



Miljö- och
klimatsamverkan
Miljöskyddsavdelningen

Inspel till Energimyndigheten inför uppdraget att fram en strategi för omställning av transportsektorn till fossilfrihet

Inledningsvis vill vi särskilt lyfta fram att åtgärder för att minska transportbehovet, särskilt i städerna, måste ha hög prioritet. Anledningen är att potentialen för synergieffekter och därmed en hög kostnadseffektivitet för åtgärder är stor:

- bättre luftkvalitet (ger färre hälsoskador)
- minskat buller (ger färre hälsoskador)
- minskade barriäreffekter (tillgängligheten ökar)
- förbättrad folkhälsa (när fler går och cyklar)
- levande stadskärnor och bostadskvarter (attraktivt och ger ökad trygghet)
- samtidig planering för klimatanpassning (minskar riskerna med ett förändrat klimat).

Det är också viktigt att hushålla även med de transporter som drivs med förnybart drivmedel för att minska trycket på produktion från skogen. Detta för att ge utrymme för andra användningsområden och för att säkra miljöhänsynen.

Vidare behövs en tidplan för genomförande av utredningar och styrmedel, med tydliga kontrollstationer vilka kan ge möjlighet att föreslå mer kraftfulla styrmedel och åtgärder om utvecklingen inte visar sig gå tillräckligt snabbt.

1. Områden som särskilt bör prioriteras

Samtidig planering för hållbara transporter och anpassning till ett förändrat klimat

Hållbara transporter behöver bli en del av en ny typ av samhällsplanering som uppnår flera samhällsmål samtidigt: omställning till fossilfria transporter, minimering av skadeeffekterna av den pågående klimatförändringen och samtidigt öka människors möjligheter till ett hälsosamt och gott liv.

En strategi för ökad gång, cykel och kollektivtrafik frigör ytor för klimatanpassning. Detta är centralt eftersom dagens vatten- och avloppssystem inte räcker till för att ta hand om mer regn och fler skyfall. Det är kostnadseffektivt att planera för översvämningsskydd och annan klimatanpassning samtidigt som man planerar för hållbara fossilfria transporter. Även arbetet för en grön infrastruktur med livsmiljöer och spridningsvägar för vilda växt- och djurarter bör göras till en naturlig del av arbetet. Sammantaget blir effekterna av att en sådan planering att vi också skapar förutsättningarna för attraktiva stadskärnor och bostadskvarter, med grön- och

vattenområden, en funktionsblandad stad med närhet till service och arbetsplatser, som i sig bidrar till ett minskat resande.

Ökade möjligheter för gång, cykel och kollektivtrafik bidrar även till ett mer jämlikt transportsystem med ökad tillgänglighet för ungdomar, äldre och människor med funktionsnedsättning och de som saknar tillgång till bil, vilket är i linje med de transportpolitiska målen.

En viktig utgångspunkt i en kommande strategi är att underlätta för att kombinera gång, cykel och kollektivtrafik. Idag saknas t.ex. möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafiken, det är inte ens möjligt på tåg, med undantag för Öresundstågen som i det avseendet håller dansk standard.

En sådan samlad planeringsansats, för fossilfria transporter, anpassning till ett förändrat klimat och trivsammare stads- och boende miljöer, är ännu i sin linda och behöver lyftas fram och utvecklas. Det finns flera exempel på hur anpassning till ett förändrat klimat påverkat stadsplaneringen på ett sätt som också gynnat yteffektiva transportmedel, ett känt exempel är hur den tyska staden Zürich efter skyfallen 2007 la om sin stadsplanering. I den lilla skalan finns exempel från Malmö och bostadsområdet Augustenborg.

Fler gående och mer grönska

I Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur planering 2018 – 2029¹, beskrivs hur förutsättningar för gång och cykel behöver förbättras (s. 7, 18, 55). Gångtrafik är ett eget transportmedel med särskilda behov som hittills inte fått utrymme i planeringen, något som Trafikverket, SKL och Boverket lyft fram och kopplat till arbetet med hållbara transporter de senaste åren². Att gå är det mest grundläggande transportsättet. Det är vanligt att gång förs ihop med cykling, men gångtrafiken har andra behov och behöver gynnas genom aktiv planering. Potentialen för fler gående är stort och många korta bilresor kan undvikas. Det behövs en nationell gångstrategi, som ett led i en omställning av transportsektorn, en sådan skulle också bidra till att främja hälsa, välbefinnande och livskvalitet vilket anknyter till folkhälsomålen³.

Storstadskommunerna arbetar redan med särskilda satsningar på gångtrafik. Malmö har ett antaget fotgängarprogram och arbetar med en gångstråksplan⁴, även Stockholm har en gångplan⁵ och Göteborgs stad arbetar på att ta fram ett fotgängarprogram⁶. Nämnas kan också att man i Norge arbetar på riks nivå och har en *Nasjonal gåstrategi*⁷.

¹ <http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/50160>

² [Vägledning för gångplanering Så skapas det gångvänliga samhället. Trafikverket 2013:027](#)

[Planering och utformning för ett ökat gående. Trafikverket och Luleå Tekn Högskola 2013 Gångbar stad Trafikverket 2013](#)

³ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/amnesomraden/livsvillkor-och-levnadsvanor/folkhalsans-utveckling-malomraden/>

⁴ <http://malmo.se/Kommun--politik/Organisation/Forvaltningar/Gatukontoret/Planer-atgarder-och-policys/Trafikmiljo.html>

⁵ <http://bygg.stockholm.se/Sa-vaxer-staden/Trafiklosningar/Strategi-for-framkomlighet/gangplanen/Gangplan-for-Stockholm/>

⁶ <http://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/D085B>

Planeringen för fler gående går särskilt väl hand i hand med att vi behöver anpassa oss till ett förändrat klimat. Mångfunktionella ytor⁸ med träd och annan grönska, bäckar och diken som tar hand om ökande regnmängder och fler skyfall ger samtidigt trevliga miljöer som främjar gång. Miljöer som uppmuntrar till gång har vidare många av de kvaliteter som kännetecknar attraktiva städer och tätorter: levande gatumiljöer där många rör sig, god tillgänglighet till lokal handel, små störningar från biltrafiken, rymliga och trivsamma gångytor med inslag av grönska, vattenspeglar, bänkar och mötesplatser. Fler gående har i sig visat sig ge upphov till att fler vill gå, forskningen inom ”walkability” har sannolikt mycket att bidra med, liksom ideella föreningar som FOT⁹.

Ökad cykling

Ökad cykling är en viktig del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det behövs en planering som uppmuntrar till ökad cykelpendling. Detta gäller såväl inom själva transportplaneringen som inom planering av befintliga och nya bostadsområden, arbetsplatser och handelsplatser.

Om fler cyklar istället för att åka bil minskar utsläppen av växthusgaser, men detta bidrar även till bättre luftkvalitet i städer och tätorter, minskat buller, ökad folkhälsa samt minskad trängsel på vägar och gator.

Totalt såldes förra säsongen 598 000 cyklar, denna säsong räknar cykelbranschen med totalt 600 000 sålda cyklar. De senaste fem åren har cykelförsäljningen ökat med 20 procent. Av de försålda cyklarna är 30 000 elcyklar resterande är vanliga cyklar. All typ av cykling behöver uppmuntras i en kommande strategi för en fossilfri transportsektor, den nyss färdiga nationella cykelstrategin som Näringsdepartementet tagit fram kan förhoppningsvis ge inspel i detta arbete. Viktig inspiration bör även hämtas från våra nordiska grannländer. Norge har en *Nasjonale sykkelstrategi* för 2014-2023¹⁰, som ingår i den nationella transportplanen. I Danmark antogs 2014 *Den nationale cykelstrategi: Danmark – op på cyklen!*¹¹.

Ökad användning av elcyklar

Det finns närmare fem gånger så många elcyklar i bruk idag som det finns elbilar och laddhybrider. I det nationella cykelbokslutet¹² framgår att inköpen av elcyklar åren 2010 – 2014 har ökat markant, under perioden såldes sammanlagt 39 000 elcyklar. Den senaste försäljningsstatistiken visar att år 2015 såldes ytterligare

[405CA07EADAC1257F9300370924/\\$File/%C2%A7%20116.1%20Tninfo%20Vision%20och%20mal%20fotgangarprogrammet.pdf](http://405CA07EADAC1257F9300370924/$File/%C2%A7%20116.1%20Tninfo%20Vision%20och%20mal%20fotgangarprogrammet.pdf)

⁷ <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Miljoennlig+transport/Gaende>

⁸

http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/mangfunktionella_ytor.pdf

⁹ <http://www.fot.se/>

¹⁰

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljoennlig+transport/Sykeltrafikk/Nasjonale+sykkelstrategi?lang=nn>

¹¹ <http://www.trm.dk/da/temaer/ny-cykelstrategi-2013/den-nationale-cykelstrategi>

¹² Se figur 11 i cykelbokslutet: <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/Cykel-i-samhallsplaneringen/nationella-cykelradet/>

30 000 elcyklar¹³. Denna utveckling behöver stödjas och uppmuntras, många köper elcykel istället för en andra bil. Elcykeln gör det möjligt för fler att arbetspendla med cykel.

Elcykeln har många fördelar. Utöver att den är ett yteffektivt transportmedel som lämnar utrymme för parker och grönytor för klimatanpassning och ökad stadstrivsel är det också mycket billigare att underlätta och subventionera användningen av elcyklar än elbilar.

I motsats till elbilar och laddhybrider orsakar elcykeln i praktiken inte några slitagepartiklar från däck och vägbana, vilket är positivt då en minskning av halten partiklar i stadsmiljön är mycket angeläget. Hälsoeffekterna till följd av luftföroreningar, särskilt partiklar är ett folkhälsoproblem. Dålig luftkvalitet orsakar ohälsa och uppskattas vara en samhällsekonomisk kostnad på 35 miljarder årligen i Sverige, något som påtalats i Naturvårdsverkets fördjupade utvärdering¹⁴.

Att underlätta för fler elcyklar innebär också att man vänder sig till en större krets än till dem som har möjlighet att skaffa vanlig bil eller elbil.

En nationell strategi för elfordon

Det är angeläget med en nationell vision eller strategi för en accelererad övergång till elfordon som utgår ifrån både klimatnytta och som en del i en statlig politik för industriell innovation som varit drivkraften i utvecklingen i Norge. Där har staten genom en rad olika incitament underlättat för företag, organisationer och individer att köpa, äga och köra elbil vilket drivit på framväxten av en av de största marknaderna för elfordon i världen¹⁵. Norge har som mål att vara världsledande inom elektrifierade vägtransporter år 2020, i Sverige saknas tydliga nationella målsättningar inom området.

De norska fylkeskommunerna (motsvarande länsstyrelserna i Sverige) har en viktig roll i arbetet som föregångare och samordnare av planer för utbyggnad av laddinfrastruktur och kommunerna har stöd för att ställa krav på laddningsmöjligheter i den norska motsvarigheten till PBL. Motsvarande förutsättningar saknas i Sverige, där i dagsläget mycket ansvar läggs på den lokala och regionala nivån utan att tillräckliga resurser eller handlingsutrymme avsätts för arbetet. Detta riskerar att leda till en mer planlös och godtycklig utbyggnad av laddinfrastrukturen. För att motverka en sådan utveckling skulle det behövas stöd till framtagandet av regionala eller delregionala strategier som främjar en effektiv utbyggnad av infrastruktur och en kraftigt ökad användning av elfordon.

Inte minst behövs särskilda satsningar på glesbygden där hindren för en övergång till elektrifieradetransporter är många och invånarna i stor utsträckning är begränsade till att använda bil som transportmedel. Visserligen är förutsättningarna att ladda i hemmet bättre, men avgörande för möjligheten att använda elfordon på landsbygden är en ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastrukturen även där det i dagsläget inte är kommersiellt intressant att sätta upp laddstolpar. Kanske bör det också övervägas särskilt riktade stimulansåtgärder för att få bilberoende landsbygdsbor att våga skaffa elbil. Det är också viktigt att beakta betydelsen av till-

¹³ <http://svenskykling.se/category/pressmeddelanden/>

¹⁴ Mål i sikte s 111.

¹⁵ se bl a Presentation av Erik Figenbaum, TØI, på Svenskt hybridfordonscentrums seminarium "Roads to the future 2014" 28/3:

gånghetsaspekter med avseende på olika funktionshinder när laddinfrastrukturen byggs ut. Erfarenheter från projekten ECOAST och Infragreen16 visar betydelsen av att beakta tillgänglighetsaspekter när laddinfrastrukturen byggs ut.

En svensk strategi för elfordon bör vara en del av ett större helhetstänkande där de största satsningarna görs på åtgärder där elfordon kan göra mest nytta och utgöra ett viktigt komplement till andra miljövänliga transportformer.

Stor potential för lastcykel

I Sverige finns inget större fokus på åtgärder som främjar elcyklar, elmopeder och eldrivna packcyklar, vilka kan vara tio gånger så energieffektiva som en elbil¹⁷. En ökad användning av dessa skulle kunna ändra synen på hur cyklar kan användas i städerna och bidra till ett väsentligt minskat bilnehav.

EU-projektet Cyclelogistics har undersökt potentialen i 322 europeiska städer och visat hur många av de motoriserade resorna, med någon form av godstransport kan flyttas över till lastcykel. Slutsatsen är att 51 procent av privata och professionella motoriserade godstransporter i städer teoretiskt sett lika gärna kan göras med lastcykel (med och utan elassist). Det rör sig om distanser kortare än 7 kilometer och med en last upp till 200 kg. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser blir det också lägre halter av luftföroreningar som kvävedioxid och partiklar. Till lastcykelns fördel kan också läggas: frigjord yta, säkrare och mer social trafik, mindre buller och trivsammare miljö för gångtrafikanter. Rapporten heter: *Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities cyclelogistics – moving Europe forward*¹⁸

I EU-projektet om cykling fortsätter att producera intressanta rapporter som återfinns på deras hemsida: www.cyclelogistics.eu

Budtransporterna med lastcykel finns i flera storstäder t.ex. anlitar Göteborgs Universitet ett lastcykel företag för sina budtransporter inom Göteborg¹⁹.

2. Identifierade hinder och utmaningar

Trafikverkets och länsplaneupprättarnas planeringsdirektiv behöver ändras

Varken den nationella transportplaneringen eller de regionala transportplanerna avspeglar en omställning mot en fossilfri transportsektor. Planeringsdirektivet till Trafikverket behöver ändras, i direktivet från regeringen för den s.k. inriktningsplanering för perioden 2018 – 2029²⁰, som är underlaget för den kommande nationella och regionala transportplaneringen framgår att Trafikverket ska utgå från de

¹⁶ www.ecoast.nu och www.infragreen.nu

¹⁷ se t ex denna republicering av nyhetsbrevet ”Energieffektiva vägfordon”:
<http://www.ecoprofile.se/thread-2754-Magnus-Karlstrom-Analys-av-lastcyklar.html>

¹⁸ http://www.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf

¹⁹ <http://medarbetarportalen.gu.se/aktuellt/nyheter-detalj/nytt-ramavtal-for-budtjanster-inom-gote-borg.cid1355371?skipSSOCheck=true&referer=http%3A%2F%2Fwww.gu.se%2F%3FsiteSearch%3Dtrue%26searchText%3Dbudtransporter>

²⁰ <http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2015/05/uppdrag-om-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20182029>

transportpolitiska målen, klimatmålen liksom fyrstegsprincipen som ska styra mot hållbara transporter. Inriktningsunderlaget skulle också omfatta tre analyser, en av dessa var: ”hur inriktningen på transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas enligt Trafikverkets prognos med antagande om ytterligare styrmedel och åtgärder för att kostnadseffektivt minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser” (s 4 i ovan nämnda direktiv). Men detta har inte räckt för att få en målstyrning, vilket bland annat blev tydligt när Trafikverkets rapport *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen TRV 2016:043*²¹ inte blev en del av inriktningsplaneringsunderlaget utan en fristående rapport.

Miljöbalken efterlevs inte

Vidare har den nu gällande nationella transportplanen 2014 – 2025 kritiserats för att inte följa miljöbalken av flera myndigheter däribland Naturvårdsverket som är vägledande myndighet för 6 kap MB²². Även FFF-utredningen tog upp detta och kom med följande förslag²³ som behöver följas upp:

”Utredningen anser att det bör utredas hur det ska kunna garanteras att miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen för transportplaner (nationella och regionala) är av god kvalitet och uppfyller miljöbalkens bestämmelser”

Lagefterlevnad när det gäller framtagande av nationella och regionala transportplaner är viktig för att påbörja en omställning av transportsektorn. Enbart den föregående nationella transportplanen 2014- 2021 hade en budget på 522 miljarder. Inte heller länstransportplanerna har uppfyllt miljöbalkens krav på miljöbedömning. Det som bland annat saknas är en alternativ plan som till exempel tar utgångspunkt i att klimatmålen ska nås. För Västra Götalandsregionen gjordes dock en så kallad GAP-analys²⁴ som ett grovt räkneexempel på vilka utsläppsminskningar en alternativ användning av investeringarna i den regionala planen skulle givit.

²¹ <http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/51159>

²² <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/remisser-och-yttranden/tidigare/ytranden-2013/130930-ytrande-nationell-plan-for-transportsystemet-2014-2025.pdf>

²³ SOU 2013:84 s. 755, 765

<http://www.regeringen.se/contentassets/7bb237f0adf546daa36aaf044922f473/fossilfrihet-pa-vag-sou-201384-del-22>

²⁴ https://www2.sahlgrenska.se/upload/Regionutveckling/Infrastruktur-IT/Infrastruktur/Remisshandlingar2013/PM_Alternativ_anvandning_investeringar_reg_plan_GAP-analys.pdf

3. Pågående aktiviteter som behöver beaktas

Länsstyrelsernas regeringsuppdrag 23 och SKL liknande uppdrag

Länsstyrelsernas regeringsuppdrag 23, som ska redovisas i höst:

Planeringsunderlag avseende klimatfrågor

23. Länsstyrelserna ska utarbeta ett fördjupat planeringsunderlag till grund för kommunernas fysiska planering i syfte att dels begränsa klimatpåverkan, dels förebygga och på andra sätt hantera de risker som följer med ett förändrat klimat. I uppdraget ingår att belysa hur grön infrastruktur kan utnyttjas för att minska sådana risker. Planeringsunderlaget ska lämnas till respektive kommun i länet och till Boverket senast den 31 oktober 2016.

Vidare arbetar Sveriges kommuner och Landsting med dessa frågor inom ramen för Programberedningen för klimat²⁵, i deras uppdrag ingår också ovan nämnda planeringsansats.

Forskningsprogram

Ett pågående forskningsprogram för att ta fram underlag för att få mer cykling i Sverige är CyCity²⁶. Forskningsprojekten är inriktade på öka kunskapen om cykelplanering, utveckla nya metoder och beslutsstöd inom cykelplanering och utveckla reseplanerare via internet. En intressant delrapport är "DP12: Nya elfordon, nya planeringsförutsättningar?"²⁷. Ett viktigt budskap i rapporten är bland annat att cykelplanering som tar hänsyn till elcyklarnas särskilda krav också är bra för alla grupper av cykeltrafikanter eftersom elcykeln kräver en infrastruktur av hög kvalitet.

Ett intressant exempel på en interaktiv reseplanerare har KTH och Centre for Sustainable Communications utvecklat på uppdrag av Trafikverket. Den låter alla trafikanter välja bästa vägen – med samtliga färdssätt – för effektivare och miljövänligare stadstrafik²⁸.

Fossiloberoende Västra Götaland 2030

I ett pågående arbete för ett fossiloberoende Västra Götaland till 2030²⁹ samverkar Länsstyrelsen med Regionen bland annat om hållbara transporter. Här finns följande insatsområden identifierade: Klimatsmart vardagsresande där fler väljer gång, cykling och kollektivt resande, Accelererad omställning till fossilfria fordon, Effektiva godstransporter, Klimatsmarta möten och semestrar. Till dessa finns även kopplade ett flertal exempel på åtgärder för länets aktörer.

²⁵ <http://skl.se/download/18.14b60f4a1517829ace1743b4/1451295551814/SKL-Handlings-och-tidplan-klimatberedning.pdf>

²⁶ <http://www.cycity.se/>

²⁷ Elcyklar och cykelinfrastrukturen Kräver elcyklar en förändring i hur vi planerar för cykel? Michael Koucky, Hanna Ljungblad. Koucky&PartnersAB 2012.

²⁸ <https://www.cesc.kth.se/se/news/news-archiv/har-finns-den-lediga-kapaciteten-i-storstadstrafiken-1.559966> och kort Infofilm.

²⁹ <http://www.fossiloberoendevg.se/>

4. Förslag på regelförenkling

Miljöskadliga subventioner

En viktig del i arbetet med en strategi för omställning är att kartlägga och avveckla miljöskadliga subventioner. Naturvårdsverket har uppskattat att de miljöskadliga subventionerna för transportsektorn uppgår till 25 miljarder³⁰ (beräknat för året 2010), medel som idag motverkar omställningen till en fossilfri transportsektor och som skulle kunna användas för omställning. Naturvårdsverket har även tagit fram en handledning riktad till myndigheter inom miljömålssystemet för att vara ett stöd för myndigheterna i deras uppdrag att identifiera och bedöma icke-skatterelaterade potentiellt miljöskadliga subventioner inom sina respektive verksamhetsområden³¹. En åtgärd som bör ingå i en kommande strategi är att berörda myndigheter tar fram avvecklingsplaner för större miljöskadliga subventioner inom transportområdet som ökar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar.

Internationellt arbete för att minska miljöskadliga subventioner pågår bland annat inom OECD, G20 och EU. Enligt Europeiska kommissionens Färdplan för ett resurseffektivt Europa (KOM(2011) 571 slutlig) ska miljöskadliga subventioner ha fasats ut senast år 2020, med beaktande av påverkan på svaga grupper. I Europeiska kommissionens meddelande "Annual Growth Survey 2013" (Brussels, 28.11.2012 COM(2012) 759 final) upprepas att miljöskadliga subventioner bör fasas ut. Även FN:s hållbarhetsmål tar upp detta med avveckling av miljöskadliga subventionerna, mål 12:12.

5 Förslag på specifika uppdrag

Uppföljning av på regional nivå av vägtrafikens utsläpp samt uppföljning planering för hållbara transporter

Uppföljningen av fossilfria och hållbara transporter behöver bli bättre. På regional och lokal nivå behöver vi kunna följa om växthusgasutsläppen från vägtrafiken minskar. Länsstyrelserna har via RUS arbetat länge med att få fram utsläppsuppgifter av växthusgaser och andra luftföroreningar som underlag för miljömålsuppföljningen och för mer detaljerad upplösning via den nationella emissionsdatabasen³². Detta har skett i nära samarbete med Naturvårdsverket och SMED³³ och uppgifterna är de samma som används i internationell rapportering, men nedbrutet till läns- och kommunnivå.

För att få en bra datakvalitet är det viktigt med årliga uppdateringar av trafikarbetet som underlag för beräkning av utsläppsuppgifterna. Idag kommer trafikarbetsuppgifter mycket oregelbundet och innebär att de uppgifter som länsstyrelser och kommuner har tillgång till via den nationella emissionsdatabasen håller varierande kvalitet. För att kontinuerligt få en god kvalitet på utsläppsuppgifterna behövs att följande uppgifter rapporteras in till vägdatabasen:

³⁰ Potentiellt miljöskadliga subventioner Förstudie 2005 – uppdaterad 2011

³¹ Kartläggning av potentiellt miljöskadliga subventioner En handledning Uppdaterad april 2014

³² De uppgifter som presenteras på Miljömålsportalen kommer från den nationella emissionsdatabasen: <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/nationell-emissionsdatabas/Pages/default.aspx>

³³ <http://www.smed.se/>

- Årligen uppdaterade vägnät med kompletta (uppmätta) trafikmängder för statliga vägar, tillsammans med trafikmängder för de större kommunala vägarna (mätningar från kommuner + simulerade trafikmängder med SAMPERS).
- Årligen uppdaterade SAMS-yltor med inomområdestrafik samt skaftresor till vägnätet (trafikarbete per årsmedeldygn), för att fånga väglänkar där trafikmängder saknas i ovanstående.

Det är framför allt Trafikverket som behöver stå för dessa underlagsdata. Även kommunerna behöver på olika sätt uppmuntras att rapportera in trafikmängder från det kommunala vägnätet till vägdatabasen.

Vidare behöver vi också kunna följa upp själva planeringen. Länsstyrelserna har via RUS på olika sätt arbetat med att belysa detta behov³⁴. RUS har initierat en arbetsgrupp med representanter från Naturvårdsverket, Trafikanalys och Trafikverket för att undersöka vilka indikatorer som skulle kunna vara möjliga. Det som hittills diskuterats är uppföljning av transportplaneringen på nationell och regional nivå, liksom resvaneundersökningar på regional nivå. För att komma ett steg längre kommer sannolikt att behövas ett särskilt uppdrag till Trafikverket och Trafikanalys för att säkra en bra dataförsörjning av sådana indikatorer.

³⁴ se vidare RUS hemsida och åtgärdsområde transporter

