

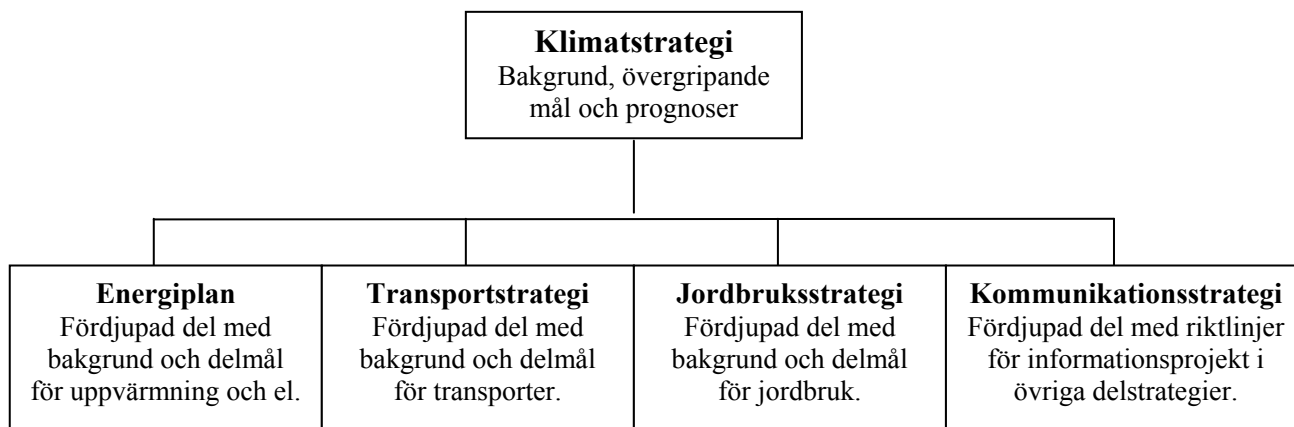
Transportstrategi 2006 - 2008



BEGRÄNSNINGAR

Transportstrategin behandlar i nuläget huvudsakligen transporternas miljöpåverkan. Det är kommunens avsikt att arbeta vidare med bland annat buller-, säkerhets-, kvalitets- och tillgänglighetsfrågor.

Transportstrategin är ett deldokument i ”Klimatstrategi för Kristianstads kommun”.



(Som ett deldokument till klimatstrategin ska även avfallsplan ingå. I nuläget är den inte fastställd.)

SYFTE

Syftet med strategin är att:

- Inventera nuläget beträffande transporternas miljöpåverkan
- Formulera lokala mål så att nationella och regionala mål kan uppnås, exempelvis:
 - Det övergripande nationella målet att utsläppen av växthusgaser ska vara lägre än 4,5 ton/invånare för att sedan minska
 - Det nationella transportpolitiska delmålet att utsläppen av koldioxid från transporter år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå.
 - EU:s mål om 5,75 % förnybar energi i transportsektorn till 2010
- Identifiera pågående aktiviteter och föreslå åtgärder som kan bidra till att målen uppnås

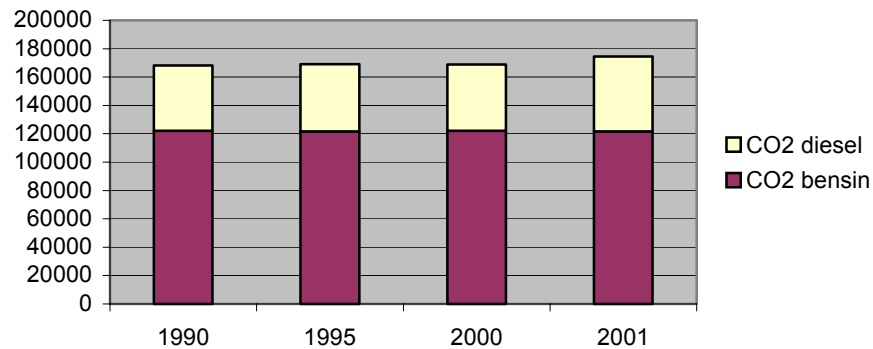
BAKGRUND OCH NULÄGE

Koldioxid

Transporter är av grundläggande betydelse för samhällets funktion och utveckling. Trafiken är samtidigt en av de största orsakerna till många av dagens miljöproblem, bland annat klimatförändringar. Koldioxid (CO₂) är en växthusgas som bidrar till att förstärka växthuseffekten, som i sin tur påverkar klimatet. När utsläppen av koldioxid kommer från förbränning av fossila bränslen som t.ex. olja, bensin och diesel bidrar de till att atmosfären får ett extra tillskott av växthusgaser.

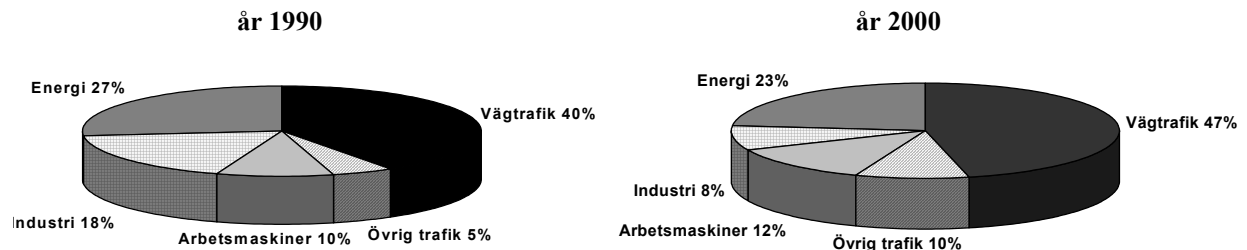
I Kristianstads kommun har de totala utsläppen av koldioxid minskat sedan 1980 och minskningar har framför allt skett inom energi- och industrisektor. Utsläppen från transportsektorn följer dock inte den minskande trenden utan är snarare oförändrade eller ökande (figur 1).

Koldioxidutsläpp från transporter, ton/år



Figur 1. Utsläppen av koldioxid från transporter i Kristianstad, fördelat på bensin och diesel (källa SCB)

År 2000 bidrog vägtrafiken med ca hälften av den mängd koldioxid (CO₂) som släpps ut i Kristianstads kommun. Vägtrafikens andel har således ökat jämfört med år 1990 (figur 2).



Figur 2. Andelen CO₂ utsläpp per sektor i Kristianstad kommun år 1990 respektive år 2000 (A. Åkesson, Länsstyrelsen i Skåne län)

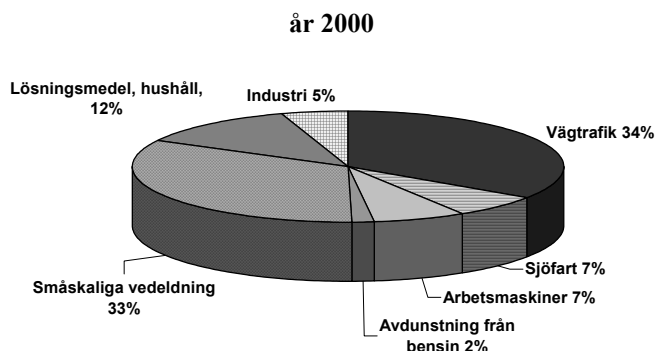
Valet av transportmedel har stor betydelse för utsläpp och energianvändning. Tabell 1 visar utsläppen och energianvändningen per personkilometer för olika trafikslag.

Tabell 1. Trafikens koldioxidsutsläpp gram/personkilometer.. (Källa Naturskyddsföreningens hemsida 2005)

Trafikens CO ₂ -utsläpp	
Till fots	0 g koldioxid per personkilometer
Cykel	0 g koldioxid per personkilometer
Tåg	6,7g koldioxid per personkilometer (medelvärde för svenska tåg 2001)
Buss	56 g koldioxid per personkilometer (räknat på 15 personer/buss)
Samåkning	63 g koldioxid per personkilometer (räknat på tre personer/bil)
Bil/taxi	190 g koldioxid per personkilometer (genomsnittlig svensk bilpark)
Flyg	160 g koldioxid per personkilometer (svensk inrikestrafik, 65 % beläggning)

Flyktiga organiska kolväten

Förutom koldioxid bildas vid förbränning av exempelvis bensin och diesel även kväveoxider och en mängd hälsoskadliga flyktiga organiska kolväten (VOC) som till exempel cancerframkallande PAH och bensen. Vägtrafiken står för drygt en tredjedel av utsläppen av VOC (figur 3), likaså gör småskalig vedeldning (särskilt med utrustning som inte är miljögodkänd).



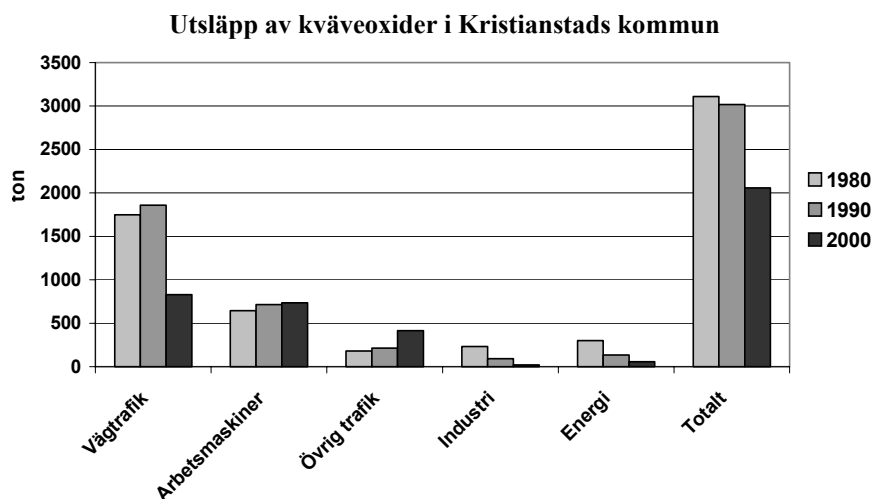
Figur 3 Andelen VOC-utsläpp per sektor i Kristianstad kommun år 2000 (A. Åkesson, Länsstyrelsen i Skåne län)

För att skydda människors hälsa och miljön samt för att uppfylla de krav som ställs inom EU har regeringen upprättat så kallade miljö kvalitetsnormer som en form av juridiskt styrmedel. Ett antal av miljö kvalitetsnormerna gäller utomhusluften. Normerna anger gränsen för högsta acceptabla halt av vissa ämnen och har fastlagda tidpunkter när de senast ska vara uppfyllda.

Det finns inte någon miljö kvalitetsnorm preciserad för VOC-halten. Det finns däremot en norm för bensen, som bland annat finns i bensin. Miljö kvalitetsnormen för bensen är $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och får inte överskridas efter år 2010. Tack vare de nyare bilarnas katalytiska avgasrening, minskade bensenhalter i bensin och ett antal åtgärder för att minska avdunstningsförluster från bilar och bensindistribution har stadsluftens genomsnittliga bensenhalt sjunkit sedan början 1990-talet. Årsmedelvärdena för bensenhalten vid Lilla torg (som inte är trafikerat) har legat mellan $2-3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ luft under de senaste åren. Åtgärder som minskar utsläppen av bensen minskar vanligtvis även utsläppen av andra VOC.

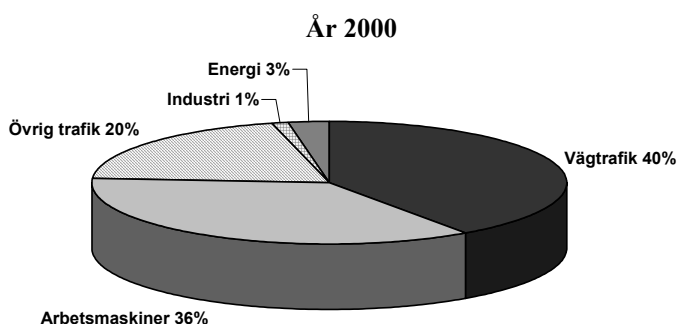
Kväveoxider

Kväveoxider har en försurande och övergödande effekt på miljön. Det totala utsläppet av kväveoxider har minskat de senaste 20 åren (figur 4). Minskningen beror till stor del på skärpta avgaskrav på motorfordon. Den katalytiska avgasreningen innebär att bilarna släpper ut 55–75 % mindre kväveoxider under sin livslängd jämfört med tidigare (SNV). Även utsläppen från industrier och förbränningsanläggningar har minskat genom att reningstekniken förbättrats.



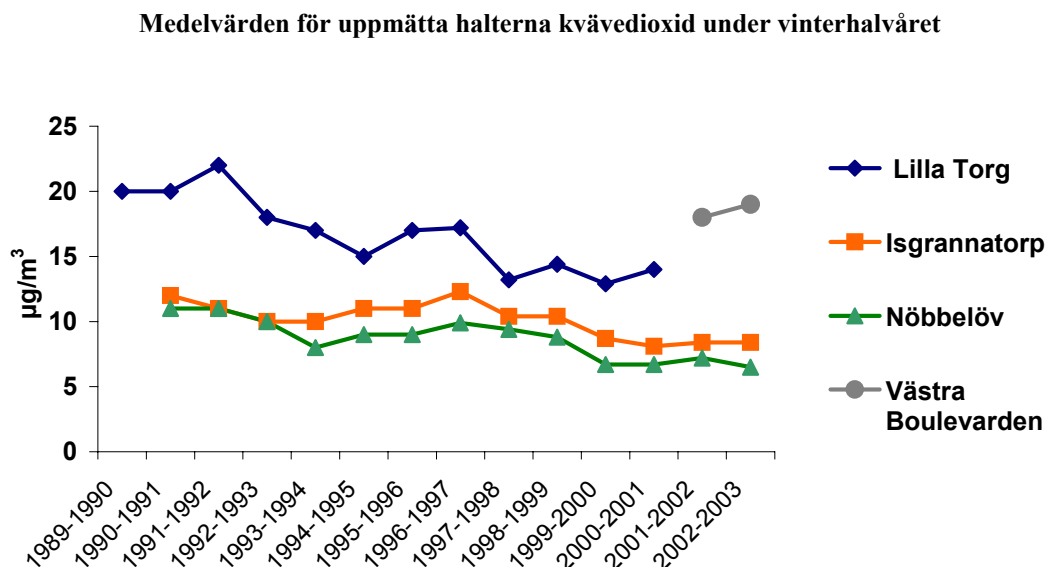
Figur 4. Utsläppen av kväveoxider fördelat på sektorer mellan 1980-2000 (A. Åkesson, Länsstyrelsen i Skåne län)

De minskade utsläppen per bil vägs delvis upp av den ökande trafiken samt utsläppen från andra typer av fordon. Av totala utsläppen kväveoxider kommer största delen från transportsektorn (figur 5).



Figur 5. Andelen utsläpp av kväveoxider per sektor i Kristianstad kommun år 2000 (A. Åkesson, Länsstyrelsen i Skåne län)

Det finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och kväveoxider. Normerna för kvävedioxid är satta som timmedelvärde, dygnsmedelvärde respektive årsmedelvärde och måste vara uppfyllda till år 2006. För årsmedelvärdet gäller $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket medelvärdena i Kristianstads tätort understiger med marginal (figur 6).



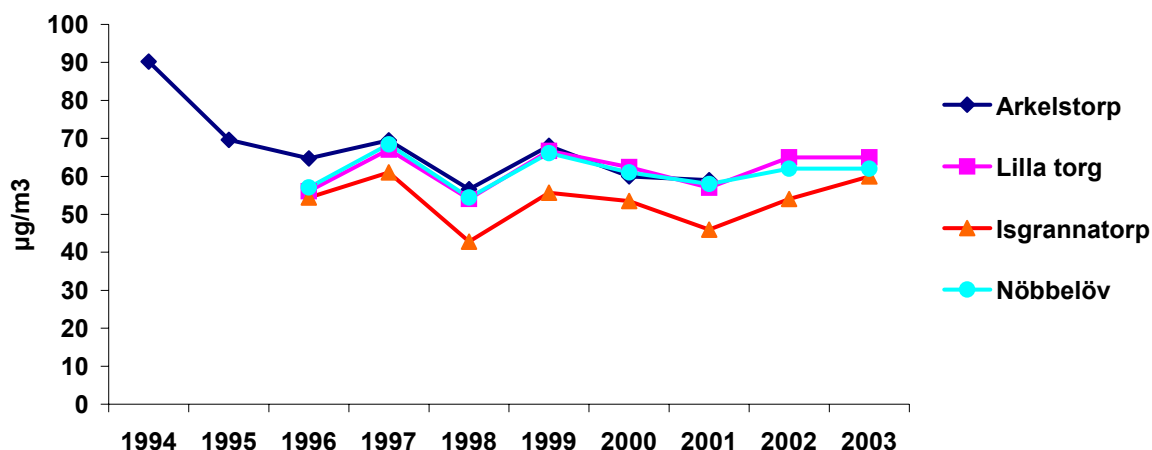
Figur 6. Medelvärden för den uppmätta halten kvävedioxid på olika mätpunkter i tätorten Kristianstad.. Värdena ligger under miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet.

Marknära ozon

Kväveoxider tillsammans med vissa kolväten ger med inverkan av solljus upphov till marknära ozon som är skadligt för både vegetation och människors hälsa.

Det finns inte någon miljö kvalitetsnorm för halten marknära ozon, däremot finns det riktvärden som inte bör överskridas dels med hänsyn till växtligheten och dels med hänsyn till hälsan. För att försäkra sig om att känsliga grödor inte ska påverkas negativt av ozonhalten bör medelvärdet inte överstiga $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. I Kristianstads kommun överskrider detta riktvärde regelbundet, vilket till stor del beror på de europeiska utsläppen av kväveoxider och kolväten (VOC). En mycket stor del av det marknära ozonet i Sverige har således sitt ursprung i mer förorenade delar av Europa. Vägtransporten står för cirka 40 % av den storskaliga internationella ozonbildningen.

Medelvärden för halten marknära ozon under sommarhalvåret

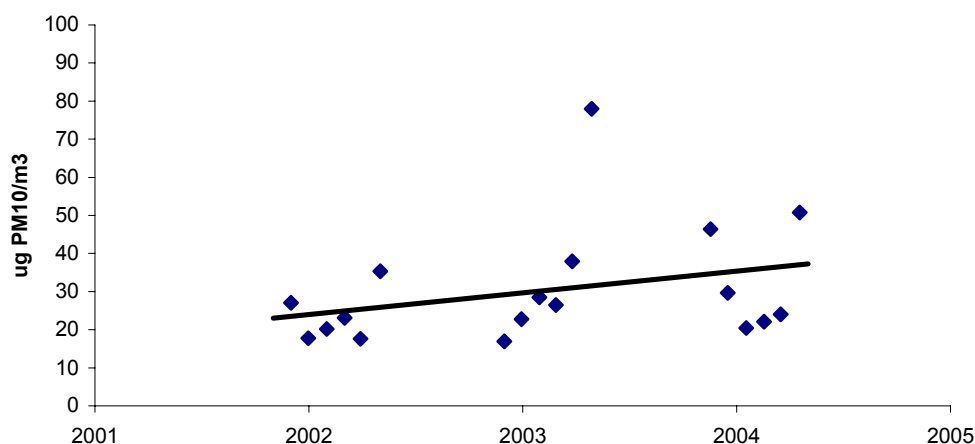


Figur 7. Medelvärden för uppmätta halter av marknära ozon under sommarhalvåret. Mätningarna är gjorda på olika mätpunkter inom kommunen.

Partiklar

Förbränning av olika slag, till exempel i motorer, liksom slitage av vägbanan ger upphov till utsläpp av partiklar som kan innebära betydande hälsorisker för människor. Små partiklar som kan följa med inandningsluften ner i lungorna är särskilt skadliga. I gatuutrymmet kommer huvuddelen av partiklarna från tunga och lätta fordon genom direkta utsläpp, däckslitage och dammuppvirvling.

Det finns miljö kvalitetsnormer när det gäller partiklar i skadlig storlek, PM10, vilket betyder partiklar med en diameter mindre än 0,01 mm. Normerna är satta som dygnsmedelvärde (50 µg/m³) respektive årsmedelvärde (40 µg/m³) och får inte överskridas från och med 2005. Sedan vinterhalvåret 2001-2002 genomförs mätningar av partikelhalten i Kristianstads tätort. År 2002-2003 gjordes mätning vid Västra Boulevarden som är en mycket trafikerad gata. Medelvärdet för vinterhalvåret uppmättes till 35,3 µg/m³ och miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet överskreds under 33 dygn. Resultatet av mätningarna visas i figur 8.



Figur 8. PM10-halt vid Västra Boulevarden, löpande månadsvärden. En trendlinje (linjär regression) visar en uppåtgående trend.

Värdena visar att Kristianstads kommun kan få problem att uppfylla miljö kvalitetsnormerna på

de hårt trafikerade gatorna. De partikelhalter som kan förekomma i utomhusluften idag är i många fall skadliga för människor, i synnerhet för känsliga personer.

Ökad bilkörning

Kopplingen mellan föroreningar och energiförbrukning är stark så länge som fossil energi dominerar i transportsystemet. Koldioxidutsläppen från transportsektorn ökar. Mellan 1990 och 2000 var ökningen av CO₂-utsläppen från vägtrafiken i Sverige ca 9 %¹. Ökningen förklaras av att både antalet registrerade fordon och antal fordons- och ton-km ökar.

Under perioden 1997 – 2002 har enligt Vägverket den genomsnittliga trafikökningen i Sverige uppgått till ca 2 % per år. Enligt Vägverket Region Skåne ligger trafikökningen för Kristianstads kommun på motsvarande nivå, dvs. ca 2 %/år under den senaste 5-årsperioden.

På det kommunala vägnätet har trafiken under perioden 1992-2002 ökat med 8 %⁵, dvs. med knappt 1 % per år.

I Kristianstads kommun är bilinnehavet per invånare högre än riksgenomsnittet. Vid utgången av 2003 fanns i Kristianstad 487 registrerade personbilar per 1000 invånare i trafik jämför med 454 för riket.⁸

ANALYS

Drivkrafter

Viktiga drivkrafter för den utveckling vi haft inom transportsektorn har framför allt varit den ekonomiska utvecklingen och de mänskliga behoven. Den största drivkraften inom den tekniska utvecklingen har varit att tillgodose folks behov av ökad rörlighet, snabbare transporter, ökad bekvämlighet och ökad säkerhet. Miljön har blivit en viktig drivkraft de senaste åren med transporterens stora påverkan på växthuseffekten. Miljön i sig är dock inte en tillräcklig drivkraft, utan det behövs politiska direktiv för att utvecklingen inom transportmiljöområdet skall gå framåt.

Trender

Ekonomi

- Efterfrågan på transporter relativt okänslig för prisändringar
- Bränslekostnaderna för transporter står oftast för en relativt liten del av de totala transportkostnaderna.
- Sjunkande kostnader för godstransporter
- En generell och internationell trend är att varuvärdena på det transporterade godset ökar och därmed kvalitetskraven på transporten. Denna utveckling har hittills och i stor utsträckning gynnat landsvägstransporter.

Teknik

- Just-in-time; Transportera istället för att hålla lager (lager på vägarna)
- Fler och mer frekventa transporter
- Godstransporterna blir allt mer individuella, vilket medför svårigheter att samordna transporterna
- GPS-användningen i transportledningssystemen ökar - kan leda till ökad effektivitet och färre transporter
- Pilot- och demonstrationsprojekt inom förnyelsebara drivmedel
- Snabbare transportmedel medför att vi rör oss över större områden
- IT-användningen genererar idag fler resor pga. ökade kontaktytor
- Hela-resandet lösningar, där flera transportslag används.

Samhället

- Transporter på väg ökar på bekostnad av transporter på järnväg och sjöfart
- Köpcentra utanför stadskärnorna
- De industriella resmönstren håller på att avlösas av ett postindustriellt - pendlingsregionerna har blivit allt större
- Mer biltrafik gör gång- och cykling mindre säkert vilket genererar ännu mer biltrafik (exempelvis till skolor etc.)
- Brottsstatistiken, eller åtminstone rädslan för brott, ökar i Sverige och allt fler känner sig inte trygga. Detta leder till ökat bilåkande.

Beteende

- Den offentliga sektorn och näringslivet ställer allt högre miljökrav på de transporter de köper, vilket driver på utvecklingen inom miljö- och säkerhetsområdet.
- Egoism och personlig frihet med möjlighet att resa *när* man vill och *hur* man vill.
- Tid är en bristvara, vilket ställer större krav på snabba transporter
- Fritidsresandet ökar
- Informationsprojekt för att minska bilresandet, sk. Mobility Management, blir allt vanligare i de större kommunerna.
- Resandet görs inte utifrån medvetna miljöval

Prognoser

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, rapporterade den 16 maj 2005 att transportsektorns totala utsläpp av beräknas öka med drygt 12 procent till år 2010 och med 25 procent till år 2020, allt jämfört med 1990. Målet att koldioxidutsläppen från transportsektorn ska stabiliseras på 1990 års nivå till år 2010 kommer ”inte att nås utan att kraftfulla åtgärder vidtas”, enligt SIKA.

Vägtrafikens koldioxidutsläpp, främst från tunga lastbilar, har under perioden 1990-2004 ökat med nio procent. Under 2004 var utsläppen från vägtrafiken oförändrade jämfört med 2003, vilket främst beror på inblandningen av etanol i bensen. SIKA beräknar att vägtrafikens utsläpp kommer att öka med drygt 16 procent till år 2010 jämfört med 1990, medan Vägverkets siffror visar att utsläppen kommer att öka med 23 procent.

Möjliga åtgärder - översikt

Allmänt

Mobility management (MM) är ett sätt att påverka person- och godstransporter genom att informera om och uppmuntra användandet av miljöanpassade färsätt. MM syftar också till att förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer, öka effektiviteten i transporter och markanvändning samt minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande. MM kan ses som mjukvaran som påverkar kunskaperna, attityderna och beteendet rörande transporter och som gör att vi får ett bättre utnyttjande av hårdvaran, de fysiska åtgärderna. Syftet med Mobility management är att påverka resan eller transporten innan den har börjat. Mobility management är således ett sätt att påverka utsläppen av koldioxid från transportsektorn.

Länsstyrelsens miljömål och miljöhandlingsprogram för Skåne anger att för att kunna nå miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* bör länsstyrelsen och regionala aktörer arbeta för till exempel följande åtgärder på nationell nivå:

- Att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till vägtransporter stärks
- Att åtgärder vidtas som minskar transittrafiken och dess miljöpåverkan

- Att bränslesnåla bilar stimuleras genom subventioner och avgifter på bilar i förhållande till bränsleförbrukningen
- Att ekonomiska styrmedel som minskar trafiken stimuleras
- Att starkare styrmedel införs för att undvika trafikalkstrande verksamheter som exempelvis externa köpcentra

Det finns ingen nationell plan för hur CO₂-utsläppen ska reduceras till 1990 års nivå (se under Mål). Riksdagen har dock fattat beslut om vissa åtgärder. Det gäller bland annat statligt stöd till utveckling av biobaserade drivmedel (genom skattebefrielse), lokala investeringsprogram och klimatinvesteringsprogram. Dessutom görs betydande investeringar i järnvägens infrastruktur och ytterligare ca 100 miljarder kommer att satsas på järnvägen under perioden 2004-2015. Andra åtgärder som staten driver, via Vägverket, är Sparsam Körning och Hållbart resande. Sammanfattningsvis är följande åtgärder aktuella för att nå vägtrafikens klimatmål:

- Sänkta utsläpp/km för nya bilar (=sänkt bränsleförbrukning genom beskattning)
- Sparsam Körning
- Introduktion av biodrivmedel (biogas, etanol och rapsmetylester (RME))
- Sänkt drivmedelsanvändning (beskattning)
- Övrigt (km-skatt, IT , trängselavgifter)

Av ovanstående åtgärder är det drivmedelsskatterna som bedöms vara mest effektiva för att minska utsläppen, en åtgärd som ligger helt utanför kommunens kontroll. En förändrad prisrelation kan verksamt bidra till att göra cykel- och kollektivtrafik mer konkurrenskraftig och på så sätt förändra resandet.

Sänkt bränsleförbrukning

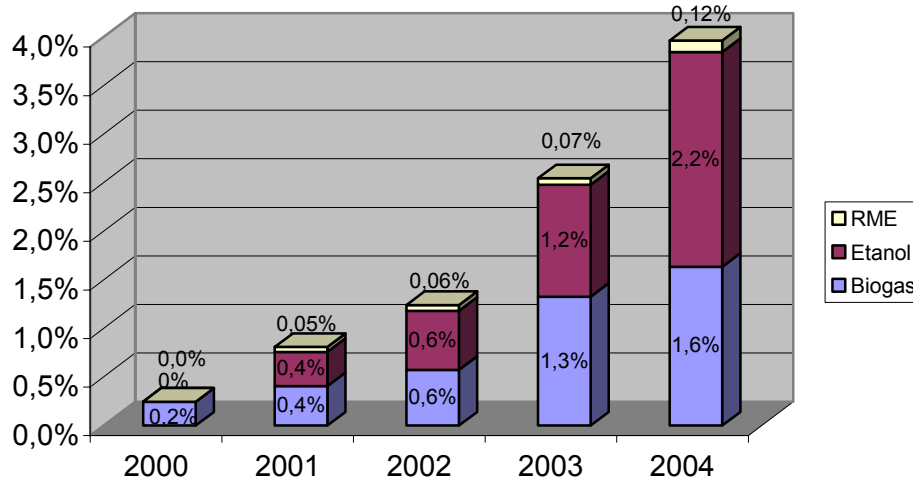
EU-kommissionen har en överenskommelse med fordonsindustrin som innebär att koldioxidutsläppen i nya personbilar ska minska med 25 procent fram till år 2008, jämfört med 1995 års nivå. Ministerrådet anser att bilarnas bränsleförbrukning år 2005 borde vara 0,5 liter/mil för bensinbilar och 0,45 liter/mil för dieselbilar. Sverige har Europas högsta CO₂-utsläpp från nya personbilar. Det beror på det stora inslaget av bilar tyngre än 1500 kg. Under senare år har dessutom nyregistreringen av allt tyngre fordon, bl a stadsjeepar, ökat. För Sveriges del kommer således överenskommelsen inte att kunna nås.

Biodrivmedel

För att minska utsläppen av CO₂ från transporter satsar kommunen på biogas som fordonsbränsle. Biogas är ett förnyelsebart bränsle som inte bidrar till en förhöjd växthuseffekt. Biogasutvinningen medför dessutom andra fördelar när gödsel rötas och rötresten återförs till lantbruket.

Även andra förnyelsebara drivmedel har ökat de senaste åren. Etanol används till viss del som rent bränsle men främst som låginblandning i bensin. Rapsmetylester (RME) används också rent i liten utsträckning men främst som låginblandning i diesel. I figur 9 nedan visas utvecklingen av den totala andelen förnyelsebart drivmedel i Kristianstads kommun. Siffrorna för etanol och RME bygger på uppskattningar utifrån nationella siffror (SCB).

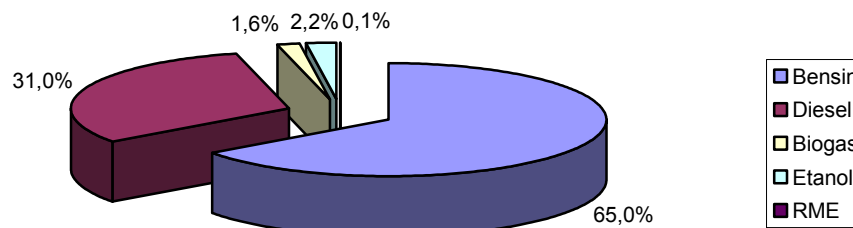
För CO₂ utsläpp från trafiken har riksdagen antagit ett mål som innebär att utsläppen år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Om den genomsnittliga trafikökningen fram till 2010 blir 1 % per år kommer infasningen av biogas, till 40 GWh/år 2010, att hjälpa till att stabilisera CO₂ utsläppen från transportsektorn. Om låginblandning av etanol kommer till stånd i stor skala kommer den effekten att förstärkas.



Figur 9. Andelen förnyelsebara drivmedel i kommunen, 2000-2004.

Andelen förnyelsebart bränsle har ökat från 0,2 till 3,9 % på fem år och etanolen har stått för den största ökningen. Detta kan jämföras med de delmål för förnybara bränslen som satts upp av EU om 2 % till 2005 och 5,75 % till 2010 (drivmedelsdirektivet). Kristianstads kommun är således redan på god väg att nå delmålet till 2010.

År 2004 såg den totala drivmedelsfördelningen i kommunen ut som i figur 10.



Figur 10. Fördelningen av drivmedel i Kristianstads kommun 2004. (SCB + egen statistik)

MÅL

Övergripande mål

- Transporternas miljöpåverkan, med bland annat utsläpp av växthusgaser, ska minska (*Begränsad klimatpåverkan*)
- Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas (*Frisk luft*)
- Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö (*God bebyggd miljö*) Fysisk planering och samhällsbyggande skall grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras. (*God bebyggd miljö Delmål 1a*)
- Energin som används för transporter ska användas effektivare

Delmål

Utsläpp av växthusgaser

Länsstyrelsens miljömål för Skåne anger att

- utsläppen av växthusgaser ska 2010 vara 4 % lägre än utsläppen år 1990

Andra utsläpp som påverkas av trafiken

Länsstyrelsens miljömål för Skåne anger att

- Halten 5 mikrogram/m³ som årsmedelvärde för svaveldioxid skall vara uppnådd i samtliga kommuner år 2005.
- Halterna 20 mikrogram/m³ som årsmedelvärde och 100 mikrogram/m³ som timmedelvärde för kvävedioxid skall i huvudsak vara uppnådda år 2010.
- Halten marknära ozon skall inte överskrida 120 mikrogram/m³ som åttatimmarsmedelvärde år 2010.
- År 2010 skall utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) i Sverige, exklusive metan, ha minskat till 241 000 ton. För Skåne innebär detta att utsläppen skall ha minskat till 21 000 ton.

Lokala mål

Arbete pågår för att anpassa miljömålet för frisk luft till lokala förhållanden. För koldioxidutsläppen föreslås i klimatstrategin följande mål för Kristianstads kommun för utsläppen från samtliga sektorer gälla:

År	Målresultat	Uppvärmning mm	Transporter	Näringsliv	Summa ton/inv
1990	Basår	1,41	2,09	1,43	4,93
1995	3%	1,65	2,30	1,13	5,08
2000	-4%	1,00	2,28	1,44	4,72
2001	0%	1,04	2,53	1,34	4,91
2005	-10%	0,70	2,40	1,30	4,40
2010	-15%	0,50	2,40	1,30	4,20
2020	-25%	0,40	2,30	1,00	3,70
2050	-50%	0,20	1,50	0,60	2,30

Statistik fram t o m 2001, källa SCB. Alla siffror i ton/invånare

Mål för förnyelsebara drivmedel	2003	2010	2020
Biobränsleandel i EU	-	5.75 %	8 % + 12 % (naturgas)
Biobränsleandel i Kristianstad	1,8 %	6 %	20 %
Biogasanvändning i transportsektorn	9 GWh	40 GWh	80 GWh

2010 bedöms mer än hälften av biogasproduktionen användas till fordonsdrift och 2020 ska all nu planerad och även ny biogasproduktion användas till fordonsdrift.

Mål för trafikens omfattning i Kristianstad	Nuläge	2010	2020
Personbilstrafik, ökningstakt/år (statliga vägar)	+ 2 %	+ 1 %	0 %
Tung trafik, ökningstakt/år (statliga vägar)	+ 4 %	+ 1 %	0 %
Cykeltrafik, ökningstakt/år	0 %	+ 5 %	+ 5 %
Stadsbusstrafik ökningstakt ⁶	+ 3 %	3-5 %	3-5 %
Regionbusstrafik, ökningstakt ⁶	2 %	3-5 %	3-5 %
Tågtrafik, regionalt ökningstakt per år ⁶	+ 6 %	3-5 %	3-5 %
Biltrafikens andel i Kristianstad-Vä ⁶	51 %	minska	minska
Cykeltrafikens andel i Kristianstad-Vä ⁶	26 %	öka	öka

Biltrafikens markanspråk

Markanspråken för biltrafik/invånare ska inte öka i framtiden. Detta ska uppnås genom att andelen cykel- och kollektivtrafik ökar vilket även bidrar till att minska behovet av parkeringsplatser.

Centralt belägna parkeringsplatser ska i första hand användas för att tillgodose behovet av besöksparkering medan arbetsplats- och bostadsparkeringen ska förläggas till mer perifera delar. Parkeringsavgifter är ett av flera medel för att nå dels målet om tillgänglighet för besökare, dels målet att öka andelen cykel och kollektivtrafik.

Tillgänglighet/Restidskvot

Restidskvoten är en mycket viktig konkurrensfaktor vid val av färdmedel tillsammans med priset. En resa med kollektivtrafik respektive cykel bör inte ta mer än 50 % längre tid (från dörr-till-dörr) än motsvarande resa med bil för att färdmedlet ska vara konkurrenskraftigt. För kollektivtrafik kan högre restidskvot accepteras vid korta resor och för cykeltrafik kan högre restidskvot accepteras vid lite längre cykelsträckor då även andra faktorer kan tillgodoräknas för cyklisten (hälsoeffekter och ekonomi).

I den resvaneundersökning som genomfördes under våren 2005 bland kommunens anställda framkom att tiden, bekvämligheten och lättillgängligheten var de viktigaste anledningarna till att folk valde bilen. Det som skulle få flest att byta till kollektivtrafik var "tätare turer" och när det gällde att byta till cykel var "kortare avstånd" viktigast. Detta innebär att tillgängligheten för kollektivtrafik och cykel måste förbättras och restidskvoterna mellan kollektivtrafik och bil i kommunen måste minska i framtiden om alternativa färdmedel ska kunna konkurrera med bilen.

Prisrelation

Prisrelationen mellan bilens marginalkostnad och kollektivtrafikpriset är ofta, tillsammans med restidskvoten, direkt avgörande för valet av färdmedel. Det bör beaktas att fritidsresor ofta företas med fler än en person och då bör kollektivtrafiken kunna konkurrera med bilen genom familjepris, par-pris och liknande.

HANDLINGSPLAN**Mobility Management**

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger

- att Region Skåne, trafikverken och kommunerna ska vidareutveckla och genomföra ett program för Mobility Management i Skåne. Ett regionalt mobilitetskontor ska inrättas som syftar till att genom attityd- och beteendeförändringar minska efterfrågan på transporter.

Åtgärder som föreslås för Kristianstad:

I konsekvens med den åtgärd som föreslås på regional nivå bör Kristianstads kommun inrätta en lokal mobilitetsfunktion förslagsvis genom att i första hand samordna befintliga resurser, Cykelkommunen, Hållbart resande, Biogas Kristianstad, Agenda 21 mm samt utveckla samarbetet med Vägverket och Region Skåne.

Samhällsplanering som främjar miljöanpassade transporter

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger

- att Region Skåne bör ta fram ett regionalt program för ett miljöanpassat transportsystem (Skåne-MaTs) och ett program för hur planeringen av bostäder mm ska bidra till att minska transportbehovet och bilanvändningen i Skåne.
- att kommunerna vid planering och genomförande bör prioritera åtgärder som i 1:a hand

minskar transportbehovet eller påverkar valet av transportsätt, i 2:a hand utnyttjar befintligt vägnät mer effektivt, i 3:e hand genomföra ombyggnader av befintliga vägar och först i 4:e hand bygga nya vägar (4-stegsprincipen).

- att kommunerna i planer och beslut ska prioritera tätortsutveckling i goda kollektivtrafiklägen, i synnerhet spårburna lägen
- att i planeringen undvika att verksamheter, till exempel köpcentra, som främst kan nås med egen bil lokaliseras utanför tätorter. Om externa köpcentrum ändå övervägs ska väntade effekter på trafikarbete, luftföroreningar, bullerstörningar och handel belägen i tätorternas centrala lägen samt intrång i natur- och kulturlandskap tydligt redovisas.

För Kristianstads kommun gäller följande

- Utgångspunkten för all fysisk planering ska vara att bostäder, arbetsplatser, service och kultur om möjligt ska lokaliseras så att behovet av transporter och biltrafik minimeras.
- Tätortsutveckling i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras
- Kollektivtrafikanslutning av god standard ska eftersträvas i alla större orter i kommunen
- Prioriterade kollektivtrafikstråk ska utvecklas där det är möjligt
- Genomfartsleder ska, där de tre första stegen i fyrstegsprincipen inte bedöms möjliga eller tillräckliga, ersättas med förbifartsleder för att minska störningar.
- Kommunen ska verka för ny järnväg till Lund-Malmö

Kollektivtrafiken

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger

- att Skånetrafiken och kommunerna bör utveckla kollektivtrafiken genom att ha egna banor i högtrafikerade områden, genom att införa direktresor till viktiga målpunkter, genom att öka turtätheten och förbättra bytesmöjligheterna mellan kollektivtrafik och andra trafikslag
- att studier ska göras av berörda aktörer (bl a kommunerna) om hur ekonomiska styrmedel, bland annat parkeringsavgifter eller biljettpriiser, kan bidra till miljöanpassade transporter

Åtgärder som föreslås för Kristianstad:

- Ökad andel biogas i busstrafiken
- Verka för ökat kollektivresande i samarbete Skånetrafiken
- Verka för ökad kapacitet i persontrafiken på järnväg (fler och längre tåg och tätare trafik på helger)
- Verka för tågstopp i Önnestad
- Öka framkomligheten för busstrafiken i starka kollektivtrafikstråk, t ex genom bussprioriteringar i trafiksignaler
- Förbättra parkerings- och bytesmöjligheter mm så att kollektivtrafikresan från dörr-till-dörr blir konkurrenskraftig gentemot bilen ("Hela-resan-perspektivet") i samverkan med andra aktörer
- Verka för bättre möjligheter att ta med cykel på buss och tåg
- Verka för bättre prisrelation mellan bil och kollektivtrafik, särskilt för fritidsresor

Förnyelsebara drivmedel

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger

- att en strategi för lokal och regional produktion av biogas ska tas fram
- att förbättrad infrastruktur för biogasanvändare ska utvecklas
- att minst ett tankställe för alternativa fordonsbränslen ska finnas i varje kommun

Åtgärder som föreslås för Kristianstad:

Den positiva försäljningsutvecklingen för fordonsgas i Kristianstad gör att följande åtgärder nu är aktuella:

- Ökad reningskapacitet för att kunna möta efterfrågan av biogas
- Ytterligare publika tankningsställen på Långebrogatan och i Åhus
- Långsamtankningsplats för tunga fordon (sopbilar)
- Verka för ökad låginblandning av etanol i bensinen
- Alternativa bränslen med mindre miljöpåverkan, ex vis ”Ecopar”, bör prövas i tätortsmiljöer

Cykelkommunen:

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger

- att lokala cykelplaner ska tas fram och genomföras
- att cykeltrafik och cykelparkering ska prioriteras ytterligare i planering, i synnerhet planering av tätorter

Åtgärder i Kristianstads kommun

Projektet cykelkommunen innebär att fortsätta arbetet i enlighet med 2001 antagen ”Strategi och handlingsplan för cykeltrafik” med bland annat följande åtgärder

- Fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet
- Upprustning av cykelhuvudstråk (pendlingsstråk)
- Skyltningen för cykelstråken förbättras
- Fortsatta investeringar i cykelparkering (tak och garage övervägs på vissa platser)
- Cykelkampanjer

Miljöanpassade persontransporter

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger

- att minst hälften av anställda som kör regelbundet i tjänsten ska utbildas i Ecodrivning
- att kommunerna endast bör upphandla fordon med goda miljöegenskaper
- att kommunerna vid upphandling av fordon och arbetsmaskiner bör välja bästa miljöklass i synnerhet i tätorter.
- att arbetsgivare med fler än 100 anställda bör ta fram en mötespolicy som komplement till resepolicyn för att stimulera telefon- och videomöten samt bidra till en miljöanpassning av arbetsresor
- att möjligheten att införa miljözoner (zoner där äldre fordon med hög bullernivå och höga avgasutsläpp inte får köra) för att minska transporternas miljöpåverkan ska övervägas

Kristianstads kommun har redan en antagen policy om upphandling av gasfordon till kommunens egen verksamhet. Eftersom möjligheten att handla upp fordon är spridd på många befattningshavare idag återstår arbetet med att implementera policyn alternativt att skapa en central funktion för upphandling av fordon. Detsamma gäller för upphandling av transporttjänster, även där är det önskvärt med en central funktion för att säkerställa att miljökrav ställs. Kristianstad bedöms vara för litet för att införa miljözoner.

Åtgärder i Kristianstads kommun

- Miljöanpassning av resor till och från arbetet (arbetsresor)
- Sparsamt körsätt (ecodriving)
- Möjligheten att arbeta på distans förbättras
- Möjligheten att arbeta under resan till jobbet förbättras

För kommunens verksamhet föreslås

- Samordnad upphandling av gasfordon till kommunens egen verksamhet
- Samordnad upphandling av miljöanpassade transporttjänster

- Översyn av kommunens egna transporter
- Rese- och mötespolicy som minimerar resor och prioriterar miljövänliga alternativ
- Samtliga förvaltningar bör ha tillgång till tjänstecyklar
- Motorvärmare för kommunala bilar

Miljöanpassning av gods- och transittrafik

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger att

- en strategi för miljöanpassade transporter i Skåne som kan vara vägledande för den långsiktiga infrastrukturplaneringen ska tas fram av Region Skåne, trafikverken, kommunerna och länsstyrelsen.
- Banverket bör ta initiativ till ett forum för att underlätta för företag att utveckla kombitrafik för godstransporter.
- Kommunerna bör överväga möjligheten att införa miljözoner för att minska miljöpåverkan för de fordon som passerar kommunen

Åtgärder i Kristianstads kommun

- Kommunen ska, tillsammans med berörda andra aktörer, delta i arbetet för miljöanpassade transporter i Skåne
- Kommunen ska verka för upprustning av järnvägen till Åhus (vägskyddsanläggningar, elektrifiering)

Miljöanpassning av sjöfart

Länsstyrelsens miljöhandlingsprogram för Skåne anger att

- rederier, redarföreningar och färjebolag bör använda lågsvavliga oljor med mindre än 0,5% svavel och katalytisk avgasrening.
- samtliga hamnar genom hamnavgifter bör premiera miljöanpassad teknik och bränsleval.

Åtgärder i Kristianstads kommun

- Åhus hamn premierar genom hamnavgifter miljöanpassad teknik och bränsleval
- Miljöcertifiering av Åhus Hamn (2004)
- Överföring av godstransporter till Åhus Hamn från väg till järnväg.

UPPFÖLJNING OCH DOKUMENTATION

Uppföljning kommer att ske med hjälp av följande:

1. SCB:s energibalanser
2. Länsstyrelsens uppföljningar av miljötilståndet
3. Vägverkets trafikräkningar på statliga vägnätet
4. Kommunens trafikräkningar på kommunala vägnätet
5. Cykelräkning från kommunens installerade mätpunkter
6. Skånetrafikens resandestatistik
7. Såld mängd fordonsgas

Referenser

1. Åtgärder för att uppnå vägtrafikens koldioxidmål (Vägverkets publikation 2003:117)
2. Skånes miljömål och Miljöhandlingsprogram (2003:62)
3. Skåne-Mats, Förslag till fortsatt arbete, remiss januari 2004
4. Krister Andersson, Åhus Hamn
5. C4 Teknics trafikmätningar
6. Skånetrafikens resandestatistik och mål 1998
7. Miljödata från Länsstyrelsen i Skåne
8. Vägverket fordonsregistret 019 19 75 00
9. www.scb.se
10. Väg- och transportforskningsinstitutet, 1993

