

LundaMaTs miljöanpassat transportsystem

Ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund

Sedan början av 1997 har Lunds kommun arbetat med en utredning om ett miljöanpassat transportsystem. Resultaten visar att det finns mycket kommunen kan göra men för att nå ända fram krävs åtgärder även på regional och nationell nivå.

För att kunna påbörja arbetet med LundaMaTs har kommunen sökt och fått s k investeringsbidrag för ekologisk omställning från Miljödepartementet. 120 Mkr ska satsas på att genomföra olika delar av LundaMaTs de närmaste tre åren. Utredningen LundaMaTs har genomförts av Trivector Traffic AB.

Vad är ett miljöanpassat transportsystem?

Ett miljöanpassat transportsystem, MaTs, är anpassat till vad naturen och människor tål. Detta gäller såväl tillverkning, användande som slutligt omhändertagande av fordon och infrastruktur.

Utredningen har sin utgångspunkt i de fyra så kallade kretsloppsvillkoren:

- uttaget av ändliga resurser måste minimeras
- utsläppen av svårnedbrytbara ämnen skall upphöra
- de fysiska förutsättningarna för naturens kretslopp måste bevaras
- uttaget av förnyelsebara resurser får inte vara större än nybildningen

Vad händer om vi inte gör något?

Den normala utvecklingstakten på fordonssidan innebär att utsläppen av många av föroreningarna kommer att minska i framtiden, även om trafikarbetet kommer att öka med prognostiserade 1,7 % per år (utan "ränta på ränta"). Detta gäller dock inte för koldioxid där utsläppen kommer att försätta att ligga på en hög nivå.

Utsläppsmålen i LundaMaTs kommer, trots den positiva fordonsutvecklingen, inte att uppnås om man inte börjar vidta några åtgärder. Särskilt svårt är det att uppnå koldioxidmålet på -5 % till år 2005 (jämfört med 1990 års nivå).

Många delar i utredningen

Utredningen inleddes med en **tillståndsbeskrivning** av trafikens omfattning och miljöpåverkan. Utifrån denna beskrivning togs ett förslag till **miljömål** fram. Strategier för hur man skall nå miljömålen gav underlag för en **handlingsplan**. I handlingsplanen presenteras 8 st åtgärdsprogram, sk **reformer**. I reformerna har åtgärderna beskrivits vad avser typ, effekt och kostnad.

Samråd viktigt i LundaMaTs

Under arbetets gång har stor vikt lagts vid samråd med olika grupper. Ett **planeringsråd** med ett 10-tal personer med olika bakgrund (handel, storföretag, polis, naturskyddsförening, kollektivtrafiken, skola, landsting, Lunds Fot- och Cykelfolk m fl) har diskuterat arbetet under 5 möten.

En **expertgrupp** med prof Bengt Holmberg, Lunds Tekniska Högskola, prof Anna-Lisa Lindén, Lunds Universitet och Hans Silborn, Kommunförbundet har följt arbetet och gett synpunkter under vägen.

Trafikberedningen, den politiska styrgruppen, har följt och diskuterat LundaMaTs under arbetets gång. En **arbetsgrupp** med fyra av kommunens tjänstemän samt Trivector har ansvarat för det praktiska utredningsarbetet.

”Utvecklad kollektivtrafik”

Reformen Utvecklad kollektivtrafik omfattar fem delprojekt som alla syftar till att minska bilberoendet genom bättre kollektivtrafik. Flera av projekten ger effekter inte bara i kommunen utan i hela regionen, särskilt infrastrukturprojekten. De fem delprojekten är:

- Prioriterad kollektivtrafik, strategiprojekt som på olika sätt lyfter fram kollektivtrafik.
- Staffanstorpsbanan och Lundalänken, två mycket stora infrastrukturprojekt som bildar grunden för ett hållbart trafiksystem i regionen.
- Intermodalitet, projekt om att underlätta övergången mellan olika färdmedel, t ex Bike and Ride och Park and Ride.
- Utvecklad stadstrafik, syftar till att åstadkomma ett höprioriterat busstrafiksystem i Lund, enligt förebild bl a från Jönköping.
- Utvecklad regional kollektivtrafik, innehåller olika åtgärder för att ge bättre kollektivtrafik utanför tätorten Lund.

Kostnaderna för reformen är beräknad till cirka 680 Mkr varav Lundalänken och Staffanstorpsbanan står för 560 Mkr och Utvecklad stadstrafik för 60 Mkr.

”Miljöanpassad biltrafik”

Reformen syftar till att miljöanpassa de bilresor som trots alla övriga åtgärder kommer att bli kvar. Inom reformen föreslås fyra delprojekt:

- Förändrade attityder och beteende, syftar till att bilen framförs på ett mer miljöriktigt sätt.
- Tekniska lösningar på fordonen, innehåller projekt med motorvärmare, nya bränslen och nya typer av fordon.
- Tekniska lösningar i gatumiljön, syftar till att miljöanpassa gatumiljön så att ett mer miljövänligt körsätt befrämjas.
- Styrning, innehåller främst en förändrad parkeringsstrategi.

Miljöanpassad biltrafik är den enskilda reform som ger störst effekt på koldioxidutsläppen, samtidigt innehåller den många delar som kommunen kan ha svårt att påverka.

”Företagens transporter”

Reformen syftar till att miljöanpassa transporter som genereras av företag, såväl gods- och persontransporter. Reformen består av fyra projekt.

- Samdistribution, syftar till att effektivisera godstransporter i tätorter främst genom att öka fyllnadsgraden i fordonen genom samverkan mellan speditörer och kunder.
- TDM (Transport Demand Management), syftar till att miljöanpassa de anställdas resor genom bl a samåkning, bilpooler, användande av alternativa färdmedel, telependling och parkeringsstyrning.
- Upphandling av miljövänliga transporter, syftar till att utarbeta riktlinjer för transportköpare vad gäller miljövänliga transporter.
- Hemsändning av varor, syftar till att främst dagligvarubutiker finner system för hemsändning av varor till sina kunder.

Kommunens roll i de föreslagna projekten är främst att initiera och utgöra katalysator.

”IT”

Det är svårt att idag veta om IT ger ett minskat eller ökat resande. Sannolikt innebär det dock ett förändrat resande, vilket kan yttra sig i t ex färre korta resor och fler längre resor då mer globala kontakter skapas. Reformen innehåller tre delprojekt; IT-centra i byarna för att skapa möjligheter till distansarbete, Internet som stöd inom andra projekt och Väginformatik för att effektivisera trafiken så att miljöbelastningen per fordon blir mindre.

”Resor utanför Lund”

Reformen Lundabornas resor utanför Lund syftar till att miljöanpassa t ex tjänsteresor och fritidsresor vilka har sin startpunkt i Lund. Som projektförslag föreslås en informationskampanj där man kan få information om alternativa färdmedel samt vilken miljöbelastning respektive resa utgör. En komponent i detta projekt är t ex att kunna göra en miljöbelastningskalkyl på Internet.

”Utåtriktad verksamhet”

Inom reformen beskrivs de utåtriktade åtgärder som på olika sätt ska förstärka verkan av de åtgärder som föreslås i de övriga reformerna, vilket innebär samråd, information, marknadsföring och utbildning. Inom reformen föreslås även två konkreta projekt, miljöutbildning inom kortkursutbildningen och utbildningskampanj riktad mot barn och ungdom.

Miljöeffekter av LundaMaTs

LundaMaTs är ett helhetsgrepp. Detta betyder att man kan förvänta sig synergieffekter när många åtgärder görs på en och samma gång. Dessa synergieffekter har dock inte tillgodoräknats LundaMaTs i någon större utsträckning.

Reform	Biltrafik Milj.fkm	HC Ton	NO _x Ton	CO ₂ Ton
Nivå år 2005 om inget görs	550	600	640	152000
Cykelstaden	-3,2	-10	-4	-1300
Utvecklad koll. trafik	-3,1	-4	-2	-700
Företagens transporter	-4,2	-4	-11	-1800
Samhällsplanering	-0,7	-2	-1	-300
Miljöanpassad biltrafik	-0,1	-14	-5	-6300
Effekt år 2005	-11,2	-34	-23	-10300

Reform	Biltrafik Milj.fkm	HC Ton	NO _x Ton	CO ₂ Ton
Nivå år 2020 om inget görs	680	280	470	152000
Cykelstaden	-6,2	-7	-4	-2000
Utvecklad koll. trafik	-7,9	-3	-2	-1300
Företagens transporter	-15	-7	-19	-4900
Samhällsplanering	-25,2	-13	-8	-5100
Miljöanpassad biltrafik	-15,5	-50	-24	-23700
Effekt år 2020	-69,8	-80	-57	-37000

Vi har inte heller tillgodoräknat oss de effekter som kommer att uppstå utanför Lunds kommun. Naturligtvis ger LundaMaTs även miljöeffekter i den övriga regionen, särskilt genom infrastrukturinvesteringarna för kollektivtrafiken som kommer att få betydelse för resandet i hela sydvästra Skåne.

De stora effekterna kommer inte att uppnås förrän

efter år 2005. Det tar helt enkelt lite tid innan åtgärderna börjar verka men till år 2020 kan man räkna full effekt av i stort sett alla genomförda åtgärder.

Kostnader för LundaMaTs

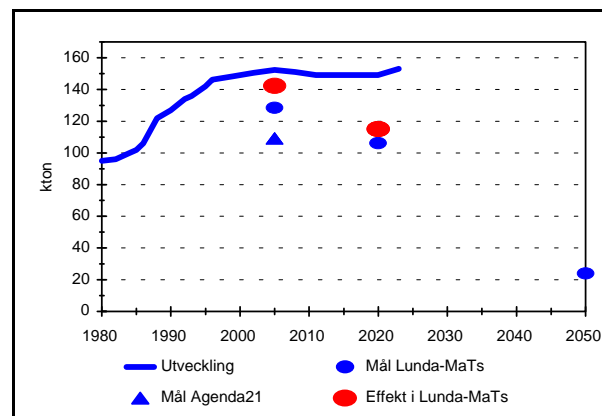
Att genomföra hela LundaMaTs innebär kostnader på ca 1 miljard kronor. Drygt hälften av denna kostnad, 560 Mkr, utgörs av infrastrukturinvesteringarna i spårtrafik på Lundalänken/Staffansorpsbanan.

Reform	Mkr
Cykelstaden	121
Utvecklad kollektivtrafik	681
Företagens transporter	3
Samhällsplanering	23
Miljöanpassad biltrafik	130
IT	15
Resor utanför Lund	1
Info, utbildning, marknadsföring	35
Totalt	1 009

När vi målen?

Sammanfattningsvis kan konstateras att åtgärderna i LundaMaTs inte är tillräckliga för att de uppsatta målen ska uppnås. På kort sikt beror det på att åtgärderna inte hinner uppnå full kraft på så kort tid. LundaMaTs kommer dock att innebära ett trendbrott som vänder utvecklingen åt rätt håll.

För att nå målen krävs ytterligare åtgärder, troligtvis på nationell nivå. Det kan t ex vara hårdare nationell styrning av drivmedelspriserna.



Effekt på utsläppen av koldioxid p g a åtgärderna i LundaMaTs.