kommun identifierades en yta lämplig för ändamålet, ca 1 km utanför tätorten och under sommaren etablerades 100 parkeringsplatser i en sommarparkering. Användningen av ytan har inte varit så hög som förväntat främst på grund av två anledningar:

- ▷ Avsaknad av marknadsföring och vägvisning som gjort att få besökare känt till sommarparkeringen
- ▷ Att gångvägen mellan sommarparkeringen och centrala Mölle varit otydlig och längs vissa sträckor trafikosäker.

Inför säsongen 2025 kommer projektet vidareutvecklas.

## **2.5. Mölle by the bus**

Skånetrafiken bedriver idag busslinjetrafik från Helsingborg/Höganäs till Mölle stationshus (linje 222) med entimmestrafik under sommarmånaderna och vissa tider till och med halvtimmestrafik. Under sommaren finns det även en busslinje som går från Mölle stationshus ut till Kullens fyr (linje 202). Projekt Kullamodellen ser att det finns en stor potential i att få till ett kraftigt ökat utnyttjande av kollektiva transportlösningar för att reducera antalet bilrörelser i området framgent.

Tillsammans med Höganäs kommun, Skånetrafiken och bussoperatören Nobina togs konceptet ”Mölle by the bus” fram. Det är ett marknadsföringskoncept med korta filmer som visades på samarbetspartnerns sociala mediekkanaler samt på Skånetrafikens skärmar i bussarna. Konceptet har lett till en betydande ökning av antalet resenärer på båda linjerna: linje 222 har ökat med 40% under juli och linje 202 med 50%.

## **2.6. Väg 111**

Väg 111 är den huvudsakliga vägen in till Mölle och är sedan en genomfartsväg vidare ut mot Kullens fyr vilket genererar all trafik tillbaka genom samhället. De senaste åren har trafiken ökat kraftigt och har vissa dagar toppar på 2300 fordon per dygn. En stor del av trafiken passerar endast genom Mölle samhälle, men många stannar även till i tätorten. Få

bilister håller hastighetsbegränsningarna på 30 km/h vilket sammantaget med att vägen är smal gör att den inte är lämplig för gång- eller cykeltrafik.

En av Kullamodellens prioriterade insatser är att ta fram förslag på åtgärder som skulle kunna förbättra trafiksituationen under de mest belastade sommarmånaderna. Förslagen har lagts fram för Höganäs kommun, Länsstyrelsen Skåne och Trafikverket (väghållare) för att diskutera vad som är möjligt att genomföra. Förslagen innehåller t.ex.

- ▷ Mer funktionella avsmalningar som ger avsedd effekt
- ▷ Göra om vägen till en ”enfilsväg” eller bymiljöväg
- ▷ Gång- och cykelöverfart vid Mölle kapell
- ▷ Förbättra sikten
- ▷ Införa parkeringsförbud på sträckan genom Mölle samhälle
- ▷ Genomföra tillfälliga hastighetsdämpande åtgärder under sommarsäsongen

Åtgärderna förväntas förbättra trafiksäkerheten och underlätta framkomlighet och säkerhet för cyklister och mindre eldrivna fordon. Trafikverket är väghållare av väg 111 och Höganäs kommun av vägarna inom Mölle samhälle vilket innebär att båda parter behöver vara positivt inställda till förändringar för att nå ända fram. Dialogen fortsätter under 2025.

## **2.7. Generella lärdomar och slutsatser**

Att samla intressenter, samarbetspartners, boende och näringsidkare tidigt i projektet och involvera dem i Kullamodellen är en framgångsfaktor för att öka förståelsen. Den gemensamma vision och målbild som tagits fram ökar engagemanget och möjligheterna att hantera komplexa utmaningar även framöver.

De enkäter, intervjuer och trafikmätningar som genomförts under projektets gång har gett värdefull information och insikter för det framtida arbetet.

Marknadsföring av tjänster och utbud är otroligt viktigt. Det visar exempelvis framgången med Mölle by the bus, som har visats i flera olika sociala mediekkanaler och där resandet slagit nya rekord under sommaren 2024. Kommunikationen om sommarparkeringen har inte varit så aktiv och har inte nyttjats i den utsträckning som förväntats.

Flera av aktiviteterna kommer att fortsätta utvecklas nästa år av frivilliga i Mölle By- och Kulturförening. Andra aktiviteter kommer drivas vidare av Höganäs kommun, Länsstyrelsen i Skåne och Skånetrafiken.

### 3. Uppföljning av projektet

Som en del av uppföljningen av projektet skickades det ut en enkät till personer som varit delaktiga i projektarbetet och med framdriften av åtgärder. Gruppen bestod av deltagare från projektet, Mölle byförenings styrelse, Höganäs kommun, länsstyrelsen och markägaren Gyllenstiernska Krapperupstiftelsen. Därefter följdes enkäten upp med ett antal djupintervjuer vilket redovisas i avsnittet nedan.

Projektet har under sina första år och sommarsäsonger arbetat med samverkan och förberedelser för lansering av åtgärder. Det är först under sommaren 2024 som ett antal aktiviteter lanserats på ett sätt så att de når ut till besökarna. Det har därför inte varit möjligt att inom projekttiden utvärdera vilka effekter som åtgärderna har haft på besökarnas resmönster, detta behöver följas upp kontinuerligt framåt. Under sommarsäsongen 2024 har projektet samlat in enkätsvar från besökare om deras resa till Mölle och deras syn på de åtgärder som projektet har bidragit till. Ett par mer öppna frågor om hur de ser på möjligheterna med att ta sig till Mölle och att eventuellt begränsa biltrafiken i byn ställdes också, detta redovisas i avsnitt 3.2.

#### 3.1. Innehåll och slutsatser från deluppföljning

Enkäten skickades ut till 13 personer som identifierats som nyckelpersoner av projektledaren och de externa utvärderarna. Det inkom 11 svar. De två som inte svarade hade antingen avslutat sin tjänst eller ansåg att deras organisation redan fanns representerad genom svar från en kollega.

De svarande fick ange roll i projektet samt vilken organisation man eventuellt tillhörde/arbetade på.

Tabell 3-1 Respondenternas organisation och roll i projektet.

| Organisation                         | Roll i projektet                                 |
|--------------------------------------|--|
| Gyllenstiernska Krapperupsstiftelsen | Markägare  |
| Mölle By- och kulturförening         | Projektmedlem                                    |
| Höganäs kommun                       | Kommunens representant                           |
| Mölle By- och kulturförening,        | Ledamot i styrgruppen                            |
| Mölle By- och kulturförening         | Ordförande Styrgruppen                           |
| Kullamodellen                        | Initiativtagare till projektet och projektmedlem |
| Kullamodellen                        | Projektledare                                    |

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Kullamodellen                                  | Projektmedlem                        |
| Länsstyrelsen Skåne / Kullabergs naturreservat | Länsstyrelsens representant          |
| Kullamodellen                                  | Medlem i projektets styrgrupp        |
| Privatperson                                   | Initiativtagare och styrgruppsmedlem |

Under sommaren 2023 genomfördes arbete inom följande 8 aktiviteter och respondenterna fick ange vilka de hade varit involverade i:

- ▷ Norra Strandvägen: enkätundersökning till boende och efterföljande workshop
- ▷ Norra Strandvägen: utredning om enkelriktning och gångfartsområde
- ▷ Väg 111: analys och förslag till åtgärder
- ▷ Sommarparkering: utredning och planering inför 2024
- ▷ Cykeluthyrning: undersöka behov och förutsättningar
- ▷ Cykelleder: förbättring och utveckling
- ▷ Mölle by the bus: dialog, utredning och förslag till koncept
- ▷ Hamnplan: utredning och förslag till åtgärder

I samtliga aktiviteter har mellan 6 och 9 respondenter deltagit vilket indikerar att samarbetet mellan organisationerna varit stort.

I enkäten framgår det att deltagarna i projektet på det stora hela har liknande anledningar till sitt engagemang. Många deltar i projektet för att bidra till en bättre trafiksituation under högsäsong för att bibehålla platsens attraktivitet. De ser Mölle som en turistmagnet men upplever att det är alltför mycket trafik och fordon under sommaren, vilket hotar säkerhet, miljö och den generella känslan av byn. Detta bekräftas även i djupintervjuerna där påverkan från trafiken på både Mölle och Kullaberg lyfts som en negativ aspekt. Genom projektet hoppas man kunna bidra till att minska trafiken genom beteendeförändringar och att erbjuda hållbara alternativ till bilen med syfte att skydda miljön och den historiska platsen.

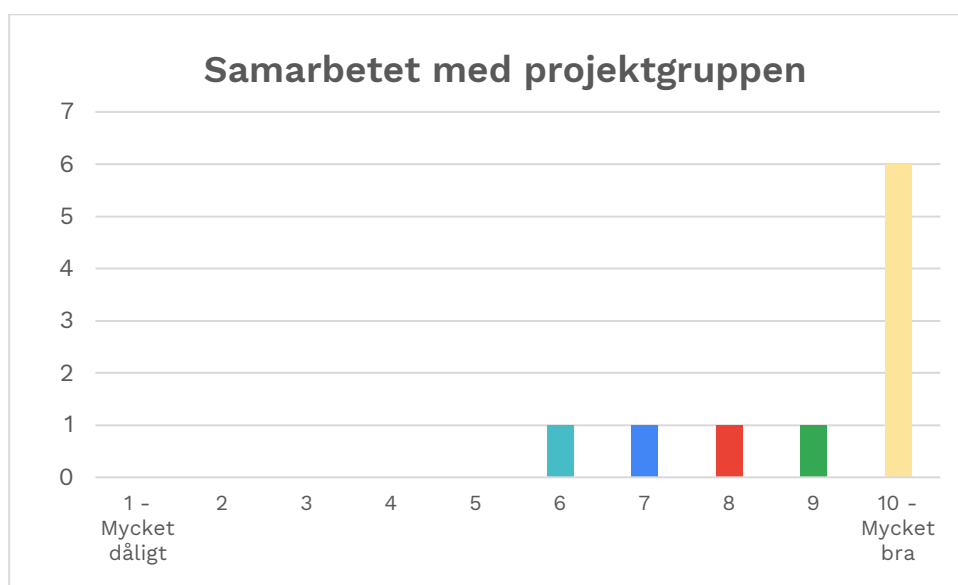
När respondenterna får lista vad det viktigaste som projektet har lett till hittills (dvs. våren 2024) nämns samarbetet mellan aktörerna och att ett projekt har etablerats som det viktigaste:

- ▷ Ett positivt samarbetsklimat mellan intressenterna samt etablerat nätverk
- ▷ Etablerat projektet, belyst problemen och skapat ett långsiktigt förhållningssätt.
- ▷ Förbättring av en rad konkreta aktiviteter redan under 2023:
  - ▷ Förbättring av infartsparkeringar
  - ▷ Cykeluthyrning.
  - ▷ Mölle by the bus, att få fler att ta bussen.

▷ Det har tagits en gemensam handlingsplan för åtgärder inför sommaren 2024.

Just samarbetet lyfts som en nyckelfaktor av intervjupersonerna, för de konstruktiva diskussioner som nu förs om de aktiviteter som ska genomföras under sommaren 2024. Kullamodellen har lett till en ökad förståelse för varandras roller och rådigheter, även om flera aktörer upplever att företrädare för byföreningen ibland kan vara lite otåliga.

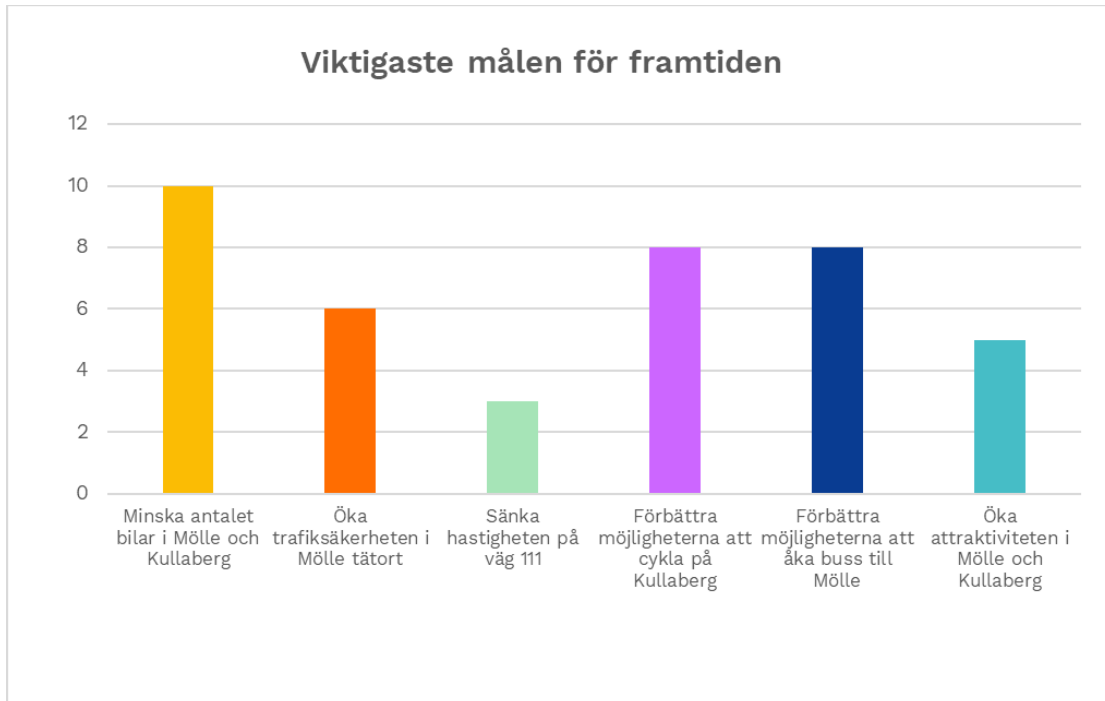
I Figur 3-1 beskrivs respondenternas svar på hur väl samarbetet i projektgruppen fungerat och en stor majoritet svarar mycket bra.



Figur 3-1 Enkätsvar på frågan: Hur har samarbetet fungerat i projektgruppen?

I Figur 3-2 framkommer det vilka mål som respondenterna tycker är viktigast att arbeta mot i framtiden. Det mål som flest väljer är att minska antalet bilar i Mölle och på Kullaberg. Även målen att öka möjligheterna för att cykla på Kullaberg och åka buss till Mölle anses vara viktigt, följt av att öka trafiksäkerheten och att öka attraktiviteten i området.

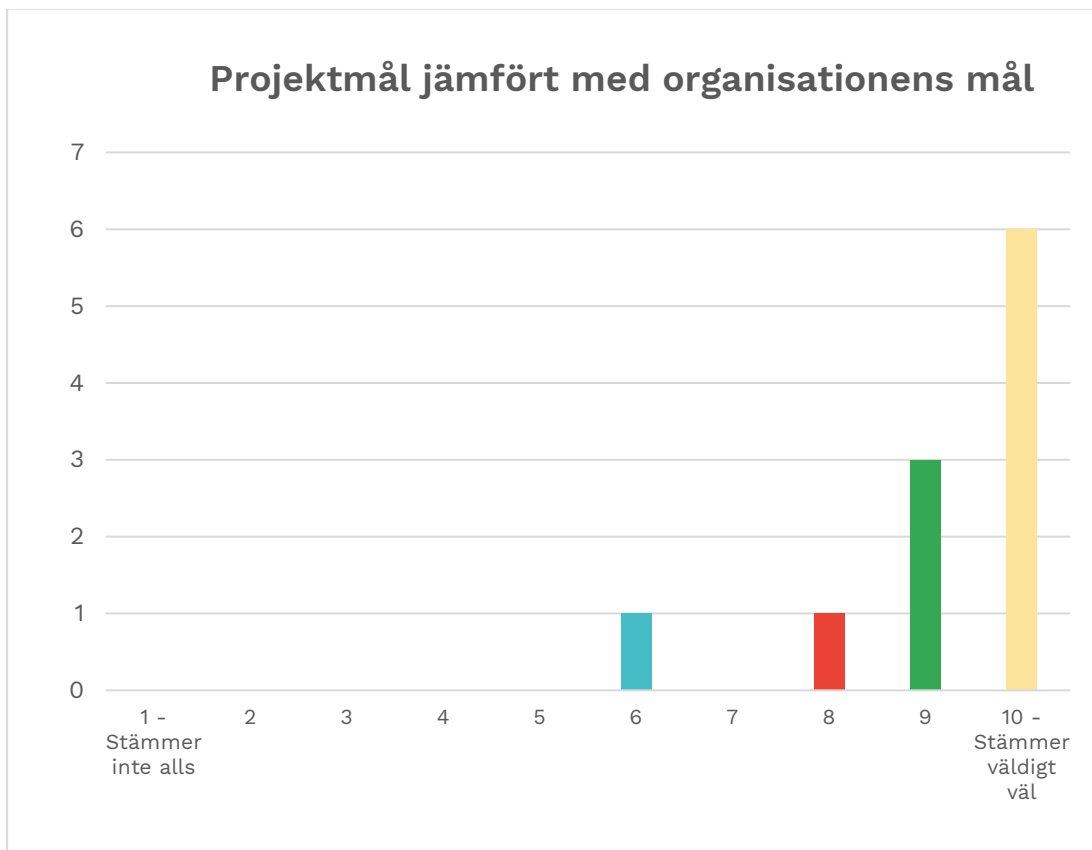




Figur 3-2 Enkät svar på frågan: Vilka mål tycker du är viktigast att arbeta mot i framtiden? (Går att välja flera)

Det framkommer i enkäten att flera aktörer upplever en frustration över brist på förståelse från Höganäs kommun och Trafikverket samt över den bristande polisnärvaron för hastighetskontroller. Man lyfter att samarbetet med olika aktörer och myndigheter är viktigt för dem för att hantera trafiken och turismen på ett hållbart sätt.

I Figur 3-3 redogörs för hur väl projektets mål stämmer överens med organisationernas/verksamheternas egna mål. Det framkommer tydligt att de stämmer väl överens.



Figur 3-3 Enkät svar på frågan: Hur väl stämmer projektets mål in på din egen organisations mål och verksamhet? (På en skala 1–10)

### Lärdomar från projektet

Respondenterna fick svara på vilka lärdomar som man har fått med sig från projektet hittills och nedan syns en sammanställning av de återkommande och viktigaste lärdomarna:

- ▷ Att förändring tar tid
- ▷ Fått bekräftat hur viktigt engagemang, delaktighet och ansvar är.
- ▷ Att samarbete och dialog ökar möjligheter för att hantera komplexa utmaningar.
- ▷ Att Kullamodellen har fungerat som en kommunikation mellan olika myndigheter i kombination med Möllebornas önskemål.
- ▷ Viktigt att fokusera på en kollektiv offentligt ägd vision som ger ett samhälle möjlighet att förhandla mer effektivt med lokala myndigheter

Respondenterna reflekterade sedan över vad projektet har möjliggjort som tidigare har varit svårt att genomföra och då nämner de framför allt att projektet har möjliggjort positiv dialog och uppfyllt flera mål genom samverkan mellan olika intressen i Mölle och Kullaberg. Det har ökat politikernas och vissa myndigheters engagemang och förståelse för utmaningarna som finns. Dessutom har det lyft fram tidigare svårförverkligade initiativ och främjat samarbete

mellan Mölle By- och Kulturförening, kommunen, länsstyrelsen och andra aktörer. Projektet har även öppnat dörrar för förbättringar på väg 111 och planer för alternativa parkeringsplatser samt engagerat näringslivet och det civila samhället på ett litet sätt, enat alla berörda intressenter kring en gemensam agenda enligt Kullamodellen. Intervjupersonerna understryker att samarbetet måste fortsätta och vidareutvecklas. Det kommer krävas fortsatt ideellt arbete från byföreningens sida för att genomföra flera aktiviteter och hålla frågan vid liv. Genom samarbetet blir det tydligare och tydligare vem som har möjlighet att driva olika frågor. Det är också viktigt att återkoppla till de boende om vad som händer, vad som åstadkommit och vad som planeras för att skapa acceptans i alla led.

I Figur 3-4 svarar respondenterna på vilka organisationer som bör ha huvudansvar för att arbeta vidare med de sju olika aktiviteter som projektet har arbetat med.

Figur 3-4 Enkät svar på frågan: Vilken organisation tycker du har huvudansvar för att arbeta vidare med följande? Flera svar var möjliga. Del 1. (MBKF=Mölle by och kulturförening)

| Norra Strandvägen         | Väg 111  | Sommarparkering                  | Cykeluthyrning  |
|---------------------------|--|----------------------------------|---|
| Kommunen                  | Trafikverket   | Kommunen                         | Mölle Byförening  |
| MBKF                      | MBKF   | Höganäs kommun och Krapperup     | Privata entreprenörer                                   |
| Kommunen och byföreningen | Kommunen, Byföreningen, länsstyrelsen och förstås Trafikverket | Kommunen och Krapperup           | privata aktörer och stöd från kommunen                  |
| Kommunen                  | Trafikverket   | Kommunen och Trafikverket        | Kommunen  |
| Kommunen, kullamodellen   | Länsstyrelsen, Kullamodellen                                   | Krapperup, kommun, kullamodellen | Kommunen, kullamodellen                                 |
| Höganäs kommun            | Trafikverket och Höganäs kommun                                | Höganäs kommun och Krapperup     | Höganäs kommun, lokal aktör och Kullamodellen           |
| Höganäs kommun.           | Trafikverket.  | Kullaprojektet.                  | Kullaprojektet  |
| Kommunen                  | Vägverket och Länsstyrelsen                                    | Kommunen, Krappersupsstiftelsen  | Kullamodellen, Kommunen                                 |
| Kommunen och byinvånarna  | Trafikverket Länsstyrelsen invånarna                           | Kommun Krapperup beboende        | Ett företag för vilket det är en livskraftig verksamhet |

Figur 3-5 Enkät svar på frågan: Vilken organisation tycker du har huvudansvar för att arbeta vidare med följande? Flera svar var möjliga. Del 2. (MBKF=Mölle by och kulturförening)

| Cykelleder                                      | Mölle by the bus  | Hamnplan                |
|---|---|-------------------------|
| Kommunen  | Skånetrafiken. Höganäs Kommun, Näringsidkarna           | MBKF och Hamnföreningen |
| Höganäs Kommun, Länsstyrelsen och Krapperup     | Kullamodellen, Höganäs kommun, Nobina och Skånetrafiken | Kullaprojektet          |
| Kommunen  | Kullaprojektet  | Kommunen, näringsidkare |
| Kommunen  | Skånetrafiken   |                         |
| Krapperup, kommun, kullamodellen, Länsstyrelsen |   |                         |
| Höganäs kommun, Krapperup och Länsstyrelsen.    |   |                         |
| Länsstyrelsen och Höganäs kommun.               |   |                         |
| Länsstyrelsen, markägare, Höganäs kommun        |   |                         |
| Kommunen, Vägverket, Krapperssstiftelsen        |   |                         |

### Målbild för Mölle om 3 år

Respondenterna fick möjlighet att berätta vilken vision man såg framför sig om 3 år ifall man fick önska. Majoriteten ville se någon form av begränsning av biltrafiken eller till och med en bilfri zon i Mölle. Detta i kombination med att det finns alternativa sätt att ta sig runt med t.ex. cykel och gång samt bättre kollektivtrafik. En respondent sammanfattar det väl med följande citat:

*Jag ser framför mig att Mölle by inom en 5 årsperiod under högsäsong tillåter endast behörig trafik och att det finns alternativ att ta sig runt i området genom bus on the demand, cykeluthyrning, kollektivtrafik, samåkning osv. Cykelleder har utvecklats och tillkommit. Hamnplan används mer aktivt under perioden. Norra Strandvägen bjuder in till ett härligt*

*promenadstråk där folk kan hänföras av kusten och vyerna. Väg 111 har förbättrats avsevärt vad det gäller trafiksäkerheten.*

### Faktorer för framgångsrikt framtida arbete

Respondenterna svarade på frågan vad som krävs för att arbetet med aktiviteterna ska fortsätta när finansieringen för projektet tar slut (i september 2024). Då lyftes följande framgångsfaktorer:

1. Arbeta vidare för att det positiva samarbetsklimat som projektet skapat ska fortgå
2. Gemensam målsättning och att alla aktörer kommunicerar att det går att resa hållbart till Mölle och Kullaberg
3. Kommunen behövs som aktiv part
4. Engagemang från alla projektparter, men för att bibehålla engagemanget krävs att man ser att övriga parter också driver frågan aktivt
5. Delaktighet, förståelse och engagemang hos Mölles invånare
6. Tydlig ansvarsfördelning när aktiviteter beslutas och genomförs
7. Ny finansiering för att driva projektets vision och hålla ihop trådarna

### Slutsatser från uppföljning våren 2024

- ▷ Projektdeltagarna och de som sedan har involverats i projektet har alla haft liknande anledningar till sitt engagemang och vilken målbild man har för platsen.
- ▷ Samarbete och dialog ökar möjligheter att hantera komplexa utmaningar
- ▷ Ökad samverkan lyfts som det viktigaste som projektet har bidragit med hittills. I samtliga aktiviteter har det varit en hög involvering från flera parter vilket tyder på en hög nivå av samverkan inom samtliga aktiviteter.
- ▷ Förändring tar tid! Det krävs mycket arbete för att få till en välfungerande samverkan och för att planera för och sedan även genomföra åtgärder och utvärdera effekter av dem är 3 år väldigt kort tid.
- ▷ Kommunen lyfts som en huvudaktör att driva flera av de listade aktiviteterna samtidigt som man understryker vikten a ideellt engagemang.

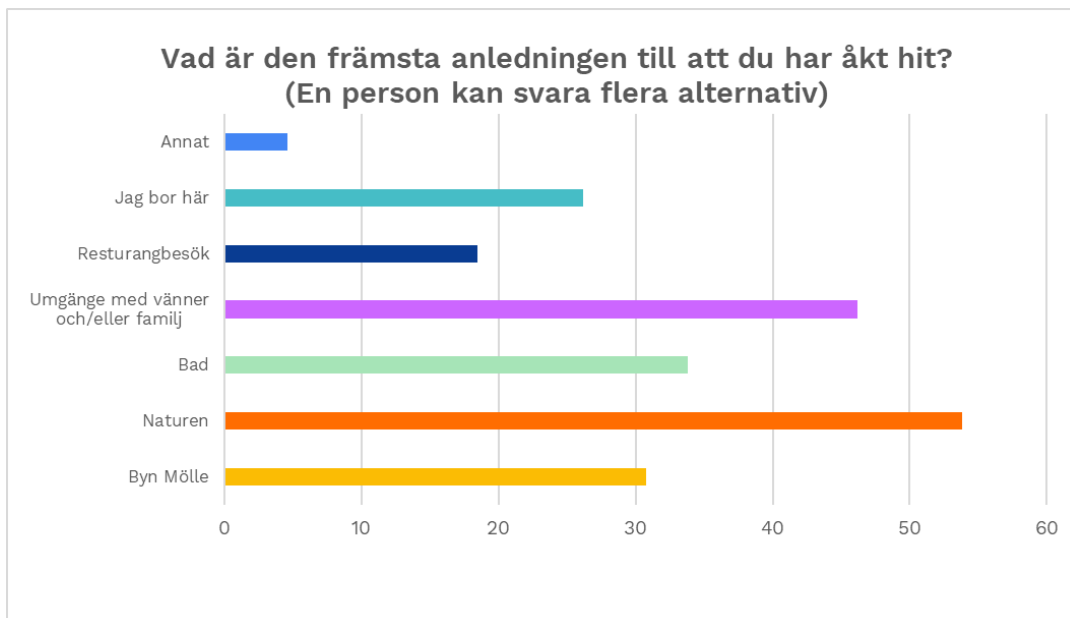
### 3.2. Enkät till besökare sommaren 2024

Enkäten till besökare fanns tillgänglig via QR-kod på olika platser runt om i Mölle där besökare rörde sig under sommarsäsongen 2024. Besökarna möttes av information där det stod kort om projektet och att man önskade att de var med och svarade kring deras resa till Mölle och hur de ser på alternativa sätt att ta sig till Mölle. 67 personer svarade på enkäten. Av de som svarade uppger 85 % att man har varit i Mölle förut, det är därmed relativt få av de svarande som befann sig i Mölle för första gången vilket kan ha betydelse för deras färdmedelsval.



Figur 6 Enkät svar från besökare sommarsäsong 2024. (%)

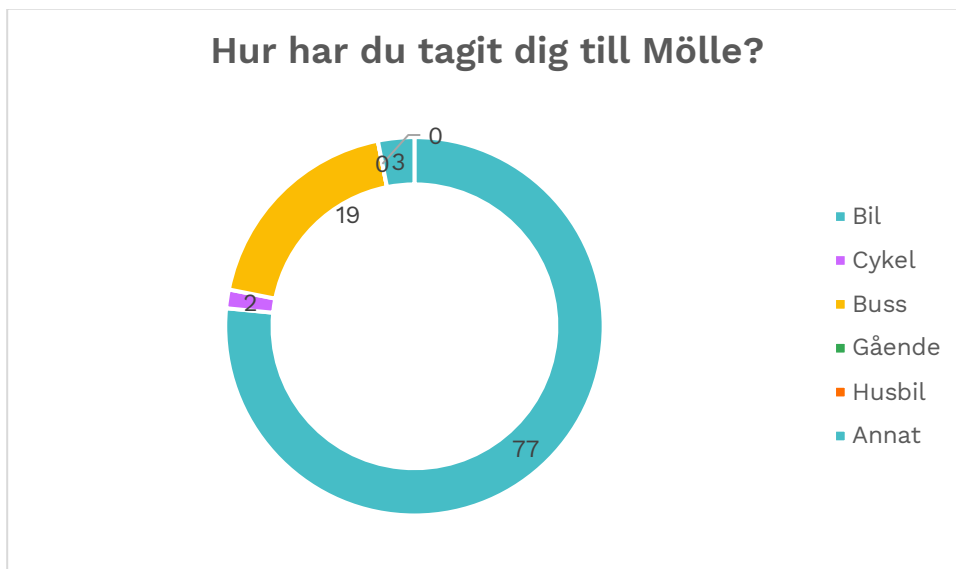
På frågan om anledningen är till att de åkte till Mölle kunde man uppge flera svar. Det är en ganska stor blandning av anledningar men många nämner *Naturen* och att *Umgås med vänner och släkt* som huvudsakliga anledningar.



Figur 7 Enkät svar från besökare sommarsäsong 2024.

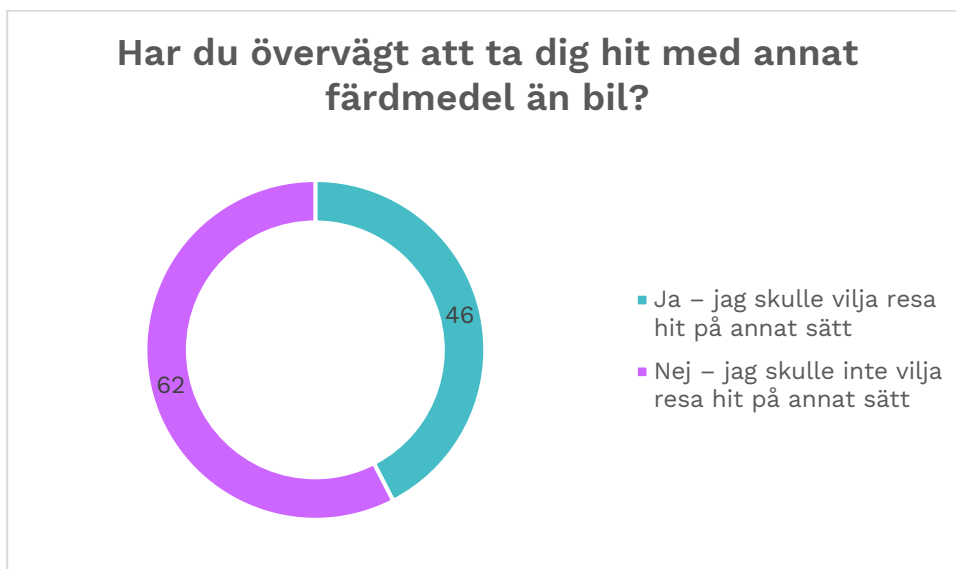
### Val av färdmedel till Mölle

En stor majoritet har rest med bil, 77 % och 19 % hade rest med buss.



Figur 8 Enkät svar från besökare sommarsäsong 2024. (%)

De som svarade att de hade rest med bil fick sedan frågan om de hade övervägt att resa med något annat färdmedel. Då uppgav 46 % att de hade velat resa på annat sätt och resterande svarade nej.



Figur 9 Enkät svar från besökare sommarsäsong 2024. (%)

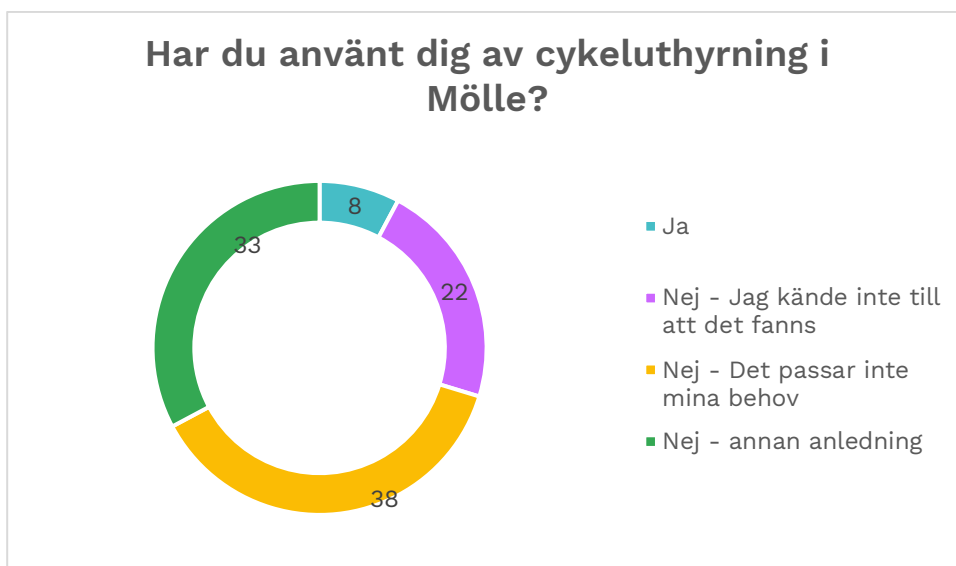
I enkäten kunde respondenterna välja att förtydliga sina svar och angav då följande svar:

- ▷ Nej, eftersom vi ska åka vidare på semester i andra delar av Sverige så är bil det smidigaste alternativet den här gången.

- ▷ Inte just den här gången, då min sambo är gravid
- ▷ Nej men min dotter har tagit sig hit med buss
- ▷ I would like the option of carshare
- ▷ Vore bra om man kunde lämna bilen utanför Mölle
- ▷ Mest av praktiska skäl
- ▷ Vi skulle cykla men yoga var så tidigt på morgonen
- ▷ Vi kör bil från vår permanentbostad i Malmö.

### Cykeluthyrning och sommarparkering

Av de tillfrågade hade 8 % använt cykeluthyrningen som finns i Mölle. 22 % visste inte att den fanns och 38 % uppger att cykelythyningen inte passade deras behov. Övriga säger att de hade andra anledningar. Några av besökarna kommenterade sitt svar och tycker generellt att den är bra men att det borde göras mer reklam för den.



Figur 10 Enkät svar från besökare sommarsäsong 2024. (%)

Därefter ställdes en fråga om säsongsparkeringarna som upprättats utanför Mölle. 14 % har använt infartsparkeringen vid Mölle kapell, 86 % hade inte det. Ingen respondent hade använt sommarparkeringen som precis öppnats ca 1 km utanför Mölle.

### Tillgängligheten till Mölle

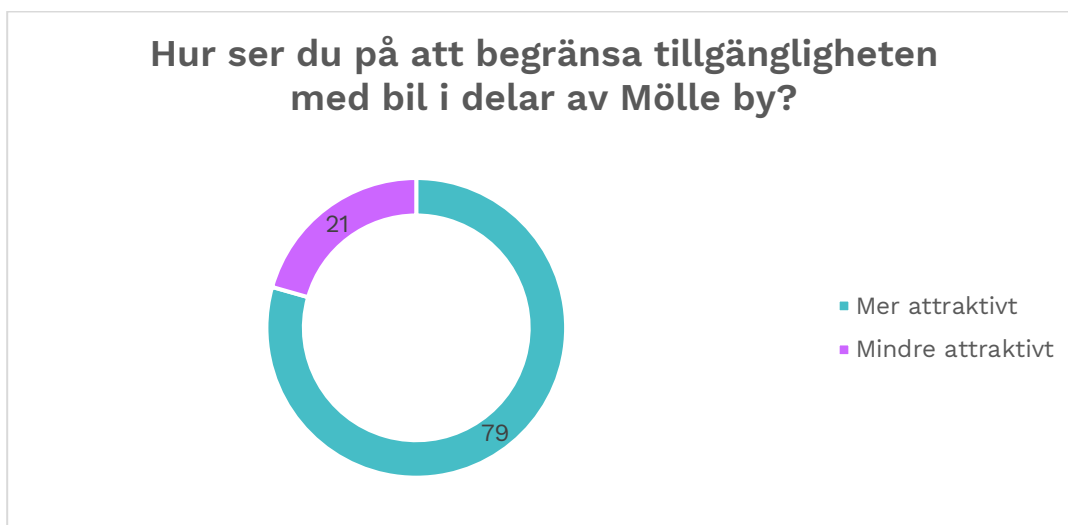
Det ställdes också en mer öppen fråga kring vad besökarna tycker om möjligheterna att ta sig till Mölle. Det sammanfattas i några punkter nedan:

- ▷ Många tycker att kollektivtrafiken är bra och smidig, men det finns önskemål om fler bussar och senare avgångstider.



- ▷ Det är svårt att klara sig utan bil i Mölle, särskilt på grund av avståndet till mataffärer.
- ▷ Förbindelserna från söder (Malmö) upplevs som bra, men resor från Göteborg och Stockholm anses krångliga.
- ▷ Några saknar tågalternativ, medan andra tycker att kombinationen av tåg och buss fungerar bra, särskilt från Lund.
- ▷ Vissa föreslår att parkeringen vid hamnen ersätts med ett torg och restauranger, och att shuttlebussar används i stället.
- ▷ De flesta anser att vägarna och busstrafiken fungerar bra, men vissa noterar att resor kan ta lång tid med kollektivtrafik jämfört med bil.

Slutligen ställdes en fråga kring hur de såg på att begränsa tillgängligheten med bil i delar av Mölle. Frågan förtydligades med att beskriva att ”Besökande bilar skulle då parkeras vid infartsparkering eller sommarparkering. Alternativt väljs annat färdmedel.” En övervägande majoritet, 79 % anser att det skulle göra besöket mer attraktivt och 21 % mindre attraktivt.



*Figur 11 Enkät svar från besökare sommarsäsong 2024. Besökande bilar skulle då parkeras vid infartsparkering eller sommarparkering. Alternativt väljer man annat färdmedel. Kommentera gärna ditt svar.*

Besökarna fick kommentera sina svar. Många anser att det skulle vara en positiv upplevelse att minska biltrafiken i byn, vilket skulle göra miljön trevligare, lugnare och mer hållbar. Det finns en oro över att trafiken i byn, särskilt på Kullabergsvägen, har ökat och att hastigheten är hög, vilket påverkar säkerheten negativt. För besökare som behöver ta sig till exempelvis fyren behövs alternativa transportlösningar om biltrafiken begränsas. Flera förespråkar en bilfri hamnplan och mer gångstråk, vilket skulle göra byn mer attraktiv och mysig. Det finns dock en medvetenhet om att åtgärder måste genomföras med eftertanke, särskilt för att inte påverka näringsidkare negativt och för att tillgodose behovet av transport för äldre och

personer med funktionsnedsättning. Flera påpekar att biltrafiken, särskilt under sommaren, minskar upplevelsen av Mölle och bidrar till trängsel, och att minskad biltrafik skulle bevara byns charm. De som såg en begränsning av biltrafiken som mindre attraktivt kommenterade sina svar med att de framför allt inte såg trafiken som ett stort problem idag. De lyfte att det speciellt skulle kunna bli sämre för näringsidkare och för boende i byar utanför Mölle.

### Reflektioner från besökarnas enkätsvar

- ▷ Hälften ser inga alternativ till bilen och anger väldigt olika anledningar till varför, vilket gör det svårt att designa åtgärder som passar alla.
- ▷ Samtidigt skulle över 30 % vilja resa dit utan bil, vilket är en betydande andel som är mottagliga för förändring i ett första skede.
- ▷ Det finns också ett väldigt stort stöd för att begränsa biltrafiken inne i Mölle tätort vilket känns positivt då det är helt i linje med projektets vision. Det är ett bra argument att använda i de fall man pratar med parter som är skeptiska till påverkan på besöksnäringen. Besökarna själva vill begränsa trafiken även om många gärna vill ta sig dit med bil.
- ▷ Sammantaget känns kombinationen av åtgärderna som man har satsat på varit i god linje med hur besökarna vill ha det, dvs. infartsparkeringar och att successivt göra det mer attraktivt att resa med andra färdmedel.

---

Projekt Kullamodellen

**Projektägare:**

Mölle By- och kulturförening.

**Styrgrupp:**

Mats Jönsson (ordf MBKF), Birgitta Hansson och Göran Cewers – ideellt arbete.

**Projektledare:**

Tin Josefsdotter - konsultarbete.

**Projektgrupp:**

Anders Hallberg, Charlotte Westrell, Fiona Dunne och Rolf Johannesson (vice ordf MBKF) – ideellt arbete.