



# Strategi för miljöanpassade transporter i Dalarna

POSITIONSDOKUMENT 2009-03-13



# En strategi som visar vägen in i framtiden

Transportsystemet är bärare av ekonomisk tillväxt och välfärd och något som alla är beroende av, men ger som det fungerar idag upphov till en förbrukning av energi, råvaror och livsrum som inte är hållbar. Övergången till energieffektivare och miljövänligare transportslag samt övergången till förnyelsebara drivmedel och ett minskat beroende av bensin och diesel är den absolut största utmaningen transportsektorn står inför.

Växthuseffekten gör att jordens medeltemperatur ökar, vilket innebär stora förändringar i klimatet. Orsaken till växthuseffekten är utsläppen av växthusgaser, av vilken koldioxid har störst betydelse. Växthusgaser släpps ut från många olika källor, bland annat trafik, energiproduktion och industriprocesser. Transportsektorn är den sektor som är mest oljeberoende. Medan flera andra sektorer stabiliserat sina koldioxidutsläpp har trenden för transportsektorn varit ökade utsläpp allteftersom transportarbetet ökat. Omfattande turisttrafik, tunga transporter för basindustrin, stor biltäthet och därmed mycket bilresande är tre ogynnsamma faktorer för Dalarna. Utöver koldioxidutsläpp och energiförbrukning påverkar transportsystemet också miljön genom andra utsläpp och buller, som inverkar på människors hälsa, och genom att vägar och järnvägar, gör intrång i landskapet och skapar barriärer.

Insatser sker dock på alla nivåer för att minska transporterens miljö- och klimatpåverkan. För att minska utsläppen av växthusgaser globalt arbetar nu världens länder med FN:s klimatkonvention som ledde fram till Kyotoprotokollet år 1997, som väntas följas av ett nytt bindande avtal om minskade utsläpp i Köpenhamn 2009. För att internationella och nationella överenskommelser ska få genomslagskraft och betydelse är det nödvändigt att koppla och anpassa regionala och lokala strategier till dessa.

**Strategin för miljöanpassade transporter i Dalarna** kommer tillsammans med Dalastrategin, Länstransportplanen, Den regionala klimat och energistrategin, Dalarnas miljömål, Energiintelligenta Dalarnas regionala energiprogram och kommunala klimat och energistrategier att bidra till att dels minska den negativa påverkan på klimatet som transporter och andra utsläppskällor orsakar och dels till att Dalarnas utveckling blir hållbar.



Strategin omfattar en vision till 2050, mål till 2020 och konkreta åtgärder. I strategin beskrivs också hur en fortsatt samverkan vid genomförandet är tänkt att ske. Till strategin hör ett faktaunderlag som finns att hämta på Region Dalarnas hemsida. Strategin är utarbetad av styrgruppen för Dala-MaTs, den samverkan som pågått sedan 2005, med bred representation från kommuner, myndigheter och näringsliv. Samråd om innehåll har skett med en vidare krets. Strategin utgör även en del av den regionala klimat- och energistrategi som ska redovisas av Länsstyrelsen Dalarna på uppdrag av regeringen.

## Vision 2050

Visionen för denna strategi sträcker sig fram till år 2050. Visionen är då att vi har ett samhälle, som fasat ut de fossila bränslena och är energieffektivt. Med hjälp av aktiv samhällsplanering, ny teknik och livsstilsförändring har vi minskat behovet av transporter. De transporter som behövs sker med obetydlig negativt inverkan på miljö och människors hälsa och tar hänsyn till värden i landskap och byggd miljö.

Dalarna år 2050 är ett attraktivt län med en sund utveckling, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Transporter är en nödvändig del av denna utveckling och bidrar till människors livskvalitet, men orsakar också negativa effekter om de får ske utan styrning. Därför är Dalarnas transportsystem år 2050 hållbart med hjälp av modern teknik inom informations- och kommunikationsteknik, fordon och en samhällsplanering som främjar energibesparande och miljövänliga livsstilsförändringar. Den flerkärnighet som kännetecknar regionen med flera centralorter är bevarad och har utvecklats, varje tätort utifrån sina särskilda förutsättningar. Städernas och byarnas nät av gator och öppna platser utgör en viktig del i kulturarvet och ger trivsel, trygghet och tillgänglighet. Samhället är utvecklat så att tillgängligheten är stor. Därigenom är transportbehovet och omfattningen av motorfordonstrafiken litet per invånare.

Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa såsom klimatpåverkan, luftföroreningar och buller är kraftigt reducerat. Transportsystemets utformning och funktion är anpassat till de krav som följer av detta. Städerna och byarna är planerade så att man oavsett ålder och kön känner sig trygg. Miljön inbjuder till nyttjande av gator och stråk, torg och parker. Alla kan ta del av det som staden, byarna och landsbygden erbjuder. Näringslivets behov av tillgänglighet tillgodoses på ett hållbart sätt. Gång-, cykel- och kollektivtrafik liksom andra miljöanpassade transportmedel är prioriterade, vilket innebär att gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafikresandet är omfattande och gör det möjligt att upprätthålla ett hållbart transportsystem.

## Mål 2020

Transportområdet ingår i flera av Dalarnas miljömål, särskilt de om klimat och energi, hälsa och levande landskap. Tidsperspektivet för Dalarnas miljömål är att till år 2020 ska de vara uppfyllda. Strategins mål fram till år 2020 är att insatser har vidtagits och en stabil regional samverkan är etablerad som varaktigt stärker och bidrar till ett miljö- och klimatanpassat transportsystem i Dalarna. De mål som formulerats i strategin har tagit sin utgångspunkt i regionala målsättningar i Dalastrategin och i Dalarnas miljömål. Följande miljömål har ställts upp i strategin:

- Effektivare transporter i Dalarna bidrar till att nationella klimatmål kan nås. Användningen av energi till transporter sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt.
- Transportersystemet och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads-, kultur- och naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- och säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön. Hänsyn ska också tas till att transportsystemet ska vara jämlikt och jämställt.
- All samhällsplanering i Dalarna grundas på program och strategier för hur ett varierat och närbeläget utbud av bostäder, arbetsplatser och service och rekreation kan åstadkommas så att transportbehovet minskar och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras.
- Transportsystemet anpassas successivt genom omställningsfaktorer som ger ekonomiska fördelar till bränslen och teknik som kan samspela med naturen.
- Utsläppssnåla och energieffektiva godstransporter utvecklas, vilket bl.a. ställer krav på järnvägssystemet i länet.
- Miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet finns tillgängliga och förutsättningarna för säker gång- och cykeltrafik är goda.
- Pågående initiativ för miljöanpassade transporter har drivits vidare och nya initiativ har tagits.
- Åtgärderna i denna strategi har genomförts.

Målen följs upp inom ramen för bl.a. den regionala miljömålsuppföljningen.

# Insatsområden

Mål och strategier är viktiga, men det viktigaste är att olika aktiviteter och åtgärder genomförs. Här redovisas strategins insatsområden. De sju insatsområden som bäst ger möjlighet att uppnå ett miljöanpassat transportsystem i Dalarna är:

- Fyrstegsprincipens användning i infrastrukturplaneringen
- Transporteffektiv samhällsplanering
- Kommuners och offentliga organisationers mobilitetsarbete
- Omställning av besöksnäringens transporter
- Attraktivare kollektivtrafik
- Effektivare näringslivstransporter
- Energieffektiva fordon och alternativa bränslen

Inom varje insatsområde redovisas ett antal åtgärder som behöver genomföras för att målen ska kunna nås. Var och en är tänkta att genomföras i regional samverkan och/eller bland olika aktörer.

Till grund för den här strategin ligger ett underlagsmaterial i vilket fördjupningar av både insatsområdena och åtgärderna finns. Till varje insatsområde finns en beskrivning av omvärlden och en orientering om nuläget i Dalarna inom resp. område samt en strategisk analys. Där redovisas och analyseras också de politiska beslut som lett fram till de ambitioner som finns idag om klimat och miljö.

## Fyrstegsprincipens användning i infrastrukturplaneringen

Fyrstegsprincipen tillkom i transportpolitiken på 1990-talet och ska vara vägledande i all transport- och infrastrukturplanering. Det är en hushållningsprincip och ett förhållningssätt som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys av åtgärder utifrån behov och funktioner. Målet är att effektiva och miljövänliga lösningar väljs. Transportpolitiska delmål ska vägas in. Principen innebär en prövning av möjliga åtgärder i fyra steg: Steg 1 Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt, steg 2 Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, steg 3 Infrastrukturförbättringar och mindre ombyggnadsåtgärder och steg 4 Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

### Åtgärder

1. Tillämpa fyrstegsprincipen aktivt i all infrastrukturplanering och samhällsplanering.
2. Avsätta medel i regionala infrastrukturplaner till åtgärder inom samtliga steg i fyrstegsprincipen.
3. Genomföra demoprojekt för metodutveckling och kunskapsuppbyggnad av fyrstegsprincipen.
4. Utveckla samverkan mellan den regionala infrastrukturplaneringen och den kommunala samhällsplaneringen.

## **Transporteffektiv samhällsplanering**

Transporteffektiv samhällsplanering har fokus på att minimera behovet av resor och transporter. Det handlar om hur bostäder, arbetsplatser och handel lokaliseras, förtätning i befintliga miljöer, funktionsintegrering, god utformning av gång- och cykelstråk och kollektivtrafiknät samt att etablera och utveckla attraktiva knutpunkter mellan transportslag.

### **Åtgärder**

1. Utveckla kompetens hos beslutsfattare på samtliga nivåer om metoder och verktyg för att uppnå transporteffektiv samhällsplanering.
2. Ta fram riktlinjer med minimikrav för hur transporter ska behandlas i översiktsplaneringen, kommunala trafikplaner och samverkan i tidiga skeden i idéstudier och problembaserade analyser.
3. Utveckla infrastrukturen för attraktiv cykeltrafik i lokalt, regionalt och mellankommunalt perspektiv.
4. Ta fram parkeringsnormer som ett styrmedel för att gynna buss-, tåg-, cykel- och gångtrafik.
5. Öka kapaciteten i och användandet av bredbandsnätet för att underlätta distansarbete och på så sätt minska transportbehoven.
6. Genomföra transportkonsekvensanalyser av externa lokaliseringar och nyetableringar och förändringar av industriområden, handel, bostäder och turismanläggningar.
7. Öka samverkan i mellankommunalt planarbete för att lösa transportbehov och transportproblem som är kommungränsöverskridande

## **Kommuners och offentliga organisationers mobilitetsarbete**

Mobilitetsåtgärder kallas även beteendepåverkande åtgärder. Mobilitetsarbetet kan ses som mjukvaran (kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan) som gör att vi får ett bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder). Det handlar alltså om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat. En av de bärande tankarna är samarbete. Ska man kunna nå varaktiga beteendeförändringar så måste man involvera många olika aktörer.

Exempel på mobilitetsåtgärder är: ge råd och stöd till enskilda, företag och organisationer om hur de kan miljöanpassa sina transporter, initiera bilpooler på företag och i bostadsområden, driva cykla-till-jobbet-kampanjer, införa ”gröna resplaner” på företag, distansmöten med t.ex. webbkamera, informera företag om cykel- och kollektivtrafik etc.

### **Åtgärder**

1. Utveckla och permanenta en regional mobilitetsfunktion med uppgift att stödja kommuner och företag att bedriva ett aktivt mobilitetsarbete.

2. Kompetensutveckla beslutsfattare i mobilitetsarbete genom att ta till vara på goda exempel på mobilitetsåtgärder nationellt och internationellt.
3. Genomföra gemensamma aktiviteter och kampanjer i länet i likhet med Hela Dalarna cyklar.
4. Genomföra riktade insatser gentemot kommuninvånare, företag, idrottsklubbar och föreningar i syfte att påverka attityder och ändra beteenden så att effektiva och miljöanpassade transporter väljs.
5. Sprida kunskap om energi- och miljökriterier vid upphandling av fordon och transportentreprenörer.
6. Ta fram och tillämpa mötes- och resepolycys för effektiva, trafiksäkra och miljöanpassade tjänsteresor.

## **Omställning av besöksnäringens transporter**

Besöksnäringens förmåga att möta en ökad efterfrågan och ändå garantera god kvalitet i tjänsterna måste säkerställas bl.a. genom effektiva transporter. Sverige ligger i täten när det gäller hållbar utveckling, det är en konkurrensfördel som självklart ska utnyttjas även i besöksnäringen.

### **Åtgärder**

1. Medvetandegöra besöksnäringen om att allt mer komplexa transportuppgifter ställer ökade krav på lednings och anställdas kunskap om långsiktigt hållbar transportplanering.
2. Öka kunskapen hos besöksnäringen om hur miljöbelastning från transporter och resor kan minska.
3. Initiera insatser och samverkansprojekt för mer effektiva och miljöanpassade transporter inom besöksnäringen.
4. Utveckla attraktiva resepaket skräddarsydda för olika målgrupper där energieffektiva transporter ingår.
5. Samarbeta kring transportlogistik och service då många besökare väntas till stora arrangemang.
6. Utveckla turism med begränsad miljöpåverkan (ekoturism).
7. ”Turistnäringen finner lösningar med buss och tåg genom bl.a. charterbussar och beställningstrafik.”

## Attraktivare kollektivtrafik

Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för en fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett sätt som är förenligt med långsiktig hållbarhet. Samtidigt som det är uppenbart att bilens andel av transportarbetet behöver reduceras har förhållandevis lite hänt för att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

### Åtgärder

1. Tydliggöra och skapa förståelse hos kollektivtrafikansvariga om den samhällsnytta kollektivtrafiken ger.
2. Genomföra ökade insatser för att utveckla länets kommunikationer med tåg både regionalt och interregionalt. Skapa snabba direktlinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk med lokala anslutningar från närliggande områden.
3. Eftersträva väl fungerande reskedjor med samordnade och så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag. Samordna biljettsystem och biljettförsäljning mellan trafikslagen buss och tåg.
4. Införa informationssystem som ger lättillgänglig, tydlig och samordnad tidtabellinformation mellan de olika trafikslagen buss och tåg.
5. Forma en tydlig integration av regional tågtrafik med regional busstrafik där tågtrafiken utgör ryggraden.
6. Utveckla nya småskaliga trafiklösningar i trafiksvaga områden som matar till och från de regionala stråken.
7. Skapa en trafik med tydlig profil som är lätt att förstå för resenären samt utöka marknadsföringen av resmöjligheter inom buss- och tågtrafiken.
8. Bygga moderna resecentrum i strategiska knutpunkter där de lokala, regionala och nationella transportsystemen strålar samman. Utforma servicebreda resecentra med både kommersiell och offentlig service.
9. Anlägga pendlarparkeringar i stationsnära lägen och i strategiska lägen utmed busstrafikens stomlinjer i starka pendlingsstråk. Utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet på kort avstånd till resecentrum.

## **Effektivare näringslivstransporter**

Näringslivets transporter i Dalarna är omfattande, framför allt beroende på den exportberoende basindustrin. Tung godstrafik med stål och pappersmassa nyttjar till 80-85 procent järnväg, men det sker också mycket lastbilstransporter, huvudsakligen av lättare gods och råvara till skogsindustrin. Mängder av försörjningstransporter skapas av människors konsumtionsmönster.

### **Åtgärder**

1. Arbeta aktivt med kvalitetssäkring av transporter och sprida Vägverkets systematiska arbetssätt för miljö och trafiksäkerhet ”Kvalitetssäkring av transporter” till länets företag, samt köpare och utförare av transporter.
2. Inventera genomförda åtgärder hos företag om miljöanpassade transportupplägg och sprida dessa exempel.
3. Utreda möjligheterna att etablera terminaler och utnyttja kombinerade transporter, som kan hantera både containers, trailers och stycke gods.
4. Stimulera och stödja de kommunala upphandlingskontorens arbete med upphandling av miljöanpassade transporter.
5. Bilda lokala arbetsgrupper med transportörer, butiker, handelsföreningar, citysamverkansgrupper eller andra sammanslutningar för att samordna och effektivisera sina transporter.
6. Omarbeta lokala trafikföreskrifter för stadskärnor så att det gynnar samdistribution.
7. Påvisa ekonomiska vinster med miljövänliga transporter och marknadsföra dessa för olika intressenter.
8. Genomföra utredningar och utarbeta lösningar för hur godsbangårdar och industrispår kan nyttjas mer optimalt i syfte att öka godstransporter på järnväg och skapa möjligheter till omlastning av gods mellan bil och tåg.

## **Energieffektivare fordon och alternativa bränslen**

Förnybara bränslen och energieffektivare fordon ökar nu i snabb takt till följd av nya mål och styrmedel, ökad efterfrågan och olika initiativ. Vägverket har 2006 utarbetat en miljöbilsdefinition som successivt kommer att skärpas. En miljöbil är en bil som är bränslesnål och har låga utsläpp. Utsläppen av koldioxid för bilar som drivs med bensin eller diesel ska vara mindre än 120 gram per km. Exempel på förnybara fordonsbränslen är etanol, metanol, biogas och syntetdiesel från bioenergi och el från vind- och vattenkraft.

## Åtgärder

1. Ställa krav på bilbranschen genom att vid upphandling av fordon till företag och offentliga organisationer premiera energieffektiva fordon.
2. Höja medvetenheten hos köpare av transporter om betydelsen av miljökrav vid upphandling av transporter.
3. Satsa på produktion av biogas som fordonsbränsle för kollektivtrafikens bussar framför allt i tätorter.
4. Planera infrastrukturen för lokalisering av tankställen och produktion och distribution av alternativa fordonsbränslen för fordon med el- och biogasdrift.”
5. Stimulera utveckling av miljövänliga tekniker genom att initiera och stödja forskningsmiljöer vars fokus är energieffektivitet och alternativa bränslen.

## Genomförandeansvar

Att nå miljöanpassade transporter i Dalarna är allas ansvar. Genomförandet av åtgärderna i denna strategi är ett ansvar som faller på företag, kommuner, myndigheter och organisationer och i förlängningen enskilda medborgare. Ambitionen bör vara att etablera samarbete mellan aktörer som ligger nära varandra i tänkande eller verksamhet och mellan dem som ännu inte funnit varandra. Nya kopplingar och nytt tänkande ska gå hand i hand med det vardagliga strävsamma arbetet för att förbättra klimatet och miljön. Resultat förutsätter ett regionalt långsiktigt samarbete som kan stödja det lokala arbetet.

Att utveckla och permanenta en mobilitetsfunktion inom ramen för regional samverkan för ett miljöanpassat transportsystem i Dalarna är angeläget. Uppgiften att driva på och följa upp genomförandet av strategins åtgärder tillsammans med berörda aktörer är en väg att gå.

Region Dalarna och Länsstyrelsen Dalarna är nyckelorganisationer i samordningen där kommunerna, handeln, industrin, besöksnäringen, transportsektorn, Högskolan Dalarna, Vägverket, Banverket, Landstinget Dalarna är alla ansvariga parter i arbetet med att genomföra strategins åtgärder. Den regionala energi- och klimatsamverkan som finns inom EnergiIntelligent Dalarna kan också nyttjas som ett forum för samverkan. Huvudansvaret för den fortsatta processen axlas av Region Dalarna.



Region Dalarna · Myntgatan 2 · 791 51 Falun  
Tel 023 - 77 70 00 · Fax 023 - 77 70 01  
[info@regiondalarna.se](mailto:info@regiondalarna.se) · [www.regiondalarna.se](http://www.regiondalarna.se)