



## Bidrag till öppet forum om strategi för en fossilfri transportsektor

Detta dokument är ett bidrag från Miljöstrategiska enheten på Kommunkontoret i Lund till det öppna forumet för en nationell strategi för en fossilfri transportsektor.

Vi vill med detta bidrag särskilt lyfta åtgärder som:

- förbättrar för gående och cyklande, så att fossildrivna transporter i högre utsträckning kan övergå till gång och cykel. Med "gående" avses här transportstyrelsens definition, inkluderande bland annat rullstolsåkare.
- minskar utsläpp från fordon som har andra huvudsakliga syften än att transportera.

### Allmänt

Åtgärder bör prioriteras om de samtidigt medför andra positiva effekter såsom minskad segregation och minskat utanförskap, ökad jämställdhet, bättre hälsa.

Åtgärder som minskar och effektiviserar transportbehovet bör prioriteras.

När nyttiga initiativ uppstår, bör dessa främjas och inte riskera att omkullkastas med till exempel skatteregler som inte är anpassade för det nya.

Kommunikationsinsatser med allmänheten om vad som är på gång och varför, är viktigt för att nå målen med positiva reaktioner och engagerade medborgare. Alla berörda aktörer, såsom kommuner, Energimyndigheten, Transportstyrelsen, Trafikverket med flera, bör jobba med detta.

I tabell 1 nedan redovisas synpunkter till områdena *Gående, cykel och kollektivtrafik* samt *Förnyelsebara drivmedel och laddinfrastruktur*. I tabell 2 redovisas synpunkter till områdena *Godstransporter* samt *Flygresor*.

**Gemensamt förslag för alla områden** är att utveckla energi- och klimatrådgivningen:

Energi- och klimatrådgivningen har idag stort fokus på energi i byggnader och små möjligheter att arbeta med transporter. De bör få ordentligt utökade medel för att kunna göra en ordentlig insats på transportområdet, för både privatpersoner och företag, alternativt att en parallell organisation byggs upp som enbart fokuserar på transporter, medan dagens energi- och klimatrådgivare helt kan fokusera på byggnader. Även den tidigare organisationen för energieffektivisering i offentliga verksamheter bör översättas till transportområdet. Möjligen kan man på transportsidan organiseras i större enheter, till exempel regions-/länsvis eller med några kommuner per enhet.



Tabell 1.	Gående, cykel och kollektivtrafik	Förnyelsebara drivmedel och laddinfrastruktur
<i>Områden som särskilt bör prioriteras</i>	<p>Nationella krav på hänsyn till GC-trafikanter vid väg- och markarbeten.</p> <p>Att all trafikplanering utgår från gående (enligt transportstyrelsens definition) och cyklister samt utryckningsfordon.</p> <p><i>Tillförlitlig</i> kollektivtrafik. Att kunna lita på angivna tider är mycket viktigt för att välja kollektivtrafiken. När tiderna inte kan hållas är information om detta A och O.</p> <p>Multimodalt resande, inklusive resande med packning/last. Bilen är idag ofta det enklaste medlet för att ta sig från dörr till dörr, i synnerhet med last.</p> <p>Nudging som metod för att öka andelen gående, cyklande och kollektivresande.</p>	<p>Dieseldrivna fordon som rör sig inom ett begränsat område, oftast arbetsfordon, har stora utsläpp med påverkan såväl globalt som lokalt och bullrar dessutom mycket. I och med att de inte förflyttas så långt, kan de drivas med el via kabel om inte ett batteri är tillräckligt. Därför önskar vi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Elektrifiera arbetsfordon som arbetar stillastående i staden, där möjlighet för uttag av el finns, och möjliggör ett sådant upplägg av insatsen.</li><li>- Elektrifiera byggarbetsplatser där maskiner arbetar under lång tid på samma område och kunde drivas med elkablar. Jämför eldrivna gruvmaskiner.</li><li>- Främja eldrivna arbetsredskap, såsom gräsklippare, lövblåsar och häcksaxar</li></ul>
<i>Förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning</i>	<p>Vid störningar, till exempel asfalt- eller ledningsarbeten på eller vid trottoar, GC-väg eller liknande:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nationella krav på att avstängd eller svårframkomlig väg skyltas tydligt i både tid och rum och görs säkra för alla användare. Det är viktigt att kraven är nationella och att de gäller oavsett vem som står för störningen.</li><li>- Omledningar ska, utan undantag, vara säkra.</li><li>- Nationell utbildningsinsats för arbetsledare om hur man gör sådan skyltning och omledning.</li><li>- Namnge alla vägar för gående och cyklister för lättare kommunikation.</li><li>- Uppdrag: tag fram och använd arbetsfordon</li></ul>	<p>Uppdrag: Ta fram fordon och metoder för ändamålet.</p> <p>Uppdrag: Se över regelverk för genomförbarheten.</p> <p>Lagstiftning: Ge kommunerna möjlighet att förbjuda vissa typer av fordon eller viss typ av användning av dem. Till exempel att stillastående liftar inte får ha några lokala utsläpp.</p>



	<p>och maskiner som är små nog att arbeta på GC-vägar utan att blockera hela bredden, till exempel maskiner som röjer kantväxtligheten eller maskiner för asfaltering.</p> <p>Region-/länstrafiken bör samordna betalningen för hyrcykelsystem. I Lund laddar man till exempel idag sitt hyrcykelabonnemang på Skånetrafikens resekort, vilket är bra, men man kan inte använda samma abonnemang i Malmö. I ett längre perspektiv bör regionerna även samordna systemen med varandra.</p> <p>Lagstiftning: Krav på möjlighet att ta med cykel på tåg och buss.</p> <p>Lagstiftning: Möjligheterna till ersättning för tjänsteresa bör ses över, både vad gäller kostnad för resan och restidsersättning. <i>Exempel:</i> Ersättning för restid utanför ordinarie arbetstid som enbart betalas ut när resmålet är minst 5 mil från både arbetsplats och bostad är starkt bilnormativt. Med kollektivtrafik kan en viss resa på en mil ta lika lång tid som en annan på fem mil. Risken är överhängande att man tar bilen när en kort sträcka tar relativt lång tid med kollektivtrafik. Att ta cykeln några längre sträckor blir än mindre sannolikt. Här finns bra möjligheter för nudging.</p> <p>Förbättra de ekonomiska förutsättningarna för att cykla, promenera och åka kollektivt till och från arbetet, till exempel genom att systemet för reseavdrag i deklARATIONEN främjar hållbart resande, och att arbetsgivarna ges möjlighet att subventionera sådant resande.</p>	
--	--	--



Fortsättning tabell 1.	Gående, cykel och kollektivtrafik	Förnyelsebara drivmedel och laddinfrastruktur
Identifierade hinder och utmaningar	<p>”Gamla hjulspår” – vanan att bilen är normen.</p> <p>Bristande kunskap och erfarenhet om att på allvar både se och prioritera GC- och kollektivtrafik.</p>	<p>Utföraren behöver ha tillgång till de eluttag som finns längs gatorna i elskåp. De behöver kunskap om elen som finns bakom luckan de öppnar. Kostnaden för elen behöver fördelas på något sätt. Skatteregler och andra lagar kan behöva anpassas för att det ska fungera.</p> <p>Enkelheten att byta till HVO kan leda till minskad potential för biogas, vilket inte är önskvärt med tanke på övriga hälsofarliga utsläpp från HVO.</p>
Övrigt	<p>I begreppet ”gående” ingår grupper som är särskilt utsatta av dålig sikt, långa/oförberedda omvägar och ojämna underlag. Det gäller till exempel rullstolsburna eller synskadade personer, långsamt gående med rullator, och förskolegrupper på utflykt. För dessa grupper kan det bästa alternativet i dagsläget vara att helt undvika promenaden och istället antingen stanna hemma eller ordna någon slags skjuts, ofta fossildriven, för att vara säkra på att komma fram.</p> <p>Det behövs en mängd ytterligare insatser som rör förbättrade förutsättningar för gående och cyklister. Ett separat program för detta bör tas fram.</p> <p>VTI gav 2014 ut rapporten <i>Vägarbeten på cykelvägar – Kunskapssammanställning och problembeskrivning</i> (Anna Niska <i>et al</i>), som mycket väl beskriver situationen på våra cykelvägar. Denna rapport bör ges hög prioritet för att förbättra för cyklister och därmed minska behovet av fossila transporter. Motsvarande arbete bör samtidigt göras för gående. Se bilaga 2.</p> <p>Användandet av vikecyklar bör främjas för att förenkla multimodalt resande.</p>	



<i>Tabell 2.</i>	<b>Godstransporter</b>	<b>Flygresor</b>
<i>Områden som särskilt bör prioriteras</i>	Minskat behov av och effektivare transporter.  Samordnade godsleveranser.  Klimatsmartare lastbilsskåp.	Minskat behov av inrikes flygresor.  <i>Tillförlitliga</i> tågresor. Att kunna lita på angivna ankomsttider är mycket viktigt för att välja tåget.  Kraftigt ökad användning av bioflygbränsle.
<i>Förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning</i>		Öka och förbättra underhållet på järnvägarna.  Initiera krafttag inom EU för att samordna tågtrafiken mellan länderna, samt satsningar för att elektrifiera den.
<i>Identifierade hinder och utmaningar</i>	Utvecklingen av klimatsmarta lastbilstransporter tycks idag enbart handla om själva bilen. Skåpen tillverkas av andra företag och de kan behöva hjälp att utveckla sina produkter för klimatsmartare transporter.	



**Kommunkontoret**  
*Miljöstrategiska enheten*

Bidrag till öppet forum om strategi för  
en fossilfri transportsektor  
2016-05-27

6(8)

## **Övrigt**

Lunds kommun arbetar för en fossilfri organisation 2020 och en fossilfri kommun 2050. En handlingsplan för fossilfrihet i den kommunala organisationen antogs i april 2016. (Bilaga 1)

Lunds kommun deltar i projektet Fossilbränslefria kommuner i södra Skåne.



## Bilaga 1

Handlingsplan för fossilfrihet: Se separat dokument.

## Bilaga 2

### **Utdrag ur rapporten *Vägarbeten på cykelvägar – Kunskapssammanställning och problembeskrivning***

Rapporten *Vägarbeten på cykelvägar – Kunskapssammanställning och problembeskrivning* (Anna Niska *et al*, VTI, 2014) ger en mängd lysande reflektioner kring behoven för cyklister i samband med vägarbeten. Här är ett urval av dessa:

[s.5] *I dagsläget fungerar [om- och förbiledningar] ofta dåligt med långa omvägar utan förvarning (tillräcklig framförhållning) och tillräcklig information. [s. 31] Eftersom både gående och cyklister är avståndskänsliga innebär en totalavstängning att flera personer kommer att försöka ta sig förbi platsen på helt inofficiella vägar[...]. [s. 55] Det räcker inte att kräva att avstängningar placeras minst två meter innan schaktet, vilket endast är en säkerhetsåtgärd, utan det måste också ställas krav och beskrivas hur omledningen ska utföras för att inte störa cykeltrafiken mer än nödvändigt.*

[s. 55] *Det måste vara säkert även för ovana och minderåriga cyklister att färdas, vilket det inte är att hänvisas ut i biltrafik i 50 kilometer i timmen utan upplysning till bilförare. En omledning är i sig inte nog, den alternativa vägen måste vara säker och lämplig för cyklister.*

[s. 58] *Mycket av det utmärknings- och avspärrningsmaterial som används vid vägarbeten är utformade efter bilisters behov. Det finns behov av särskilt utmärknings- och avspärrningsmaterial för användning på cykelvägar inte bara för ökad förståelse utan också för att minska olycksrisken.*

[s. 52] *Inom det här projektet har observerats att trafik- och gatukontoren ser vikten av att hitta arbetsätt för att tillgodose cyklisters behov av säkra och framkomliga vägar även i samband med byggsleden.*

[s.60] *För väghållaren gäller också att visa utförande entreprenörer att riktlinjerna inte endast är en skrivbordsprodukt. Hos entreprenörerna verkar frågeställningen till stor del vara hur högt hanteringen av cyklister ska prioriteras i förhållande till andra parametrar som att utföra arbetet med hög kvalitet inom uppsatt budget och tidplan.*

[s. 61] *Vi rekommenderar en ökad användning av varningslampor, eftersom cykellysen inte är starka nog att lysa upp reflexskärmar som därför är svåra att upptäcka i tid vid mörker.*

[s.59] *Att det sker dödsolyckor bland cyklister (och fotgängare) vid arbeten på eller i anslutning till gång- och cykelvägar är egentligen helt oacceptabelt.*



**Kommunkontoret**  
*Miljöstrategiska enheten*

Bidrag till öppet forum om strategi för  
en fossilfri transportsektor  
2016-05-27

8(8)

Rapporten i sin helhet finns på:

<https://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/vagarbeten-pa-cykelvagar-kunskapssammanstallning-och-problembeskrivning.pdf>